

Palontorjunta Brandvärn

PÄÄTOIMITTAJA B. HEINRICHS — TOIMITUSSIHTEERI L. SANTALA

N:o 8/1963

Lentokentät ja palohallinto

Siviili-ilmailun käytössä olevien lentoasemien palontorjunnasta ja pelastustoiminnasta sekä palokunnista on kulkulaitosten- ja yleisten töiden ministeriö antanut päätöksen (194/60), joka on painettu tässä lehdessä olevan palopäällikkö Salokolan kirjoituksen yhteyteen. Kyseinen päätös on annettu ilmailuasetuksen (127/37) 21 §:n 2 momentin nojalla sellaisena kuin se on muutettuna 1 päivänä huhtikuuta 1960 annetussa asetuksessa (175/60). Ilmailuasetus on puolestaan annettu vuodelta 1923 olevan ilmailulain nojalla. Tietävästi on olemassa ilmailulainsäädännön uusi-misehdotuksia, mutta koskevatko ne myös lentokenttien paloturvallisuutta, siitä ei ole tietoa.

Kun uusi palolainsäädäntö oli eduskuntakäsittelyssä, pidettiin sisäasiainministeriön perustettavan paloasiainosaston yhtenä tärkeimmistä tehtävistä hajallaan, eri ministeriöiden alaisten paloturvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten koon-taa sekä yhdestä portaasta tapahtuvaa johtoa ja valvontaa. Siinä tarkoituksessa säädettiin, että palotoimi on sisäasiainministeriön yleisen johdon ja valvonnan alai-nen. Samassa tarkoituksessa otettiin paloasetuksen 1 §:ään säännös siitä, että eri hallinnon asianomaisten viranomaisten tulee ennen sellaisen palotoimeen kuuluvan asian ratkaisemista, jolla palotoimen kannalta on yleisempää merkitystä, hankkia siitä sisäasiainministeriön paloasiainosaston lausunto. Käytännössä ovat tätä säännös-tä jo noudattaneet sosiaaliministeriö huoltolaitosten ja oikeusministeriö vankiloiden paloturvallisuuden osalta. Sama koskee kauppa- ja teollisuusministeriön teollisuus-osastoa. Toisaalta tulee sisäasiainministeriön paloasiainosaston paloasetuksen 1 §:n mukaan seurata palointia ja siihen liittyvien asioiden hoitoa eri hallinnon aloilla.

Mitä erikoisesti tulee lentokenttien paloturvallisuuteen, olisi palolain 24 §:n mu-kaan paloasetuksessa ja palojärjestyksessä voitu antaa määräyksiä muun muassa liikenteen, johon ehdottomasti kuuluu myös lentoliikenne, aiheuttaman palonvaa-ran vähentämiseksi ja ihmishenkien turvaamisesta tulipalon varalta. Vaikka näin ei ole tapahtunut, on siitä huolimatta palolain mukaan lentokentän pitäjä velvolli-nen hankkimaan ja pitämään kunnossa alkusammutuskalustoa ja pelastusväli-neitä sekä ryhtymään muihin välttämättömiin varokeinoihin palonvaaran vähen-tämiseksi ja ihmishenkien turvaamiseksi tulipalon varalta, joilla viimeksi maini-tuilla tarkoitetaan varsinaista palo- ja pelastuskalustoa sekä vakinaisesti paikalla olevaa palontorjuntahenkilöstöä. Kyseiset määräykset voidaan antaa mm. palotar-kastuksissa. Koska kunnan on ensisijaisesti huolehdittava palotoimestaan alueel-laan, on myös kunta velvollinen ainakin osittain huolehtimaan lentokenttien palo-turvallisuudesta ja pelastustoiminnasta.

Puuttumatta tarkemmin edellä selostetun ilmailulain perusteella annetun lento-kenttien paloturvallisuuspäätöksen laillisuuteen ja tarkoituksenmukaisuuteen, on joka tapauksessa todettava, että kyseiset määräykset luovat ainakin tyydyttävän perustan lentoasemien palontorjunnalle ja pelastustoiminnalle. On aivan eri asia, onko kaikki mahdollisuudet käytetty. Mikäli näin ei ole, on asiantila nopeasti kor-jattava, sillä henkilöturvallisuus ja ihmishenkien pelastustoiminta on palontorjun-nan tärkein tehtävä ja päämäärä.

Maamme palohallinto ja palontorjunta on palolainsäädännöllä pyritty yhtenäis-tämään. Onko silloin tarpeellista ja tarkoituksenmukaista erottaa lentokenttien pa-lontorjunta omaksi eri ministeriön alaiseksi palontorjunnan haaraksi.

Kotimaan lentoliikennettä kohtasi viime elokuussa kaksi kohua herättänyttä laskeutumisvauriota, lähes samanlaista ja toistensa kaltaisissa oloissa tapahtunutta. Onnettomuudet synnyttivät vuolaan keskustelun lentokenttiemme pelastuspalvelun tilasta. Tarkasteltaviksi on otettu puutteet, joista kyllä on oltu tietoisia, mutta joiden korjaamiseksi ei ole saatu monista yrityksistä huolimatta määrärahoja, eikä näin ollen myöskään parannusta aikaan. Palontorjunta-lehti valaisee nyt lukijoilleen pääkirjoituksen ohella parissakin artikkelissa tätä kiintoisaa aihetta.



Palopäällikkö Y. SALKOLA:

Siviili-ilmailun pelastus- ja sammutustöiden järjestelyt

Lentokenttiemme pelastuspalvelu on ollut julkisuuden valokeilassa erityisesti viime viikkojen aikana, mikä on aiheutunut kahdesta aivan peräkkäin tapahtuneesta lentovauriosta Helsingin lentoasemalla. Näiden yhteydessä ei kuitenkaan mielenkiinto ole kohdistunut pelkästään lentokenttien pelastuspalveluun ja siinä esiintyviin huomattaviin epäkohtiin, vaan erityisesti koko siviili-ilmailumme organisaatioissa ja hallinnossa esiintyviin epäkohtiin. Käsitykseni mukaan kaikki se, mikä kirjoituksissa on koskenut arvostelua yhtenäisen ilmailuhallinnon puutteesta, on täysin paikallaan ja kaipaisi pikaista korjausta. Onpa varauduttava siihenkin, että vielä suurempia epäkohtia tulee esiintymään, kuin mistä viime aikoina on paljon puhuttu.

Selvityksen antaminen ilmailuhallintomme organisaatiosta ja siitä miten kaikkien toiminta niveltyy yhteen, ei ole helppo tehtävä, — se on paremminkin ristisanatehtävä. Niinpä henkilöllä, joka uutena tulokkaana astuu johonkin tehtävään ilmailun piirissä ja haluaa päästä perille miten kaikki toimii ja siitä kuka kukin on, käskynvaltasuhteista puhumattakaan, on edessään vaikea opintaival. Tavallinen kansalainen kuullessaan sanan ilmailu käsittää sillä jotain nopeata toimintaa ja se pitääkin paikkansa silloin kun hän on istunut mukavasti muutamia satoja kilometrejä tunnissa kulkevaan lentokoneeseen halutessaan nopeasti matkustaa paikasta toiseen. Aivan päinvastaiseen toteamukseen kuitenkin päätyy, kun ryhtyy seuraamaan vaikka aivan yksinkertaiseltakin vaikuttavan asian kulkua virastojen pöydältä toiselle ennenkuin asia saa ratkaisunsa. Tällöin vauhti on joskus

aivan toisenlainen ilman, että mukana olisi mitään erityistä "jarrumiestä".

Olen siksi paljon sivullisen asemassa ilmailun piirissä, että uskallan lausua käsityksenäni sen, että ellei ilmailun piirissä eri virastoissa ja nimenomaan lentoyhtiöissä toimisi henkilöitä, jotka epäitsekästi tekevät työtä tavoitteena säilyttää Suomen ilmailu kansainvälisesti arvostetulla tasolla, emme voisi nauttia nykyisistä tunnustusta ansaitsevista tuloksista.

Ilmailulaki on peräisin vuodelta 1923, mutta uusi lakiesitys on jätetty viime vuonna eduskunnalle. Ilmailuasetus on vuodelta 1937, mutta siihen on tehty vuosien varrella joukko muutoksia, joista pelastustoiminnan kannalta merkittävin muutos on vuodelta 1960. Tämä koski asetuksen 21 § 2 mom. missä sanotaan näin: "Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöllä on oikeus antaa määräyksiä yleiseen liikenteeseen tarkoitettujen lentoasemien tai lentosatamien rakennuksista, laitteista, henkilökunnasta, palontorjunnasta ja pelastustoiminnasta sekä palokunnista."

Ilmailu kuuluu siis kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön alaisuuteen. Ilmailuasetuksessa säädetään, että kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä on ilmailutoimisto, jonka päällikkö toimii ministeriössä ilmailuasioden esittelijänä. Säädos on entisellään voimassa, vaikka vuoden alkupuolella ilmailutoimisto muutettiin ilmailuosastoksi ja entisestä hallitussihteerin virasta tuli osastopäällikön virka. Ilmailutoimiston päällikkönä on toiminut parin vuosikymmenen ajan K. T. B. Koskenkylä toimien sitä ennenkin monien vuosien ajan siviili-ilmailun johtavissa hallintotehtävissä.



Ilmailuosaston tehtäviin kuuluu ilmailun yleinen hallinto: se antaa liikenne- ja lentokelpoisuusluvat, valvoo lentoliikennettä, tekee kansainväliset sopimukset, suorittaa ilma-alusten teknillisen tarkastuksen ym. Myös lentokenttien pelastuspalvelu ja palokunnat kuuluvat ilmailuosaston valvontaan, kuten jäljempänä lähemmin selviää. Muistettakoon tässä yhteydessä se, että palontorjuntaan kuuluvana myös siviili-ilmailun palontorjunta on palolain mukaan sisäasiainministeriön ylimmän valvonnan alainen.

Kuitenkin eräät huomattavimmat lentoliikenteeseen kuuluvat tehtävät ovat kokonaan käytännöllisessä mielessä muiden valtion keskusvirastojen hoidossa. Näistä merkittävin on tietysti tie- ja vesirakennushallitus, missä näitä tehtäviä varten on erityinen lentokenttä-osasto. Osasto hoitaa lentokenttien suunnittelutyöt, rakentamisen ja kunnossapidon ministeriön sille antamin määrärahoihin. Tämäkin tehtävä jakaantuu TVH-hallinnon omassa organisaatiossa soluihin siten, että muualla maassa, paitsi Helsingin lentoaseman kohdalla, lentokenttien hoito kuuluu asianomaisen TVH-piirin alaisuuteen. Rakennustointa ja koneasioita hoitavat omat erityiset osastonsa. Myös lentokenttien palontorjunnan ja pelastustoiminnan käytännöllinen hoitaminen kuuluu TVH:n tehtäviin, kuten jäljempänä lähemmin selviää.

Lentokenttien sääpalvelusta huolehtii Ilmatieteellinen Keskuslaitos, jolla on omat säähavaintoasemansa ja havainnontekijänsä lentokentillä. Viestiliikenneyhteyksistä vastaa posti- ja lennätinhallitus, jota varten lentokentillä on viestiaseman päällikkö ja teknikot.

Suuremmilla lentokentillä järjestyksestä huolehtii poliisi ja kansainvälistä liikennettä hoitavilla kentillä on lisäksi tullit. Polttoaineyhtiöt, koneiden tankkausten suorittajat, kuuluvat kuvaan miltei kaikilla lentokentillä.

Lopuksi toimivat lentokentillä luonnollisesti ne, joita varten lentokentät on rakennettu, lentoyhtiöt. Heillä on siellä toimistonsa, huolto- ja korjaamohenkilökunta, liikennevirkailijat ym. Huomattakoon tässä

yhteydessä se, että valtio omistaa kaikki lentokentät ja siellä olevat rakennukset ja laitteet (lukuunottamatta öljy-yhtiöiden) ja kaikki suorittavat niiden käytöstä liikennöimismaksut tai vuokran.

Ilmailuorganisaatioon kuulumattomana esiintyy muutamalla lentokentällä vielä eräs oikeusministeriön alainen laitos, jonka toiminnasta käytetään nimityksiä "diesel-kurssi" tai "Kanarian saaret".

Kaikilla ministeriöillä ja keskusvirastoilla on tietysti omat päällikkönsä ja tästä voisi vetää sen johtopäätöksen, että koska ilmailuhallinnossa ei ole muuta selkeää päällikköä, jolla olisi käskyvaltasuhde kaikkiin tässä mainittuihin ministeriöihin tai keskusvirastoihin, ilmailun päällikkönä täytyy tämän mukaan olla pääministeri, joka on kaikkien ministeriöiden yläpuolella. Tätä tuskin kuitenkaan pääministerinä toimineet henkilöt ovat itse oivaltaneet.

Jottei artikkeli luisuisi pois sen varsinaisesta aihepiiristä, lentokenttiemme pelastuspalvelu ja palokunnat, ilmailuhallintomme laajempi selvittely ei liene tarpeen. Se, mitä siitä edellä on kerrottu, on vain tarkoitettu selventämään minkälaisen järjestelmän sokeloissa meitä palomiehiä lähemmin kiinnostava pelastuspalvelu ja palokunnat toimivat ja — mikäli pääsitte siitä selville — kenen puoleen esim. kunnan paloviranomaisten on käännettävä joutuessaan asioimaan lentokenttäviranomaisten kanssa.

Lentokenttien palontorjunta ja pelastuspalvelu

Siviili-ilmailun palontorjunta ja pelastuspalvelu on saanut järjestyneet muodot vuonna 1960, jolloin pari vuotta kestäneen työn jälkeen saatiin voimaan kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätös siviili-ilmailun käytössä olevien lentoasemien palontorjunnasta ja pelastustoiminnasta sekä palokunnista (asetuskokoelmat 194/1960). Koska tämä toiminta nyt ensi kertaa esittäytyy Palontorjunta-lehden palstoilla ja palomiesten parissa, lienee paikallaan julkaista säädös kokonaisuudessaan selvittämään tätä toimintaa. →

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön päätös siviili-ilmailun käytössä olevien lentoasemien palontorjunnasta ja pelastustoiminnasta sekä palokunnista.

Annettu Helsingissä 8 päivänä huhtikuuta 1960.

Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö on 12 päivänä maaliskuuta 1937 annetun ilmailuasetuksen (127/37) 21 §:n 2 momentin nojalla päättänyt:

Yleismääräys

1 §.

Siviili-ilmailun käytössä olevien lentoasemien palontorjuntaa ja pelastustoimintaa varten tulee kullakin lentoasemalla olla palokunta, jonka tehtävänä on ihmisten ja omaisuuden pelastaminen tulipaloissa, lentoonnettomuuksissa sekä muissa onnettomuustapauksissa.

Palokunnan kokoonpano

2 §.

Lentoaseman palokunta muodostetaan niistä lentoasemalla toimivista valtion viran ja toimen haltijoista ja työntekijöistä sekä lento- ja öljy-yhtiöiden palveluksessa olevista henkilöistä, jotka ovat esimiehensä tai työnantajansa luvalla siihen suostuneet. Jos lentoasemalla on järjestetty sotilaspalokunta, sovittakoon yhteistoiminnasta sen kanssa.

3 §.

Lentoaseman palokuntaan kuuluu palokunnan päällikkö, varapäällikkö ja kalustonhoitaja sekä tarpeellinen määrä palomiehiä. Palokunnan koosta riippuen voidaan siihen lisäksi määrätä tarpeen mukaan muutakin palopäällystä ja alipäällystä.

4 §.

Tie- ja vesirakennushallitus määrää, neuvoteltuaan asiasta ministeriön ilmailutoimiston kanssa, palokunnan päällikön ja varapäällikön. Tie- ja vesirakennushallinnon asianomainen piiri-insinööri määrää muun henkilöstön palokuntaan. Palokuntaan määrätyle antaa piiri-insinööri tehtävän edellyttämän määräyskirjan.

Piiri-insinööri on palontorjuntaa ja pelastustoimintaa koskeissa asioissa palokunnan päällikön lähin esimies.

Palokunnan päällystön, alipäällystön ja miehistön tehtävät

5 §.

Palokunnan päällikön tehtävänä on:

1) toimia ylimpänä päällikkönä tulipalo- ja onnettomuustapauksissa, kunnes kunnan palopäällikkö tai tämän sijainen saapuu tapahtumapaikalle;

2) laatia sammutussuunnitelma lentoaseman tärkeimpiä ja palonarkoja kohteita varten;

3) huolehtia laatimansa ohjelman mukaan palokunnan koulutuksesta ja harjoituksista sekä hälytysvalmiudesta;

4) järjestää vuosittain vähintään 40 harjoitusta ja pitää niistä kirjaa, johon merkitään harjoituksen laatu, pitoaika, harjoituksen johtaja ja siihen osallistuneiden miesten nimet sekä harjoituksissa käytetty kalusto;

5) valvoa, että lentoaseman palo- ja pelastuska-

lusto aina pidetään hyvässä kunnossa ja hälytysvalmiudessa;

6) valvoa, että palontorjunnalle ja pelastustoiminnalle välttämättömät tiet pidetään kunnossa ja tehdä esityksiä uusien tarpeellisten teiden rakentamisesta;

7) huolehtia siitä, että lentoaseman vedenottopaikat ovat kunnossa;

8) suorittaa neljä kertaa vuodessa paikallisen palontorjunnan valvojan johdolla palotarkastus lentoaseman alueella olevissa rakennuksissa ja varastoissa sekä osallistua kunnallisen palotarkastajan suorittamiin tarkastuksiin, tehdä tarkastuksissa havaituista epäkohdista viipymättä ilmoitus toimenpiteitä varten asianomaiselle viranomaiselle, jollei hän toimivaltansa nojalla voi itse poistaa havaittuja epäkohtia, sekä havaitessaan paloturvallisuutta vaarantavia seikkoja, ajoissa ryhtyä tarpeen vaatimiin toimenpiteisiin;

9) pitää yhteyttä kunnan palo- ja muihin viranomaisiin, jotka voimassa olevien säännösten nojalla valvovat paloturvallisuutta kunnassa;

10) valvoa, että voimassa olevia palontorjuntaa koskevia palontorjunnan valvojan ja tarkastajan antamia määräyksiä lentoasemalla noudatetaan; sekä

11) tehdä esityksiä lentoaseman palontorjunnan ja pelastustoiminnan kehittämiseksi.

6 §.

Palokunnan varapäällikön tehtävänä on avustaa palokunnan päällikköä palokunnan koulutuksessa ja palontorjunnan ja pelastustoiminnan johtamisessa sekä hänen estyneenä ollessa toimia palokunnan päällikön sijaisena.

7 §.

Palokunnan alipäällystön tehtäviin kuuluu avustaa palopäällystä koulutuksessa ja johtaa palomiesthistön toimintaa palo- ja onnettomuuspaikalla sekä hoitaa palopäällystön tehtäviä sen estyneenä ollessa.

8 §.

Kalustonhoitajan tehtävänä on:

1) huolehtia siitä, että palo- ja pelastuskalusto aina on hyvässä kunnossa ja hälytysvalmiudessa, päivittäin koeajaa ja -käyttää palo- ja ambulanssiautot ja moottoriruiskut sekä välittömästi korjata niissä havaitsemansa viat ja, mikäli hänen toimivaltansa ei riitä näihin toimenpiteisiin, viipymättä ilmoittaa asiasta palokunnan päällikölle tai hänen sijailleen;

2) huolehtia siitä, että palomiesten henkilökohtaiset varusteet ovat kunnossa ja hyvässä järjestyksessä;

3) tarkastaa viikottain savusuojeluvälineet ja palokunnan kalustossa olevat jauhe-, hiilihappolumi- ja vaahotosäiliöt;

4) suorittaa määrääjain lentoaseman rakennuksiin ja varastoihin sijoitettujen sammuttimien tarkastus;

5) huolehtia tulipalon tai harjoitusten jälkeen letkujen pesusta, kuivatuksesta ja korjauksesta sekä siitä, että ne kuljetetaan kunnalliselle paloasemalle huollettaviksi, jos niin on erikseen sovittu, ja huolehtia, että muukin käytetty kalusto tulee välittömästi hoidetuksi ja asetetuksi paikoilleen; sekä

6) suorittaa päivittäin määrättynä aikana hälytyslaitteiden kokeilu.

9 §.

Palomiesten velvollisuutena on:

1) tutustua perusteellisesti kaikkiin lentoaseman palokunnan tehtäviin voidakseen, milloin tilanne niin

vaatii, yksinäänkin toimia mahdollisimman tehokkaasti pelastus- ja sammutustyössä;

2) osallistua säännöllisesti palokunnan harjoituksiin; sekä

3) noudattaa tulipalo- ja onnettomuustapauksissa ja harjoituksissa ehdottomasti palokunnan päällystön ja alipäällystön käskyjä.

Palontorjunnan ja pelastustoiminnan valvonta.

10 §.

Siviili-ilmailun palontorjunnan ja pelastustoiminnan yleisestä valvonnasta ja tarkastuksesta on voimassa, mitä ministeriö erikseen tarkemmin määrää.

Edellä tarkoitettuja tehtäviä hoitaa siviili-ilmailun palontorjunnan valvoja apunaan paloteknillisenä asiantuntijana siviili-ilmailun palotarkastaja, joille ministeriö antaa määräyskirjan.

Paikallisena palontorjunnan valvojana kullakin lentoasemalla toimii lentoaseman päällikkö tai muu ministeriön määräämä henkilö.

Erinäisiä määräyksiä

11 §.

Palokunnan päällystön, alipäällystön ja miehistön palkkiot osallistumisesta harjoituksiin sekä palontorjunta- ja pelastustyöhön virka- tai työajan ulkopuolella samoin kuin tilapäisten kouluttajien tai harjoitusten johtajien palkkiot vahvistaa ministeriö tie- ja vesirakennushallituksen esityksestä.

12 §.

Lentoaseman palokunnan virkapuvuista ja varusteista määrätään erikseen.

13 §.

Tarkempia ohjeita tämän päätöksen soveltamisesta antaa siviili-ilmailun palontorjunnan valvoja.

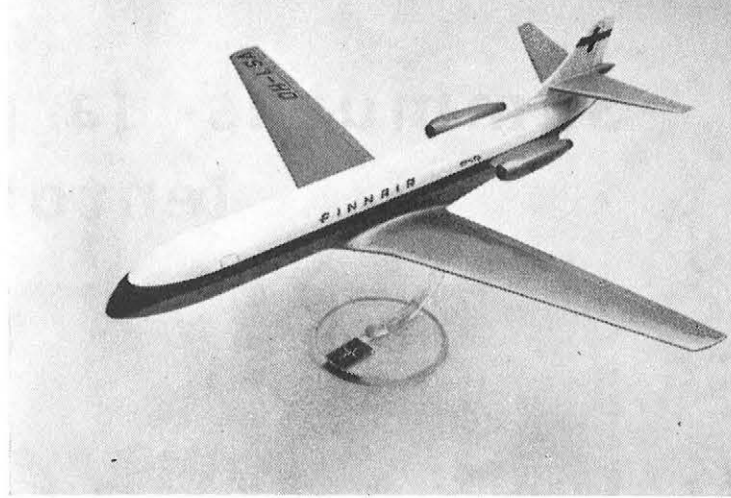
Helsingissä 8 päivänä huhtikuuta 1960.

Ministeri *Arvo Korsimo.*

Hallitussihteeri K. T. B. Koskenkylä.

Kuten päätöksen 2 §:stä käy selville, lentoasemien palokunnat muodostetaan lentoasemalla varsinaisesti muissa tehtävissä toimivista henkilöistä. Ainoana poikkeuksena tästä on vain Helsingin lentoasema, missä on 16 miehen vahvuinen vakinaiseen palokuntaan verrattava lentoaseman palokunta. Kuitenkin vain yksi, vuonna 1962 perustettu palokunnanpäällikön toimi, on palkkausluettelossa varsinaisella nimikkeellä. Palomiehet ovat palkatut huoltomekaniikoiksi, suorittavat palvelusta 8 tunnin työjaksoin, mutta ovat vakinaiseen palokuntaan verrattavassa hälytysvalmiudessa. Päivittäinen vahvuus on 4—5 miestä. Palokunnanpäällikkönä toimii *Roy Grönqvist*. Palokunnanpäällikön tehtävien lisäksi hänen tehtävänä on muiden lentoasemien palokuntien kaluston tarkastukset ja avustaa koulutustoiminnassa. Pyrkimyksenä onkin saada aikaan lentokentäpalohenkilökunnan koulutuskeskus Helsingin lentoasemalle, jolloin tämän palokunnanpäällikkö toimisi myös sen ”koulumestarina”. Kaikilla muilla lentoasemilla palokunnat ovat muodostetut päätöksessä mainituista henkilöistä, ja poikkeuksetta TVH:n henkilökunta muodostaa palokunnan enimmänsä osan, eräillä lentokentillä jopa kokonaan. Vahvuudet kaikilla lentokentillä ovat riittämättömät. Palokuntien päälliköiksi näillä lentokentillä on valittu a.o. kentän vastaava rakennusmestari.

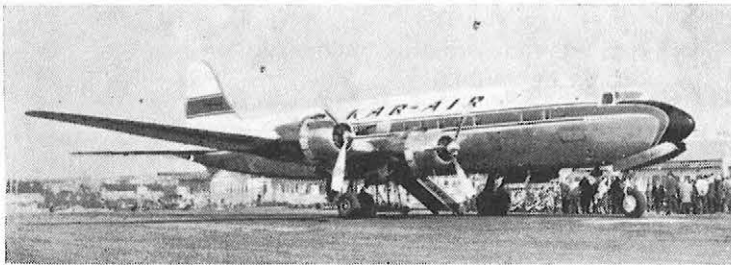
→



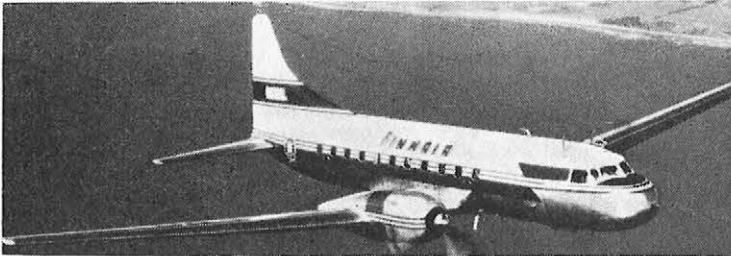
SUPER CARAVELLE



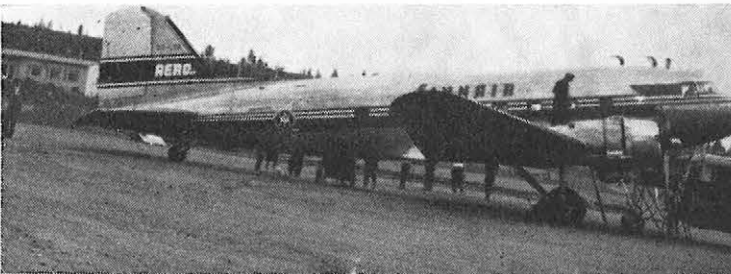
CARAVELLE



DC—6 B



CONVAIR METROPOLITAN



DC—3

Sammutus- ja pelastuskalustoa lentokentille



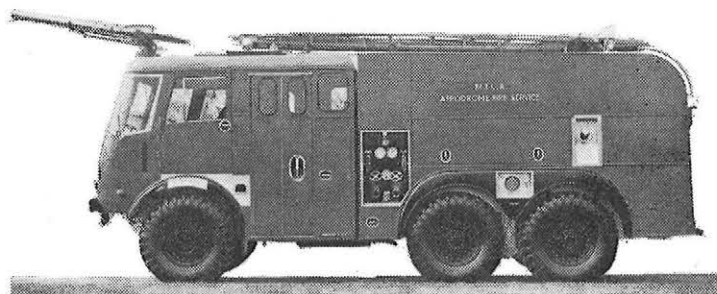
TOTAL

sammutusvälineiden maailmanmerkki, tunnetaan yleisesti lentokentillämme. TOTAL-sarjasta löytyy oikea sammutusväline aina pienimmästä sammutimesta isoon jauheautoon ja perävauvuun saakka.

Myös sammutusaineissa on valinnan varaa: TOTALIT-jauheet ja KOMET-vaahtoneste ovat saatavissanne.

SUN- vaahtosammutusautoja

Saatavana useita malleja erilaisilla kalustoilla.



EXCALOR- tulensuojapuvut

Raskaat, keskiraskaat ja kevyet Excalor-suojapuvut suojaavat liekkejä ja kuumuutta vastaan. Excalor-suojapuvut kuuluvat jokaisen lentokentän kalustoon, koska ne antavat sammutus- ja pelastusmiehistölle varmuutta ja turvallisuutta.

**TOTAL-sammutusvälineitä
ja -aineita**

SUN- paloautoja

EXCALOR-suojapukuja

Pääedustaja

ERI Oy

HELSINKI

Mannerheimintie 10, puh. 640 626

Lentokenttien palohenkilökunnan tehtävistä on päätöksessä mielestäni riittävän laajat ja yksityiskohdalliset määräykset, joilla tyydyttävä koulutustaso ja varmuus kaluston kunnossapidosta saadaan säilytyksi. Siinä palokunnan päälliköllä on ratkaiseva merkitys ja tämän vuoksi heillä tulisi olla riittävä pätevyys tehtävään. Erityiskoulutusta ei maassamme kuitenkaan ole voitu järjestää, vaan se on supistunut Valtion Palokoulun teollisuuspalopäällystön kurssien yhteydessä annettuun muutaman tunnin käsittäneeseen lentokenttäpalontorjuntaopetukseen. Äskettäin on kuitenkin Valtion Palokoulussa päättynyt ensimmäinen kaksi viikkoa kestänyt lentokenttien palontorjuntakurssi, jonka ohjelma oli laadittu Ruotsin ja Englannin lentokenttäpalokoulujen kurssien ohjelmia esikuvina pitäen.

Kalustonhoitajalla on tärkeä ja vastuunalainen tehtävä lentokenttäpalokunnassa, jotta herkkä valmius kaluston suhteen säilyisi. Päätöksen 9 §:ssä, missä määritellään palomiesten velvollisuudet, käy ilmi kuinka tärkeätä oloissamme on, että jokainen lentokenttäpalomies on hyvin perehtynyt tehtäviinsä. Hän voi useinkin ainoana paikalla olevana joutua toimimaan yksin ja ehkä improvisoimaan apuvoimat sillä hetkellä paikalla olevista henkilöistä. Tällainen tilanne saattaa olla nimenomaan niillä lentokentillämme, joissa on pieni liikenne ja samasta syystä kenttähenkilökuntaakin vähänpuoleisesti.

Siviili-ilmailun palontorjunnan valvonnasta huolehtii kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö ja tätä tehtävää siellä hoitaa siviili-ilmailun palontorjunnan valvoja apunaan paloteknillisenä asiantuntijana siviili-ilmailun palotarkastaja. Heidän tehtävistään on määrätty ilmailuosaston NOTAM:ssa K 2/58 pvm 19/3-58 seuraavaa:

Siviili-ilmailun palontorjunnan tarkastajien tehtävät:

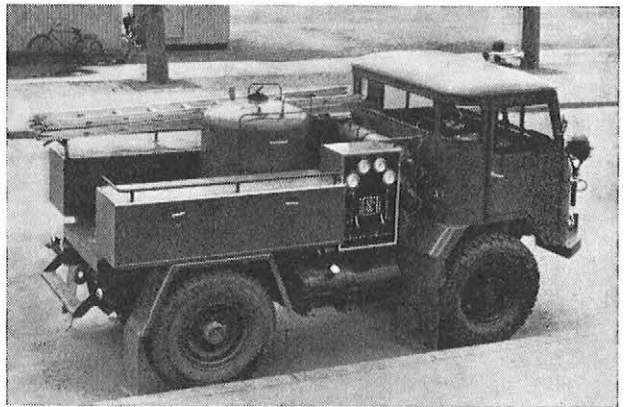
- 1) Siviili-ilmailun turvallisuuteen vaikuttavan palontorjuntatoiminnan valvominen, johon sisältyy:
 - a) siviili-ilmailun piirissä toimivien palokuntien ja niiden käyttämän palokaluston tarkastaminen sekä palontorjunnan harjoitusten ja palokaluston kokeilujen valvominen ja toimeenpanon määrääminen, milloin he katsovat siihen olevan aihetta, lentoasemien päälliköiden vastatessa kuitenkin entiseen tapaan niistä tehtävistä, jotka luetellaan kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön 27 päivänä huhtikuuta 1946 siviililentoaseman päällikön yleisistä toimintaohjeista (319/46) antaman päätöksen e) 1. kohdassa,
 - b) ehdotusten tekeminen ministeriölle tehokkaan palontorjuntatoiminnan kehittämiseksi sekä lentoasemilla että muualla siviili-ilmailutoiminnan piirissä, sekä teknillisten asiantuntijalautsuntojen antaminen kulloinkin hankittavasta uudesta palokalustosta,
 - c) yhteydenpito asianomaisiin kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön alaisiin ja tarpeen vaatiessa muihinkin viranomaisiin, jotka hoitavat sanottuja palontorjuntatehtäviä tai joutuvat niiden kanssa kosketukseen sekä mahdollisimman tehokkaan yhteistoiminnan järjestäminen näiden viranomaisten välillä.

- 2) Siviili-ilmailun palontorjuntatoimintaa koskevan yleisen kehityksen seuraaminen
 - a) kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n suositusten avulla sekä tutkimalla ja arkistomalla koti- ja ulkomaista alaa koskevaa kirjallista aineistoa,
 - b) hankkimalla mahdollisuuksien mukaan henkilökohtaisia yhteyksiä ulkomaisiin vastaaviin viranomaisiin.

Siviili-ilmailun palontorjunnan valvojana o.t.o. toimii ilmailutarkastaja, dipl.ins. C-E. Calds ja siviili-ilmailun palotarkastajana samoin o.t.o. allekirjoittanut.

Paikallisena s.o. lentoaseman palontorjunnan valvojina toimivat kaikkialla lentoaseman päälliköt.

Esiteltäköön samassa yhteydessä vielä tie- ja vesirakennushallituksen lentokenttäosaston johtaja, rakennusneuvos dipl.ins. V. Suvanto ja teknillinen tarkastaja dipl.ins. O. Tuliainen, jotka ovat ne henkilöt, joiden kanssa ministeriön palontorjuntaviranomaiset jatkuvasti ja kiinteästi työskentelevät.



Kotimaista valmistetta olevia jauheautoja on lentokentillämme 12 kpl. Jauhemäärä on 750 kg.

Lentokenttien palo- ja pelastuskalusto

Samoin kuin lentokenttien palomiehistö on määrätään riittämätön, yhtä vajaalukuinen on palo- ja pelastuskalusto. Vaatimukset lentokenttien palokaluston ja sammutusaineiden määrästä perustuvat kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön International civil aviation organization (ICAO) suosituksiin. Niissä on määritelty vaadittavan sammutusaineen määrä sen mukaan minkä painoisilla koneilla kullekin lentokentälle liikennöidään. Näistä saan jossain toisessa yhteydessä lähemmin palata asiaan.

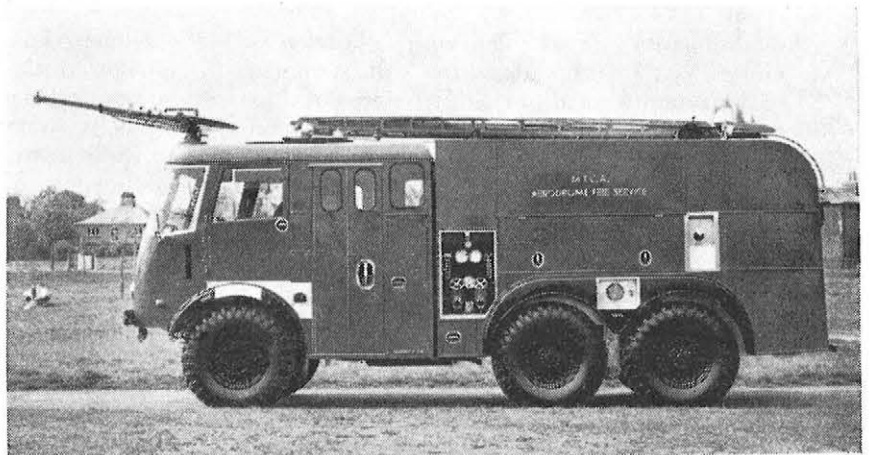
Lentokenttiemme palokaluston nykyisen rungon muodostaa jauhesammutusauto, joita on yksi kaikilla lentokentillä. Se on maastoauton alustalle rakennettu ja jauhemäärä siinä on 750 kg. Jauheen purkautuminen tapahtuu kahden jauhepistoolin kautta, joiden teho on tyypistä riippuen 300—400 kg/min. Jauheauton lisäksi Malmin, Turun, Vaasan ja Kuopion lentokentillä on lisäksi yksi ja Helsingin lentokentällä kaksi vaahtosammutusautoa. Näiden ohella muutamilla paikoin on ns. omatekoisia vaahtoautoja, jotka rakennettiin TVH:n käytöstä poistamille isokokoisille kuorma-auton alustoille. Niiden lavalle on sijoitettu n. 3000 ltr vesi- ja n. 150 ltr vetoinen vaahtonestesäiliö, välisekoittaja, Bachert-moottoriruisku ja suihkuputket. Vielä on muutamalla lentokentällä eri-

koisia vedenkuljetusautoja, jotka palvelevat myös kentän kunnossapitotehtävissä. Jokaisella lentokentällä on vähintään yksi sairaankuljetusauto. — Lentokentillä, joilla toimii myös ilmavoimat, on lisäksi sotilaspolokuntien lentokenttäpalokalustoa.

Viime aikojen sanomalehtikirjoitukset ja osittain ehkä tämäkin selonteko antaa sen käsityksen, että siviili-ilmailun pelastuspalvelu ja palontorjunta ovat pelkästään epäkohdista ja puutteista koottu laitos. Joskin asiassa on paljon perää, on kuitenkin muistettava se kuinka lyhyessä ajassa lentoliikenne maassamme on saavuttanut ne mittasuhteet, joissa se tänä päivänä elää. Valtiokoneisto on siksi raskasliikkeinen, ettei se aina tahdo pysyä hidasliikkeisimmissäkään asioissa ajan tasalla, olkoon sitten kyse vaikka niinkin tärkeästä asiasta kuin turvallisuudesta. Maassamme on toiminut esim. vankiloita vuosisatoja, mutta vasta muutama vuosi sitten syttynyt kohua herättänyt palo johti määrärahojen myöntämiseen laajaan paloturvallisuustutkimukseen ja paloturvallisuuden vaatimiin töihin. Sairaaloissa, vanhainkodeissa ym. vastaavissa huoltolaitoksissa esiintyy jatkuvasti puutteita turvallisuuden kohdalla ja lentokoneellinen uhreja voi syntyä näissä yhteyksissä miltei yhtä helposti. Epäkohdat ovat yhtä tunnettuja e.m. tapauksien yhteyksissä samoin kuin lentokenttiemme kohdalla, mutta kaikissa näissä epäkohtien korjaamiseksi tarvitaan rahaa — ja sitä puuttuu. Tämä ei ole tarkoitettu kenenkään puolustukseksi ja asiointilan hyväksymiseksi, vaan siksi, ettemme lankeaisi arvostelemaan liian ahtaalta sektorilta. Jos taas kysymys on järjestelmästä, missä on havaittu epäkohtia, eikä sitä muuteta, sitä on vaikea ymmärtää. Siksi olisikin toivottavaa, että eduskunta, vailla käytännöllistä merkitystä olevien eduskuntakyselyjen asemesta, ryhtyisi käytännöllisiin toimenpiteisiin lentokenttien pelastuspalvelun parantamiseksi.



TÄMÄN VUODEN loppupuolella saadaan Helsingin lentoaseman sammutuskalustoon parannusta, kun lentokentän palokunta saa käyttöönsä kaksi uutta vaahtosammutusautoa. Vieressä esiintyy uusista autoista tanskalainen valmiste "Ginge". Sen antama vaahtomäärä tulee olemaan n. 20.000 l/min. Auto pystyy myös vaahdottamaan kiitorataa.



VIERESSÄ toinen tulokkaista, englantilaisvalmisteinen. Sen kattoa tulee koristamaan kaksi vaahdotykkiä kuvassa näkyvän yhden asemesta. Suoritusarvoiltaan se vastaa suurin piirtein yllä olevaa tanskalaista autoa. — Autojen saavuttua niitä voidaan esitellä lehdessämme yksityiskohtaisemmin.



LENTOKENTTIEMME jauheautojen toisen päätyypin maastoalustalle on sijoitettu Totalin jauhelaitteet.



KUVA 1. — Baltimoressa koulutuslennolle startanneen DC-7 koneen nokkapyörä painui sisään, moottorit hajosivat ja syttyivät tuleen. Kaikki koneessa olleet pelastettiin palokuntien ansiosta.

Lento-onnettomuuksista sekä pelastus- ja sammutustyön suorittamisesta

Lentokoneella liikkuminen on tilastojen mukaan monin verroin turvallisempaa kuin esim. autolla matkustaminen. Niinpä kansainväliset tilastot osoittivat jo 50-luvun loppupuolella, että matkustajalentokonetta käyttävä henkilö oli vaaravyöhykkeessä vasta silloin, kun hän oli lentänyt yli 250 milj. lentokilometriä. Ei voida kuitenkaan jättää huomioonottamatta sitä seikkaa, että lento-onnettomuuksia aina joskus sattuu. Ja tähän on niiden, joiden tehtäviin pelastustöiden hoitaminen yleensä kuuluu, varauduttava.

Lukuisimmat lento-onnettomuudet tapahtuvat lentokentillä tai niiden välittömässä läheisyydessä, erityisesti nousujen ja laskujen yhteydessä. Lentokentille on sijoitettu omat pelastus- ja sammutusyksikkönsä, mutta koska palolain mukaan kunnalliset palokunnat ovat velvolliset suorittamaan sammutustyön alueellaan, nämäkin joutuvat toimimaan lento-onnettomuuksien yhteydessä. Meidän maassamme, jossa lentokenttien palokuntien omat voimat ovat vielä heikkoja, kunnallisten palokuntien osuus onkin merkittävä. Kuitenkin olen omakohtaisesti nähnyt, kuinka suurella Kööpenhaminan lentokentällä, jossa palo- ja pelastuskalustoa on enemmän kuin jossain keskikokoisessa kaupungissa, suhteellisen lievänkin vaaratilanteen vuoksi paikalle on hälytetty parisenkymmentä palo- ja sairaautoa. Näin tiedän meneteltävän myös muissa maissa, joten kunnallisen palokunnan toiminta lentokenttäpalokunnan rinnalla on aina huomioitava. Lento-onnettomuus saattaa myös sattua täysin lentokentän ulkopuolella, jolloin palokunta joutuu puuttumaan asioihin aivan samoin kuin esim. tehdas-, sairaala- ja säiliöautopaloissa, junaonnettomuudessa jne.

Jokaisen palokunnan on tämän vuoksi valmistuttava toimimaan myös tämänlaatuisissa tilanteissa. Lentokenttäpalokunta pitää pääasiallisesti harjoituksensa lentokonepalosammutuksesta, mutta myös kunnallisen palokunnan tulisi ottaa aihe harjoitusohjelmaansa. Lentokenttien läheisyydessä toimivien palokuntien tulisi pitää yhteisharjoituksia lentokenttäpalokunnan kanssa.

Kunnallisilta palokunnilta puuttuu se erikoiskalusto, joka on lentokenttäpalokunnalla, mutta se korvautuu monasti yleisellä kokemuksella ja onhan palokunnan käytössä sentään kalusto, jolla voidaan puuttua mitä erilaisimpiin paloihin ja onnettomuustapauksiin. Vaatimuksena on kuitenkin, että palokunnilla on perustavat tiedot lentokoneen rakenteen pääpiirteistä. Tämä ei edellytä miksiäkään erikoisasantuntijaksi tuleamista. Pääasiassa on tiedettävä, missä varsinaiset uloskäytävät sijaitsevat, kuinka varauloskäytävät ja lukot avataan, missä polttoaine- ja öljysäiliöt sijaitsevat ja kuinka varmuusvyöt avataan. Sotilaskoneista tulee tietää kuinka kuomu avataan, kuinka heittoistuin toimii, samoin missä aseet, ammukset, pommit, raketit ym. tavallisesti sijaitsevat.

Nämä perustiedot lentokoneista, samoin kuin mikä sammutusmenetelmä on käyttökelpoinen eri tapauksissa ja millä tavoin on ryhdyttävä toimimaan tilanteessa sekä, että käsiksi käyminen tapahtuu riittävällä nopeudella ja voimalla ovat — kuten aina — perusedellytykset menestykselliselle pelastustyölle.

Julkisuudessa yleensä tunnemme parhaiten tapaukset, joissa lentokonetta on kohdannut täystuho, koska tuholla on parhain ja sensaatiomaisin uutisarvo. Sensijaan tapaukset, joissa pelastustoimet ovat auttaneet ihmiset ja ehkä lentokoneenkin säilymään, eivät useinkaan saa samaa arvoa julkisuuden palstoilla.

Monasti esitetään se näkemys, että ellei pelastustoi-

**KUN KULJETUS
SAATTAO OLLA
PELASTAVA
TEKIJÄ...**



**LUOTETTAVA JA
TARKOITUKSEN MUKAINEN**

Edustava, tilava, ehdottoman vedoton ja pölytiivis Mercedes-Benz sairaankuljetusauto on saavuttanut suosionsa juuri nopeutensa, tarkoituksenmukaisuutensa ja luotettavuutensa ansiosta. Mercedes-Benz on turvallinen ja kulkee varmasti ja tasaisesti kaikissa ajotilanteissa.

MERCEDES-BENZ 190 SAIRAANKULJETUSAUTO

Rakennettu henkilöauton alustalle / Bensiini- tai dieselmoottori / Vahvistetut jouset / Kahdet paarit / Happilaitte / Tehokas lämmityslaite ym / Rekisteröidään 6 henkilölle

MERCEDES-BENZ 319 SAIRAANKULJETUSAUTO

Bensiini- tai dieselmoottori / Viidet paarit / Happilaitteet / Erinomaiset lämmityslaitteet / Tila kolmelle saattajalle

MERCEDES-BENZ



Maahantuoja

VEHO

Helsinki - Pohjantalo - Puh. 10 078



KUVA 2. Vaahto yksin ei pystynyt sammuttamaan tätä tuleen syttynyttä DG-7 konetta. Lisäksi tarvittiin clorbromimetaania.

menpiteitä voida suorittaa parin minuutin kuluessa onnettomuuden tapahduttua, asioihin puuttuminen ei kannata. Näkemys on useaan tapaukseen nähden oikea, mutta voidaan myös esittää tapauksia, jolloin pelastustyö on kestänyt pitkän ajan ja sen kuluessa on pelastettu hengissä useita lentomatkustajia. Missään tapauksessa ei palokunta saa asennoitua siten, että tehtävä on aina toivoton eli taistelu on menetetty ennenkuin sota ehtii kunnolla alkaakaan. Tässä mielessä esitänkin pari tapausta Yhdysvalloista National Fire Protection Association julkaisemien raporttien kertomana, joissa käy ilmi palokuntien toiminnan arvo.

Baltimoressa 30/4 -57 kello 00.48 starttasi DC-7 merkinen kone koulutuslennolle mukanaan 6 miehistöön kuuluvaa. Startissa nokkapyörä "meni sisään", jonka seurauksena potkurit alkoivat lyödä kiitortaan, jolloin moottorit N:o 1, 2 ja 3 hajosivat ja öljy- ja bensiinijohdot katkesivat. Moottorit syttyivät tuleen (Kuva N:o 1 ja 2).

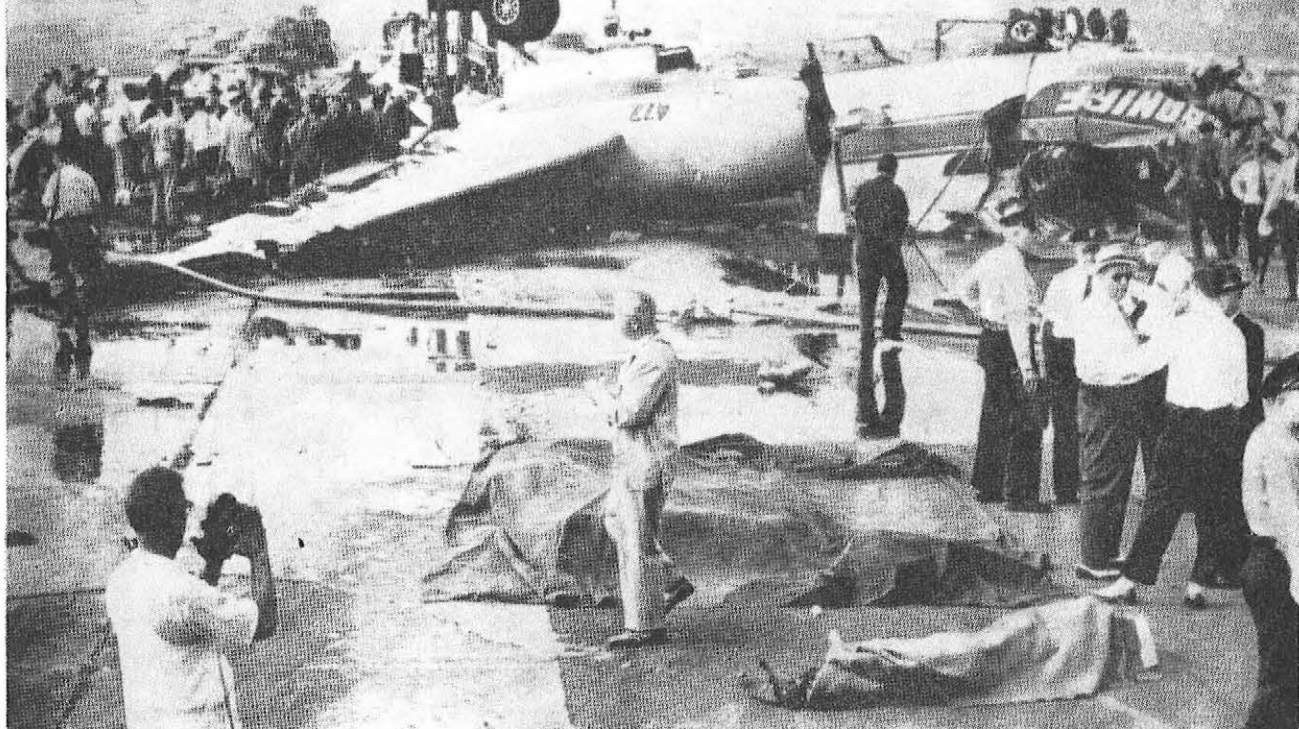
Tapauksen havaitsi lentoaseman palokunnan päivyistäjä ja palokunta oli paikalla n. 90 sek. kuluttua hälytyksestä. Paikalle hälytetyt kaupungin palokunnan paloautot olivat paikalla 4—5 min. kuluttua ja ympäristön VPK:t 5—15 min. kuluttua hälytyksestä. Moottori N:o 1 räjähdysvoimasta oli koneen vasen siipi katkennut, jolloin 6.000—7.000 litraa bensiiniä virtasi ulos polttoainesäiliöstä ja syttyi tuleen. Palokuntien onnistui suurimmaksi osaksi rajoittaa palo n. 4 min. kuluttua ja kaikki koneessa olleet pelastettiin! Selostuksessa kerrotaan, että sammutuksessa käytettiin vaahtoa, vettä ja clorbromimetaania. Suuria vaikeuksia oli esiintynyt magnesiumista valmistettujen laskutelineosien sammuttamisessa, ja yksi moottoreista oli vedettävä paloauton vintturilla irti siivestä palon sammuttamiseksi. Kokemuksina, joita tapauksen yhteydessä saatiin, kertoo paikallinen palopäällikkö, että vaahto ei yksin pystynyt sammuttamaan paloa, vaan tarvittiin lisäksi clorbromimetaania.

Chicagossa 17/7 -55 suoritti Convair-merkinen matkustajakone mukanaan 43 henkeä laskun erittäin huonossa säässä lentokentälle. Tällöin se törmäsi lentokentän ulkopuolella olleeseen bensiiniaseman sähköpylvääseen ja sitten lentokentän aitaan, minkä jälkeen se syöksyi maahan lentokentän alueelle. Tällöin oikea siipi ja pyrstö katkesivat. Runko ja vas. siipi pysähtyivät vähän matkan päähän selälleen. Runko vääntyi ja vaurioitui pahoin, minkä vuoksi pelastustyö oli hyvin vaikeata. Ohjaamo murskaantui kokonaan. Tapaus sattui n. 500 metrin päässä paloasemasta ja palokunta oli paikalla n. 30 sek. kuluttua lennonjohdon antamasta hälytyksestä, ensimmäisenä hiilihapposammutusauto.

Koneen selkäasento, rungon muodon muutokset ja laajalle levinnyt palo tekivät pelastustyön mahdottomaksi, minkä takia aluksi oli kokonaan keskityttävä sammutukseen. Tämä tapahtui erittäin nopeasti, käytämällä siihen 1 700 kg hiilihappoa. Palon sammutuksen jälkeen käytettiin vesisumua valuneen bensiinin huuhtelemiseksi pois koneesta ja sen ympäristöstä. Koneesta olleesta 3.000 litran bensiinimäärästä paloi vain noin 600 litraa. Vedensaanti paikalle oli hankalaa, sillä lähimmän palopostin peitti irronnut pyrstö.

Onnettomuudessa kuoli koneen ympäröimien yhteydessä 22 henkeä ja vain yksi (lentoemäntä) kuoli palon yhteydessä. Muut 21 henkeä palokunta pelasti vähin vaurioin (Kuva N:o 3).

Maassammekin on tapahtunut joukko lento-onnettomuuksia, enimmäkseen kuitenkin urheilu- ja sotilaskoneille, ja niiden yhteydessä on menetetty ihmisiä sekä koneita. Matkustajalentoliikennettäkin on kohdannut onnettomuuksia, mutta ottaen huomioon liikenteen laajuuden, loppujen lopuksi yhteenlaskettuna tapausten määrä, ei tilastoa voitane pitää huonona. Viimeiset kaksi aivan peräkkäin Helsingin lentoasemalla elokuussa sattunutta tapausta (kuva siv. 409), joissa kummassakaan ei tapahtunut henkilövaurioita,



KUVA 3. 21henkilöä sai palokunta pelastetuksi Convair-koneen uumenista Chicagossa tapahtuneen onnettomuuden yhteydessä. 22 henkilöä sai surmansa, joista vain yksi kuoli palovammoihin.

ovat kuitenkin aiheuttaneet niiden yhteydessä havaittujen epäkohtien takia yleisen kohun, ja joiden johdosta mm. allekirjoittanut on joutunut tämän kirjoituksen tekijäksi.

Aikajärjestyksessä takaperin lueteltuna mainittakoon lento-onnettomuuksista muutamia, tarkastellen tapauksia lähinnä pelastustoiminnan kannalta. Viimeisin tapaus oli siis elokuussa Helsingin lentoasemalla, jolloin Coinvair-merkkinen kone kovassa ukonilmassa ja rankkasateessa laskua tehdessään teki ”kovat pompat”, minkä seurauksena nokkapyörä taittui, ja kone meni nokalleen liukuen muutaman sata metriä ja päätyen lopuksi kiitotien sivuun. Tapaus huomattiin lentoaseman palokunnasta ja ennenkuin kone oli ehtinyt pysähtyä, oli palokunta jo liikkeellä. Lennonjohto suoritti pysyväismääräysten mukaisen hälytyksen kunnan hälytyskeskukseen (suora puhelinyhteys), mistä hälytettiin vakinaisen palokunnan lisäksi kuusi muuta palokuntaa, yhteensä kahdeksan paloautoa ja kaksi sairaankuljetusautoa. Näiden lisäksi hälytettäviin kuuluvat kunnanlääkärit sekä Tikkurilan ja Korson SPR:n ryhmät, mutta näiden hälyttäminen jäi kesken päivystävän palomestarin tultua paikalle ja tilanteen todettuaan peruuttaessa radiopuhelimella enemmän hälytystoimenpiteet.

Koneesta vaurioitui laskutelineen lisäksi runko ja toinen siipi vääntyi, mutta tulipaloa ei syttynyt. Kukaan koneesta olleista 48 ihmisestä ei vahingoittunut kovan laskun yhteydessä ja palokunnan tehtäväksi jäikin vain saatella heidät koneesta ulos ja varmistaa sammutuskalustolla tilanne. Tapaus sattui pääkiitotradalla, jonne lennonjohtotornista on hyvä näkyvyys, samalla kun onnettomuuspaikka oli miltei paloasemaa vastapäätä.

Kaksi päivää aikaisemmin tapahtui sivukiitotradalla, jonne varsinaisesta lennonjohtotornista ei ole näkyvyyttä (sivukiitotrataa varten on järjestetty ns. apulennonjohtotorni) miltei samanlainen tapaus. Täl-

löinkin vallitsi kova tuuli ja rankkasade, mutta ei ukonilmaa. Convair Metropolitan teki laskun yhteydessä ”kovat pompat”, jolloin nokkapyörä murtui ja kone meni nokilleen. Liu’un aikana kapteeni ohjasi koneen kiitoradan sivuun nurmikolle, mihin se pysähtyi. Tapahtuman yhteydessä eivät pelastuspalvelun touhut kuitenkaan lähteneet pyörimään kuten pitäisi. Kun apulennonjohtaja oli ilmoittanut koneen kadonneen pimeyteen (ohjaaja katkaisi virran tulipalon syttymisen ehkäisemiseksi) lennonjohtaja yritti radiolla kutsua konetta saamatta vastausta. Tällöin hän lähetti kenttäpäivystyksestä miehen autolla etsimään konetta, joka löytyikin, mutta vasta muutaman minuutin kuluttua, jolloin kentän palokunta hälytettiin. Satuain olemaan sanottuna päivänä päivystysvuorossa, kun palokunnan päivystäjä ilmoitti saaneensa lentokentältä ilmoituksen, että siellä oli tapahtunut ”laskuvaurio”. Lähdin paikalle vain tarkastusmielessä, mutta myöntää täytyy, että olin vähintään lie-



KUVA 4. Iljušin-kone suistuneena tien penkkaan Helsingin lentoasemalla.

västi hämmästynt, kun näin Convainin pyrstö pys-
tyssä kiitoradan sivussa. Kohta sain tietää, että kaikki
koneessa olleet olivat selvinneet vammoilta ja oli-
vat jo matkalla kaupunkiin. Koneen kapteenin joh-
dolla matkustajat oli ohjattu koneesta ulos ilman ul-
kopuolista apua. Koneen vaurioita lukuunottamatta
tapauksessa ei käynyt juuri kuinkaan, mutta silti ei
määräysten mukaisia hälyttämisiä olisi saanut jättää
tekemättä, vaan pillit olisi pitänyt panna soimaan jo
siinä vaiheessa kun kone "katosi". Koska sen sei-
kan selvittäminen miksi näin kävi ei kuulu minun,
vaan onnettomuutta tutkivan tutkijalautakunnan teh-
täviin, ja kun lehdistö on tapauksesta jo julkaissut
laajat selostukset, ei tässä yhteydessä ole tarpeen enem-
mälti asiaa selvittää. Tunnettuahan kuitenkin on,
että nimenomaan tämän ensimmäisen tapauksen yh-
teydessä havaittujen epäkohtien ja pelastuskaluston
sekä miehistön puutteen takia lähtivät vaatimusten
ryöpyt liikkeelle parannusten aikaansaamiseksi lento-
kentän pelastuspalvelussa. Saa sitten nähdä (valtion
menoarviosta) montako uutta paloautoa ja miestä
tapaus antoi lisää lentokenttien palokuntiin.

Helsingin lentoasemalla on tapahtunut näiden
lisäksi kaksi muutakin uhkaavan luontoisina pidettä-
vää tapausta. Toisella kertaa DC-3-merkinen kone
nousussa kosketti siivellään lumivallia ja lensi kiito-
radan sivuun lumeen. Kentän palokunta hälytettiin
heti paikalle, mutta sen tehtäväksi jäi vain saatella
matkustajat ulos koneesta ja palokalustolla varmistaa
tilanne. Kone vaurioitui lievästi, mutta muuta vahin-
koa ei tapahtunut.

Toisessa tapauksessa taas kyseessä oli Iljušin-merk-
kinen matkustajakone, joka huonossa säässä laskussa
syöksyi yli kiitoradan pään ja päätyi läheiseen tien
penkereeseen (Kuva N:o 4). Kone vaurioitui pahoin,
mutta ei syttynyt tuleen. Koneen matkustajista ja
miehistöstä loukkaantui tässä pahan näköisessä kola-
rissa vain muutama. Palokunnan tehtävä oli tässäkin
tapauksessa matkustajien auttaminen ulos koneesta
ja loukkaantuneiden kuljettaminen sairaalaan. Palo-
autot vartioivat, ettei koneesta ulos valuva sprii ym.
nesteet päässeet syttymään. Tämä oli ensimmäinen
varsinainen lento-onnettomuus Helsingin lentoase-
malla.

Kerran on lentokentällä valmistuttu vastaanotta-
maan Iljušin-koneen mahalaskua, mutta onneksi kone
sai käskyn lentää Tallinnaan, missä se onnistuneesti
liukui mahallaan maahan. Vuosittain sattuu kentällä
lukuisia ns. hätätilatapauksia s.o. yksimoottorilaskuja
tai vikoja koneen varoitusilmaisijoissa, mutta näiden
yhteydessä ei ole koskaan tapahtunut mitään vahin-
koa, vaan koneiden laskut ovat onnistuneet täysin
normaalisesti.

Tämän vuoden keväällä ilmavoimien Wampire
teki pakkolaskun Oulunsalon lentokentälle. Kone
ilmoitti aikeistaan lennonjohtoon muutamia minuut-
teja aikaisemmin, mutta ilmeisesti lennonjohtajan aja-
tukset menivät tällöin takalukkoon, sillä pysyväisyys-
määräysten edellyttämän onnettomuustila-hälytyksen
asemesta hän ilmoitti tapauksesta vain puhelimitse
kenttäpäivystykseen. Oulun palokunnan hälyttäminen
unohtui kokonaan. Kun kone yritti laskua kiitoradalle,
vauhti loppui kesken ja kone törmäsi kiitoradan jat-
keelle, mistä liukui vielä kiitoradalle ja syttyi tuleen.
Tässä vaiheessa sairaankuljetusauto ja jauheauto oli-
vat tosin jo liikkeellä, mutta molemmat lentäjät, jotka

selvisivät vähin vammoin, olivat jo tulossa kävel-
len kohti pelastajiaan. Jauheautosta vedetyllä kahdella
suihkulla saatiin tuleen syttynyt kone aluksi sammu-
tetuksi, mutta jauheen loputtua pääsi palo uudelleen
valloilleen. Lentokentän toisen sammutusyksikön muo-
dostaa hinattava, vaunun päälle asennettu, 6.000 lit-
ran vetoinen vesisiiliö ja 200 litraa vaahtonestettä
irtosäiliöissä, moottoriruisku ja vaahtoputket ym. ka-
lustoa. Tämän vetovaunu, kuorma-auto, oli ollut
muussa käytössä, mistä syystä sen liikkeelle saaminen
vei niin pitkän ajan, että sitä ehdittiin tulla tapah-
tumapaikalta uudelleen hakemaan. Vaahtosammutuk-
sella kone oli uudelleen saatu sammutetuksi, mutta tä-
mäkään ei vielä ollut pystynyt täydelleen sammutta-
maan, vaan aikojen perästä paikalle hälytetty Oulun
palokunta suoritti jälkisammutuksen vedellä. Sammu-
tuksen aikana lensivät koneen heittoistuimet ilmaan
osumatta kuitenkaan sammutajiin. Lentäjät olivat
ehtineet varoittaa sammutusmiehiä heittoistumista.

Tapaus antoi aiheen kolmanteen eduskuntakyse-
lyyn viiden vuoden aikana lentokenttiemme pelastus-
palvelun ja palokaluston ja palokuntien epäkohdista.
Kuten kahden aikaisemmankin, ja niinkuin ehkä kaik-
kien muidenkin eduskuntakyselyjen, pohjimmainen
tarkoitus lieenee, a.o. puolueen tai edustajan äänen-
kalastus ajankohtaisesti sopivilla aiheilla. Toivotta-
vasti lentoturvallisuutta koskeneissa eduskuntakyse-
lyissä on ollut myös "henki mukana", mutta valitet-
tavasti ne ovat jääneet vaille käytännöllistä merki-
tystä, sillä yhtään paloautoa tai palomiehen vakans-
sia ei ole tullut lisää lentokentille näiden ansiosta.

Muutama päivä myöhemmin sattui Oulunsalon
lentokentällä uusi lento-onnettomuus, missä urheilu-
kone syöksyi selälleen kentälle. Tämän tapauksen yh-
teydessä pelastuspalvelu toimi kuten pitikin. Jauhe-
autosta, joka oli kentällä päivystämässä, seurattiin
lentoa ja auto oli liikkeellä ennenkuin kone putosi.
Myös sammutustoimenpiteet onnistuivat tällä kertaa,
mutta lentäjän henkeä ei voitu enää pelastaa, sillä
hän oli kuollut jo maahantörmäksen yhteydessä. Su-
rullisin luku maamme siviili-ilmailun historiassa on
tietysti Koivulahden tapaus. Jos jätämme sivuun
kaikki muut seikat tämän tapauksen yhteydessä ja
tarkastelemme vain pelastuspalvelun toimintaa, käsi-
tykseni on, että tapauksen laadun, paikan ja paikal-
liset olosuhteet huomioiden toimittiin niin hyvin, kuin
niissä olosuhteissa voi edellyttää. Lento-onnettomuus
pienessä maalaiskylässä ei ole jokapäiväinen tapaus,
joten kylän puhelinkeskuksen hoitajan suoritusta hä-
lytystehtävissä on pidettävä tyydyttävänä, huomioon-
ottaen vielä, että hänen oli koko ajan vastattava
kaikkien kylän puhelimenomistajien tiedusteluun siitä
mitä oli tapahtunut. Paikallisen VPK:n moottori-
ruisku oli kuljetettu umpihankea parin kilometrin
matkan tapahtumapaikalle, ja se oli tehnyt tehtä-
vänsä. Kuten tiedämme oli kaikki menetetty jo ko-
neen maahan syöksymisen yhteydessä, niin ettei min-
käänlaisilla välineillä tai palokunnalla olisi asiaa voitu
auttaa. Lähimmät palokunnat, joilla olisi ollut käy-
tännöllistä merkitystä, ovat Vaasan kaupungin ja
Vaasan lentokentän palokunnat. Jos apua todella olisi
tarvittu, eivät ne kuitenkaan olisi saaneet kalustoaan
tiettömän taipaleen taakse paikalle.

Eräitä muitakin vähäisempiä lento-onnettomuuksia
on sattunut lentokentillämme. En ole tutustunut ta-
pausten yksityiskohtiin lähemmin, jotta voisin sanoa

onko niissä pelattu tuurilla vai taidolla, mutta pahempia vahinkoja ei ole sattunut. Eräs matkustajakoneen täystuhoon johtanut tapaus kaipaakin kuitenkin muutaman sanan. Onnettomuus tapahtui siihen aikaan sotien jälkeen, jolloin Helsingin lentoliikenne tapahtui Hyvinkään lentokentältä. Siellä oli kolmimoottorinen "Junnu" huonossa säässä laskenut lentokentän viereiseen metsään. Vaikka siivet olivat koneesta jääneet matkalla puihin, runko oli säilynyt ja suojannut matkustajia niin, että vain ohjaaja ja mekaanikko sekä yksi matkustaja olivat loukkaantuneet. Eräs kentän palomiestä kertoi, että silloinkin matkustajat marssivat ulos koneesta palokunnan päässä tapahtumapaikalle. Vain yhden matkustajan kerrotaan saaneen reisimurtuman ja miehistö oli saanut palovammoja.

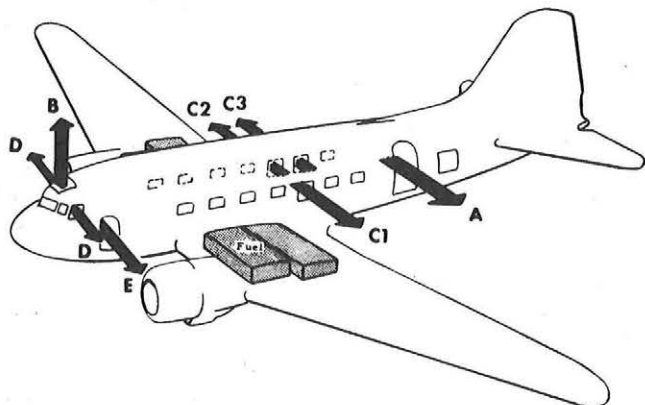
Mainittakoon lisäksi, että korjauksen alainen DC-3:n runko paloi kerran Helsingin lentoaseman lentokonehallissa, mutta pääasiassa sprinklerlaitteiden ansiosta muut läheisyydessä olleet koneet pelastuivat.

Perustava lentokonetuntemus

Pelastus- ja sammutustyön kannalta on välttämätöntä, että sitä suorittavilla on perustavat tiedot lentokoneen rakenteesta. Tässä mielessä tärkeintä on tuntea seuraavat asiat lentokoneesta:

- yleisesti käytetyt lentokoneen rakennusaineet
- ovet, ikkunat ja varauskäytävät sekä kohdat, joista helpoimmin koneeseen voidaan tunkeutua
- polttoaine- ja öljysäiliöiden sijainti ja tilavuus
- muut vaaratekijät koneessa ja
- koneessa oleva henkilömäärä.

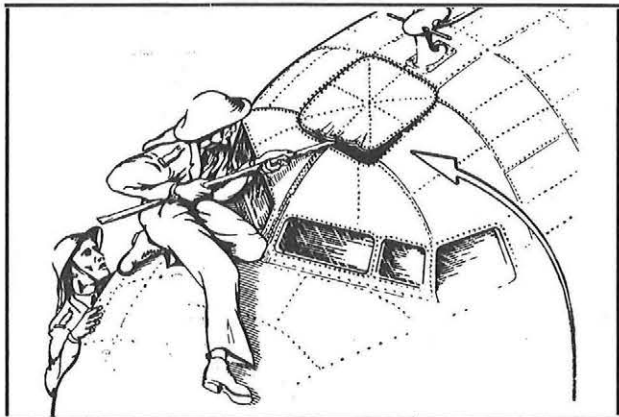
Koska aihe olisi varsin laaja ja sen käsitteleminen tässä yhteydessä ei ole mahdollista muuta kuin pintapuolisesti, käytän vain muutamaa konetyyppiä esimerkkinä.



KUVA 5. DC-3 koneen uloskäytävät, varauskäytävät ja polttoaineen sijoitus.

DC-3

Kone on kaksimoottorinen, sen starttipaino on n. 12 000 kg ja siinä on versiosta riippuen matkustajia n. 29 ja miehistöä 3 henkeä. Maksimi polttoainemäärä on 3 044 litraa ja öljyä 150—215 litraa. Polttoainesäiliöt, jotka ovat erillisiä metallisäiliöitä, sijaitsevat siivessä rungon vieressä. Öljysäiliöt sijaitsevat moottorikondooleissa. Varsinaisia ovia koneessa on yksi, varauskäytäviä kolme ja lisäksi muita sisäänpääsymahdollisuuksia etupuolessa olevat lastiruuman ovet, ohjaamon katossa pelastusluukku sekä oh-

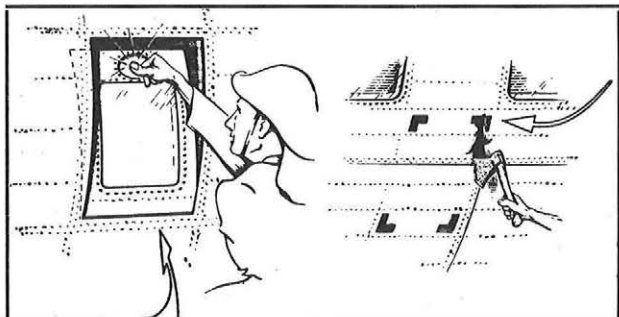


KUVA 6. DC-3 koneen ohjaamon katossa sijaitsee pelastusluukku.

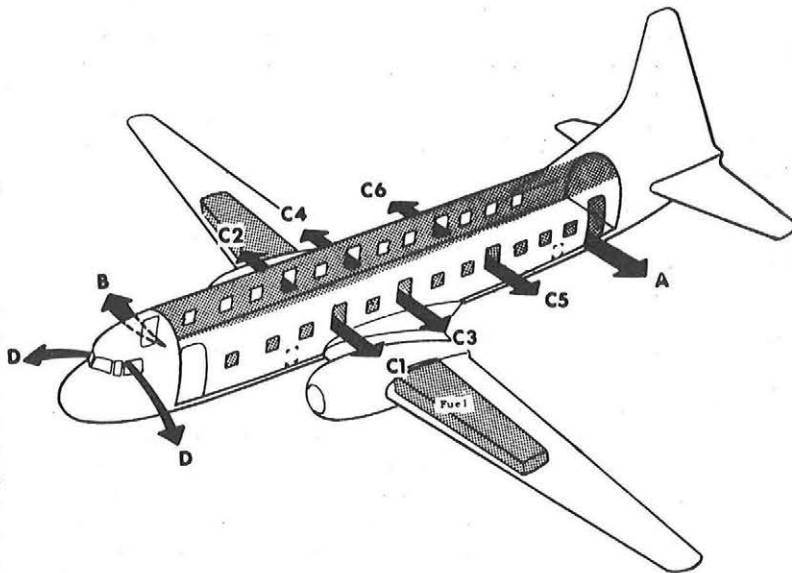
jaamon sivuikkuna (avattavissa vain sisäpuolelta) (Kuvat N:o 5 ja 6).

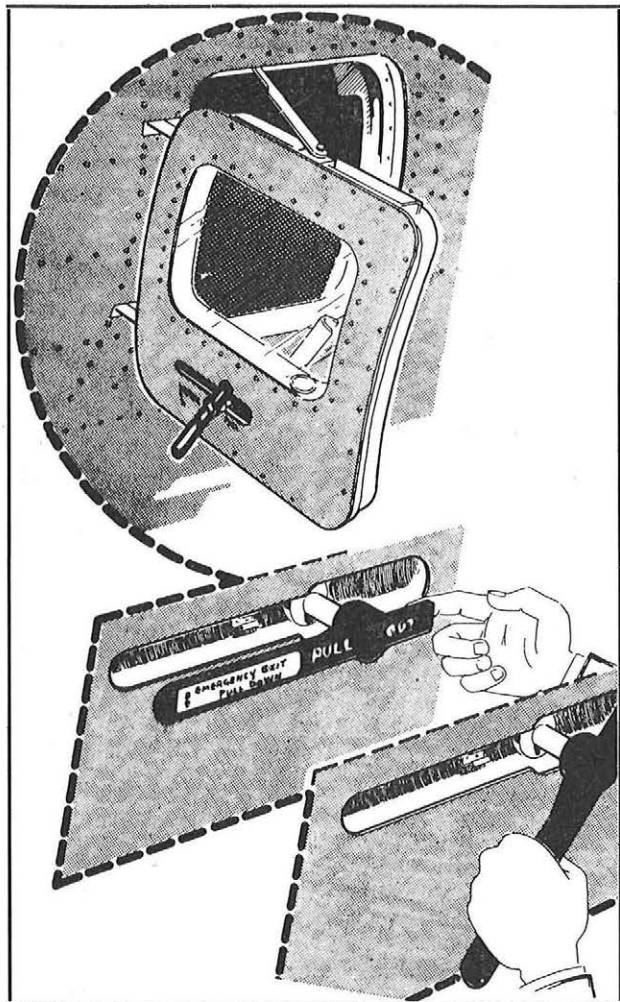
CONVAIR METROPOLITAN

Kone on myös kaksimoottorinen, starttipaino n. 22 500 kg. Matkustajamäärä on 48 ja miehistöä 4 henkeä. Polttoainemäärä 6 450 litraa ja öljyä n. 190 litraa. Polttoainesäiliöiden sijainti siivissä, mutta eroaa edellisestä siinä suhteessa, että varsinainen siipirakenne muodostaa polttoainesäiliön seinämät. Ovia koneessa on kaksi ja varauskäytäviä 5—6 versiosta riippuen. Lisäksi koneessa on muina sisäänmenomahdollisuuksina ohjaamon sivuikkunat (avataan vain sisäpuolelta) ja lastiruuman ovi.



KUVAT 7 ja 8. Alla Convair Metropolitan-koneen ulos- ja varauskäytävät ja polttoaineen sijoitus. Yllä vas. varauskäytävän avaustapa, oik. murtautuminen rungon läpi.



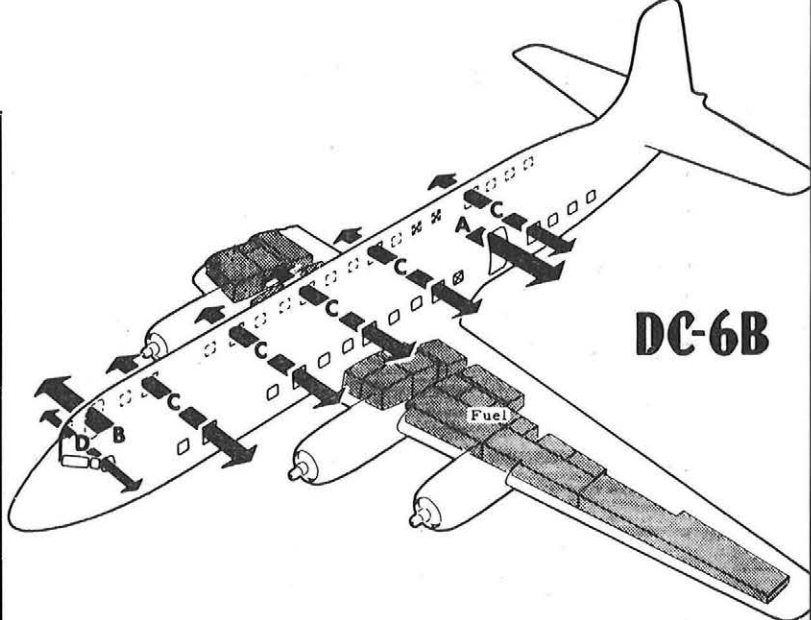


KUVA 9. DC-6 B koneen varauloskäytävän avaus ulkoa-päin.

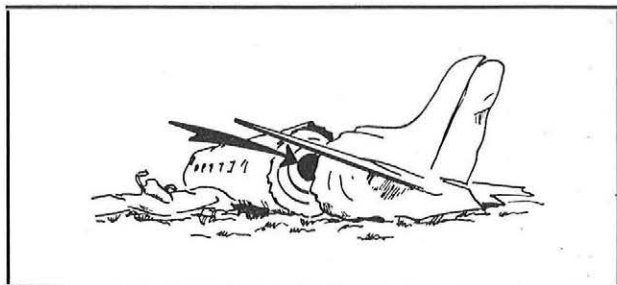
DC-6 B

Kone on nelimoottorinen, starttipaino 48 000 kg. Koneetta on myös useana eri versiona, joten täsmällistä henkilömäärää koneessa ei yleisesti voi esittää, mutta se voi olla jopa 90 henkeä. Polttoainetta koneessa on n. 20 580 litraa ja öljyä n. 560 litraa. Polttoainesäiliöt sijaitsevat siivessä, ja osa niistä on varsinaisessa siipirakenteessa, osa erillisinä säiliönä kuten DC-3. Ovia on kaksi, varauloskäytäviä 10 ja lastiruuman ovet sekä ohjaamon sivuikkuna, kuten edellisissä koneissa. Erikoisuutena tässä koneessa on peräluukku, joka on matkustamo-osan perällä. Suurempien onnettomuuksien yhteydessä peräosa usein irtaantuu luukun takaa, jolloin tästä muodostuu lisämahdollisuus matkustamoon pääsemiseksi (Kuvat 9, 10 ja 11).

KUVA 12. Oikealla Caravelle koneen uloskäynnit ja varauloskäynnit.



KUVA 10. DC-6 B koneen uloskäytävät, varauloskäytävät ja polttoaineen sijoitus.

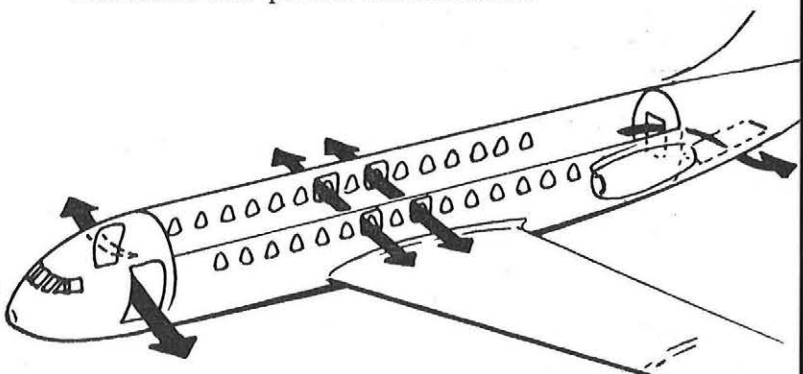


KUVA 11. Suuronnettomuuden yhteydessä DC-6 B koneen runko katkeaa usein kahtia ja muodostaa nuolen osoittaman sisäänpääsymahdollisuuden.

CARAVELLE

Kaksimoottorinen suihkukone, joka versiosta riippuen ottaa n. 80 matkustajaa. Sen starttipaino on 46 000 kg ja polttoainetta (kerosiiniä) 18 500 litraa. Ovia on kolme ja varauloskäytäviä neljä kappaletta. Erikoisuutena tässä koneessa on se, että yksi ovista sijaitsee pyrstön alla (Kuva 12).

Matkustajalentokoneissa yleisesti käytetyt rakennusaineet ovat duralalumiini, magnesiumseokset ja teräs. Lisäksi esiintyy koneen rakenteessa tai sisustuksessa tms. puuta, kangasta, muovia, vaneria jne. Duralalumiini on tavallisin metalli lentokonerakenteessa. Magnesiummetallia esiintyy laskutelineen pyörissä ja kannattimissa, moottorin kiinnitysosissa, kampikammion osissa, suojalevyissä ja monissa muissa moottorin osissa. Terästä esiintyy moottorin osissa ja ulkopintojen vahvisteissa sekä putkina rakennusosissa.



Tunkeutumisen matkustajakoneeseen

Matkustamon ovet:

Ovissa on säännöllisesti kädensija, jonka avaamistapa on osoitettu nuolella tai tekstillä. Ellei kädensijasta vääntämällä saada ovea avatuksi ja erityisesti jos salpa pyörii ympäri, mikä on merkinä siitä, että lukon salvat ovat jääneet koloihinsa, ei kannata yrittää väkisinäkään murtaa ovea auki. Lukon salvat ovat näet erikoisterästä ja sen vuoksi on vaikea nopeasti murtaa niitä rikki tai saada ulos koloistaan.

Varauuskäytävät (ikkunat):

DC-3 varauuskäytävät ovat avattavissa vain sisätpäin ja ne avautuvat ulospäin. Convairin ja Caravelleen varauuskäytävät avautuvat sisäänpäin, ja ne voidaan avata myös ulkoapäin ikkuna-aukon yläpuolella olevasta laatasta painamalla. DC-6 B:ssä varauuskäytävä avautuu myös ulospäin, mutta sen avausmekanismina on ikkuna-aukon alapuolella oleva kädensija.

Jos osoittautuu vaikeaksi avata varauuskäytävä normaalilla tavalla, voi koettaa vääntää sen auki sorkkaraudalla, kirveellä tms.

Ohjaamon ikkuna:

Lentokoneen ohjaamossa lukuisilla lentokonemalleilla on kaksi sivuikkunaa, jotka kuitenkin voidaan avata vain sisältäpäin. Nämä ikkunat voi kiskoa pitkän työntä taaksepäin lentokoneen rungon sisäpuolelta.

Kattoluukku:

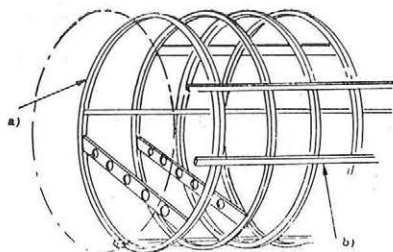
DC-3 koneissa on ohjaamon katossa sisältäpäin avattava luukku. Tämä luukku, joka avautuu ulospäin, voidaan kuitenkin sorkkaraudan tai vastaavan avulla vääntää auki ulkopuolelta ohjaamoon pääsemiseksi.

Sisäänmurtautuminen

Jos edellä mainittuja teitä ei voida käyttää koneeseen tunkeutumiseen, silloin täytyy koettaa tunkeutua koneen rungon läpi. Nopein ja yksinkertaisin tapa päästä sisälle on silloin lyödä aukko matkustamon ikkunaan. Nämä ikkunat on tehty kahdesta yhteenliitetystä kerroksesta plexilasia. Palokirveellä pystyy lyömään tällaisen ikkunan läpi, mutta on pyrittävä lyömään niin lähelle ikkunan kehystä kuin mahdollista. Ikkuna-aukot ovat niin suuria, että normaalin kokoinen ihminen pääsee niiden läpi. Kuitenkin on varottava leikkaamasta pelastettavaa (tai itseään) jäljellä oleviin ikkuna-aukon lasinsärmiin.

Toinen mahdollisuus koneen rungon lävitse tunkeutumiseen on leikata aukko (Kuva 7). Useimmissa konemalleissa on rungon ulkopintaan merkitty keuhaisilla kulmilla ne kohdat, joihin näitä aukkoja voidaan helpoimmin saada. Milloin runkoon ei ole merkitty leikkauskohtia, on välttämätöntä tuntea koneen runkorakenne, lokeroiden ja laipoiden seinämät ja kiinteät laitteet jotteivät ne osu leikkausuran kohdalle. On myös vältettävä polttoaine- ja happiputkia.

Aukko on aina tehtävä niin suureksi, että siitä pääsee vapaasti kulkemaan, ja mikäli mahdollista, kaikki terävät metallireunat ja kielekkeet on peitettävä loukkaantumisen välttämiseksi.



Kuva 13. Koneen rakenne.

Käytettäessä kirveitä tai leikkaavia työkaluja, on aina varottava aiheuttamasta vahinkoa koneen sisäpuolella oleville (erityisesti tajuttomat ihmiset). Kuvas-
vassa n:o 13 esiintyy koneen rakenne.

Pelastustyö koneen sisäpuolella

Kun on päästy tunkeutumaan sisälle lentokoneeseen, ensimmäinen tehtävä on etsiä käsiinsä matkustajat ja miehistö sekä tehdä lentokone "vaarattomaksi". Mikäli vipuihin ja katkaisijoihin joudutaan koskemaan, on siitä jälkeenpäin ilmoitettava tutkijalautakunnalle.

Kahden tai useamman palomiehen työskennellessä koneen sisällä tulee heidän hajaantua ja toimittaa loukkaantuneet henkilöt sisääntuloaukolle. Työskentelytila on hyvin rajoitettu. Kun koneeseen on jouduttu tunkeutumaan väkivalloin, on pelastustyön nopeuttamiseksi syytä yrittää avata ovet tai varauuskäytävät koneen sisäpuolelta. On näet hyvinkin mahdollista, että ovi, jota ei voida avata ulkoapäin, avautuu sisältä käsin.

Jos joku koneessa olijosta on joutunut puristuksiin, eikä häntä voida heti irrottaa, on ulkopuolella työskenteleville ilmoitettava hänen olinpaikkansa, jotta häntä voitaisiin varjella tulelta ja kuumuudelta.

Erikoista varovaisuutta on noudatettava autettaessa henkilöitä, joiden jäsenet ovat sotkeutuneet sähköjohtoihin, putkiin tai muihin koneen osiin. Ellei tilanteesta tai henkilön tilasta johtuen ole pakko toimia välittömästi, on syytä kysyä lääkärin mielipidettä ennen hänen irrottamistaan. Kärsivällisyydellä, terveellä järjellä ja huolellisella työllä saadaan enemmän aikaan kuin kiihtyneellä, järjettömällä hosisella.

Sotilaskoneet

Pelastustyö sotilaskoneita kohdanneissa onnettomuustapauksissa on yleensä helpompaa kuin matkustajakoneissa lähinnä niiden pienemmän koon puolesta. Sotilaskoneissa esiintyy kuitenkin eräitä tekijöitä, jotka vaativat oman huomionsa. Eräät niistä (Gnatt, Wampire, Mig) ovat varustetut heittoistuinta, ts. laitteella miehistön heittämiseksi hätätapauksissa ulos koneesta laskuvarjohypyyn yhteydessä. Koneet, jotka ovat varustetut heittoistuinta, on merkitty ohjaamon kohdalla punaisella kolmiolla, missä teksti "heittoistuin". Suoritettaessa pelastustyötä tällaisessa koneessa on noudatettava erityistä varovaisuutta ja heittoistuin on ehdottomasti varmistettava ennenkuin ohjaajaa ryhdytään irrottamaan paikaltaan.

Sotilaskoneissa ei ole ovia ja ikkunoita kuten matkustajakoneissa, vaan sisään- ja ulosmeno tapahtuu tavallisesti ohjaamon päälle sijoitetun kuoman kautta. Pelastustoimissa tulee tämän vuoksi ensi kädessä pyr-

kiä avaamaan tämä kuomu. Useimmissa konetyypeissä on merkintä kuomun alapuolella miten hätätilassa sen avaaminen tapahtuu. Ellei avaaminen onnistu, voidaan kuomu rikkoa, mutta on turha yrittää lyödä rikki koneen edessä olevaa plexiruutua, sillä se on niin vahva, että kestää jokaisen yrityksen.

Sotilaskoneet saattavat olla varustetut automaattitykeillä, pommeilla, raketeilla tai ohjuksilla. Nämä saattavat räjähtää palon yhteydessä, lisäksi voi olla vaara, että sammutustyön yhteydessä vahingossa liikutellaan varmistamattomia sytytyslaitteita, jolloin ne myöskin voivat lauaa. Paloautoja ja henkilöstöä ei sen vuoksi tule sijoittaa aseiden ampumasuuntaan, eikä myöskään sellaisen sotilaskoneen taakse, jolla on raketteja. Kun raketti starttaa, syöksyy kiinnityslaite suurella voimalla taaksepäin ja voimakas tulenlieska lyö samaan suuntaan. — Laskuvarjovaljaat ja varmuusvyöt ja niiden avaamistavat tulee palomiesten myös tuntea.

Tässä esitetyt tiedot sotilaskoneista ovat lainatut pääasiassa ruotsalaisista lähteistä, mutta toivottavasti saamme aikanaan ilmavoimiemme toimesta asian- tuntijaselonteon niistä seikoista, joita me palomiehet tarvitsemme sotilaskoneiden pelastustyöstä.

Lentokonepalo ja sen sammuttaminen

Pelastusmiehistön ensisijainen tavoite lento-onnettomuuden yhteydessä on aina oleva pelastaa palon tai muuhun vaaraan joutuneet ihmiset. Itse lentokoneen sammutus on toisarvoinen toimenpide, tämä siitkin syystä, että lentokone onnettomuudessa useimmiten vahingoittuu itse laskussa niin, että sen mahdollisuudet lentämiseen ovat hyvin pienet.

Lentokonepalo onnettomuuden yhteydessä alkaa säännöllisesti lentokoneen rungon ulkopuolelle valuneesta polttoaineesta. Se leviää kuitenkin tavallisesti nopeasti polttoainejärjestelmään ja -säiliöihin. Lentokoneessa olevat henkilöt ovat sen vuoksi vaarassa vahingoittua kuumuudesta, jonka aiheuttaa palo lentokoneen rungon ulkopuolella, sen johdosta, että liekit lyövät lentokoneen sisälle, että palava materiaali lentokoneessa syttyy ja sen vuoksi, että muodostuu savua ja kaasuja. Tilanne vaikeutuu, jos paikalla on elektronia, magnesiumia, kumia tai muita vaikeasti sammutettavia ja savua muodostavia aineita. Ulosvalunut polttoaine on kuitenkin se, joka aiheuttaa suurimman probleeman ja suurimman vaaran. Pelastusyrityksen onnistuminen tulee siten suureksi osaksi riippumaan siitä, millä nopeudella tuli saadaan nujerretuksi ja lämpötila lentokoneen rungon ulkopuolella laskemaan.

Lähestyminen onnettomuuspaikkaa

Kun lähestytään onnettomuuspaikkaa, on — erityisesti pimeässä — kiinnitettävä tarkkaa huomiota mahdollisiin eloonjääneisiin, jotka ovat sinkoutuneet tai itse päässeet pois koneesta. Jos on kysymys sotilaskoneista, on myös vaara ajaa pudonneiden pommi- en tms. päälle. Jos mahdollista, on lentokonetta lähestyttävä tuulen yläpuolelta. Jos onnettomuus on tapahtunut rinteessä, on ajoneuvot pyrittävä sijoittamaan korkeammalle kuin lentokone. Ohjeena pidetään, ettei ajoneuvoja sijoiteta 30 metriä lähemmäksi konetta ja aina niin, että nopea vetäytyminen voidaan suorittaa. Sotilaskoneen kyseessä ollen on

huomioitava siinä esiintyvät vaaratekijät ajoneuvoja sijoitettaessa.

Palon laajuus ja käytettävissä oleva varustus eivät tavallisesti riitä täydelliseen sammutukseen niin lyhyessä ajassa, että lentokoneeseen suljettujen voidaan laskea pysyvän siellä ilman suurempaa vaaraa sen aikaa, kun sammutustyö suoritetaan. Sen vuoksi on aina kaikki voimat kohdistettava samanaikaisesti tien aikaansaamiseksi läpi liekkien ja lentokoneen rungon jäähdyttämiseksi.

Sammutus- ja pelastustyön suorittamiseen nähden voidaan esittää joitakin yhtenäisiä sääntöjä, olkoon kysymyksessä lentokentän erikoiskalusto tai kunnallisen palokunnan yleiseen palonsammutukseen soveltuva kalusto.

1. Hyökkää välittömästi kaikin käytettävissä olevin varustein.

2. Hyökkäys on suoritettava tuulen yläpuolelta, koneen rungon pitkittäissuuntaan. On pyrittävä kaikin mahdollisin keinoin pitämään lentokoneen runko jäähdytettynä, sisällä olevien ihmisten suojaamiseksi. On yritettävä samoilla suihkuilla eristää sisääntunkeutumistie (ensisijassa jollekin ovelle), jota käyttäen pelastusmiehistö voi tunkeutua koneeseen.

3. Jos käytettävissä on useampia suihkuja, on ne sijoitettava rinnakkain ja samaan suuntaan niin, että liekit mikäli mahdollista huuhdotaan pois lentokoneen rungolta. Henkilökohtaisen kokemuksen perusteella olen sitä mieltä, että on tehokkaampaa käyttää yhtä 3" sumusuihkua kuin kahta 2"; kuitenkin tämä tulee kysymykseen vain silloin, jos vettä on saatavissa 2 000 litraa tai enemmän. Samoin olen sitä mieltä, että on edullisempaa käyttää yhtä suurta s.o. 800 ltr/min. vaahtoputkea kuin monta pientä s.o. 500 ltr/min. ja pienempiä. Sumusuihkuissa on paineen oltava 6 ik. tai enemmän.

4. Suihkut on suunnattava matalalta.

5. Pelastusmiesten on toimittava parittain.

6. Pelastusmiehiä on suojeltava vesi- tai vaahto- suihkuilla.

7. Pelastus- ja sammutusmiesten on toimittava matalassa asennossa räjähdysvaaran takia (polttoaine- ja öljysäiliöt, renkaat).

8. Toimenpiteet sammuttamisaineen (vesi ja vaahto) järjestämiseksi on välittömästi pantava käyntiin.

9. Jos lentokoneen magnesiumseoksista valmistettuja osia on syttynyt palamaan, on ne yritettävä sammuttaa kuivalla hiekalla tai erikoisella metallipalo- jauheella.

10. Rengaspalot sammuvat vain runsaalla veden- käytöllä (voidaan sammuttaa myös jauheella, mutta yleensä ne syttyvät uudelleen).

Palon sammumisen jälkeen on tarkistettava, että akut ovat irroitettujen johdoista ja että polttoaine- tai öljy- tai hydraulijärjestelmän putkistossa ei esiinny sellaisia vuotoja, jotka voisivat aiheuttaa uudelleen syttymisen.

Sammutustyön jälkeen sammutustyön johtaja luovuttaa koneen tutkijalautakunnan huostaan ja kenelläkään ei ole lupa ilman sen suostumusta tehdä koneelle mitään. Poliisi- ja lentokenttäviranomaisten on huolehdittava siitä, että alue eristetään sivullisista. Milloin on kyseessä sotilaskone, sotilasviranomaisten edustaja vastaa viimeksi mainituista toimenpiteistä.

Y. Salkola

Toimitamme täkäläisestä varastostamme



ANGUS ERIKOISKUMITETTUJA PALOLETKUJA

1. PRESSURE FLEX — halkeamispaine 35 kg/cm²
2. PRESSURE FLEX FORTIFIED* — — —
3. FLAME FIGHTER FORTIFIED* — — —

ANGUS KORKEAPAINESUMULETKUJA

4. Laatu "561" — halkeamispaine 140 kg/cm²
5. Laatu "561" FORTIFIED* — — —

*"Fortified"-letkut
ovat punaisella muo-
villa päällystetyt.

ANGUS PELLAVALETKUJA

6. BALTIC

COVENTRY CLIMAX MOOTTORIRUISKUJA JA NOKKAPUMPPUJA

MOOTTORIRUISKUT	—	Malli FWMP	—	1050 l/min	8 kg/cm ² paineella	—	Paino	100 kg
		Malli FWBP	—	2000 l/min	«	«	«	165 kg
NOKKAPUMPPU	—	Malli ACP	—	2000 l/min	«	«	«	45 kg

HOENIG-SUIHKUPUTKIA JA ARMATUUREJA

y.m. palokalustoa kuten liittimiä, tikkaita, AGA-paineilmahengityslaitteita, suojavälineitä, raivauskalustoa.

Oy Fenco AB

Erottajankatu 5 A — HELSINKI — Puh. 62 83 36 ja 53 336

BACHERT- automatic TS 8/8

Länsisaksalaista tekniikkaa ja
tehoa:

Moottori: Volkswagen teollisuusmoottori, 4-tahtinen, 4-sylinterinen, ilmajäähdytteinen, kierrosluvun säädin, teho 34 hv.

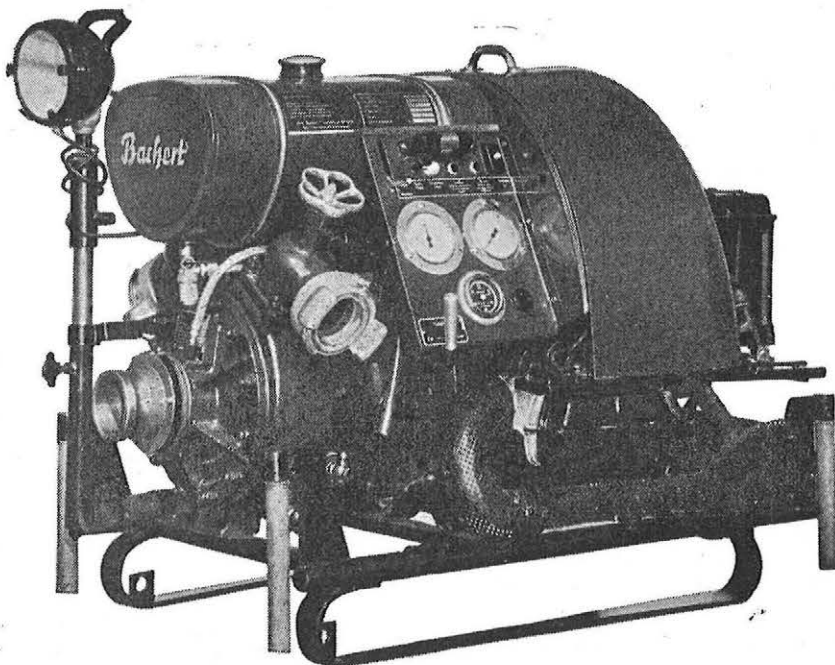
Kytin: kuivalevykytkin moottorin ja pumpun välissä, kytkettävissä ja irrotettavissa käynnin aikana.

Pumppu: malli TS 8/8, nimellisteho 800 ltr/min. 80 mWS pumpun kierrosluvun ollessa 2.850 k/min. — todellinen teho noin 1.000 ltr/min. 80 mWS.

Imulaite: automaattinen imulaite.

Toimitamme myös runsaasta
mallivalikoimasta
BACHERT paloautoja

kannettava moottoriruisku



Oy METALLIJOUSI Ab

HELSINKI — YRJÖNKATU 11 A
Puh. 64 11 70

LENTOKENTTIENTEN PALOPÄÄLLIKÖT

palontorjuntakurssilla

Melkein kaikki lentokenttiemme palopäälliköt osallistuivat joitakin aikoja sitten Valtion Palokoulussa järjestetyille 2-viikkoiselle tie- ja vesirakennushallituksen lentokenttämiehistön palontorjuntakurssille. Erikoiskurssi järjestettiin nyt ensimmäisen kerran ja siitä saatiin hyviä kokemuksia. Kurssin aikana annettiin Valtion Palokoulussa perustiedot lentotoiminnasta ja lentokenttäpalontorjunnasta. Seuraavalle kurssille, joka pidetään Valtion Palokoulussa ensi keväänä, on tarkoitus ottaa koulutettaviksi lentokenttäpalokuntien varapalopäälliköt, seuraavalle kurssille lentokenttäpalokaluston kalustonhoitajat ja seuraaville kurseille muut palomiehet ja lentokenttäpalontorjunnassa mukana olevat työntekijät. TVH:n erikoiskursseja on tarkoitus vastaisuudessa järjestää Valtion Palokoulussa kaksi kertaa vuodessa.

Palopäälliköiden kurssi syvenyi yksityiskohtaisesti hallinnollisiin johtamistehtäviin, mutta näiden käsittelyä tullaan vähentämään siirryttäessä miehistökoulutukseen, jossa pyritään mahdollisimman paljon käytännön toimintaan pelastus- ja paloharjoitusten avulla.

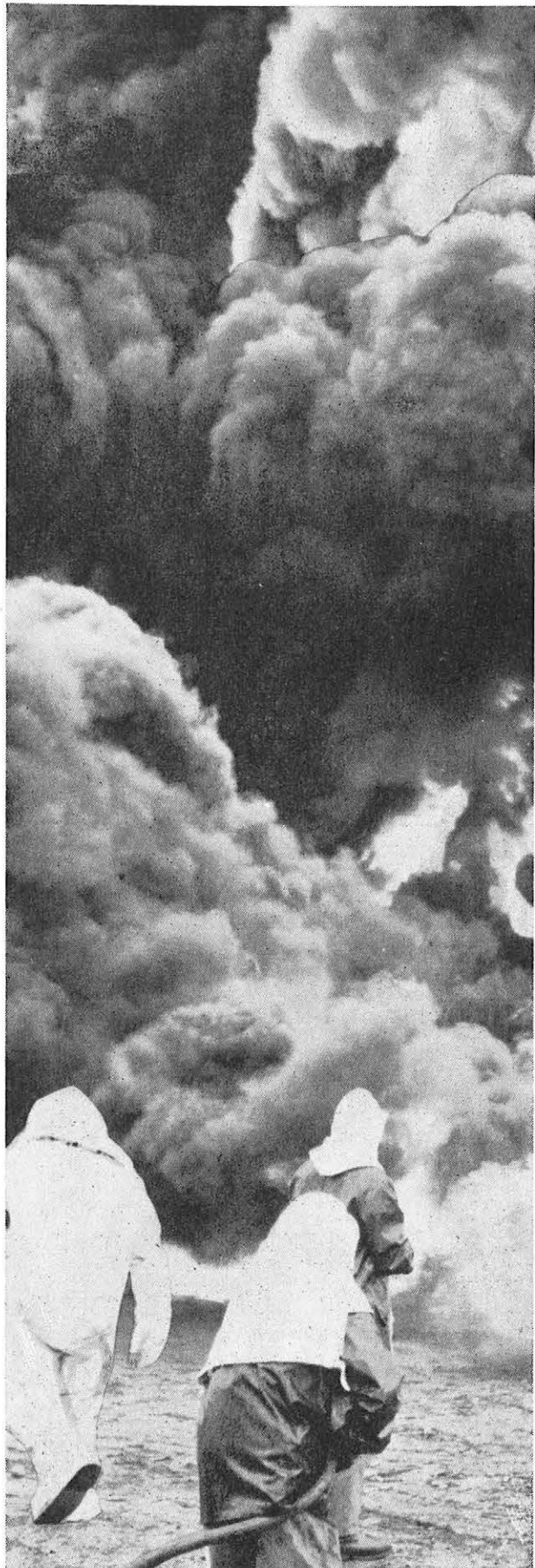
* * *

Nyt pidetyllä kurssilla antoivat palokoulun opettajat yleisaineopetusta seuraavasti: palolaki 4 tuntia, palavat nesteet 6 tuntia ja palopumput 4 tuntia; yhteensä 16 tuntia.

Ilmailuosaston ja TVH:n opettajien antamat 30 tuntia koostuivat seuraavasti: lentokoneiden rakennetuntemus 6 tuntia, siviili-ilmailun ja siviili-ilmailun palontorjunnan organisaatio 2 t, lentokonehallien paloturvallisuus 2 t, lentokoneiden tankkausmääräykset 1 t, lento-onnettomuustutkimus 3 t, lentokonesammutus- ja -taktiikka 3 t, palopäivystystoiminta lentokentillä 1 t ja lentokenttäpalomiehistön peruskoulutussarjat 12 tuntia.

Viimeksi mainitut peruskoulutussarjat käsittävät Englannin ilmailuministeriön alaisen lentokenttäpalontorjuntakoulun käännetyt luennot, joilla on seuraavat otsikot:

- käytännön palomiestaito
- palopäivystyksen menettelytavat
- jauhe ja jauhesammuttimet
- vaahtoneste
- palopelastustyö
- lentokenttien vesijohtoverkosto
- lentokoneen rakenne
- sähkölaitteiden aiheuttama palonvaara
- ehkäisevä palontorjunta
- lentokoneiden huollossa ja lentokonehalleissa esiintyvät palonvaarat
- lentokonepalo — palontorjunnan taktiikka ja tekniikka
- lento-onnettomuudet — pelastusmenetelmät



Mahtavat savumassat kohosivat satojen metrien korkeuteen TVH:n lentokenttäpalontorjuntakurssin harjoitellessa jauheella ja vaahdolla "koneen" sammuttamista Helsingin lentoasemalla.

Käytännön harjoitusta annettiin 3-tuntisin jaksoin seuraavasti: palokaluston tuntemus, käsisammutusharjoitus, vesisammutusharjoitus, jauheautosammutusharjoitus, vaahtautosammutusharjoitus, ensiapuharjoitus ja yhteisharjoitus.

* * *

Oheiset kuvamme ovat kurssin viimeisestä harjoituksesta Helsingin lentoasemalta. Pääkiitoradan takana lentoasemaa vastapäätä poltettiin kolmatta tuhatta litraa tuhottavaksi tuotuja väriaineita vanhassa harjoitusaltassa nyt viimeisen kerran (harjoitusaltaan läheisyydessä sijaitsevat soranotosta syntyneet lammet ovat ympäristön asukkaiden ainoita kunnon uima- paikkoja ja siksi on täytynyt lampien saastumisen välttämiseksi ja lammessa kasvatettavien lohikalojen säästämiseksi rakentaa uusi harjoitusallas hieman sivumalle). Yhteisharjoituksessa sammutettiin väriaineita jauhe- sekä vaahtosammutusautoilla, ja pelastustoimintaa harjoiteltiin tulensuojapukujen turvin paikalle tuodussa linja-auton romussa.

Yhteisharjoitusta oli seuraamassa mm. sisäasiainministeriön paloasiainosaston edustajia, siviili-ilmailun palontorjunnan valvoja sekä ilmavoimien, Valtion Palokoulun ja Helsingin mlk:n palotoimen edustajia. TVH talletti harjoituksen väriefilmille opetus- tarkoituksia varten.



Tulensuojapukuiset pelastusmiehet kantavat "onnetonta lentomatkustajaa" turvaan sammutetun koneen uumenista.

JAUHESUMU-AGGREGAATIT 25-50-100-300 kg

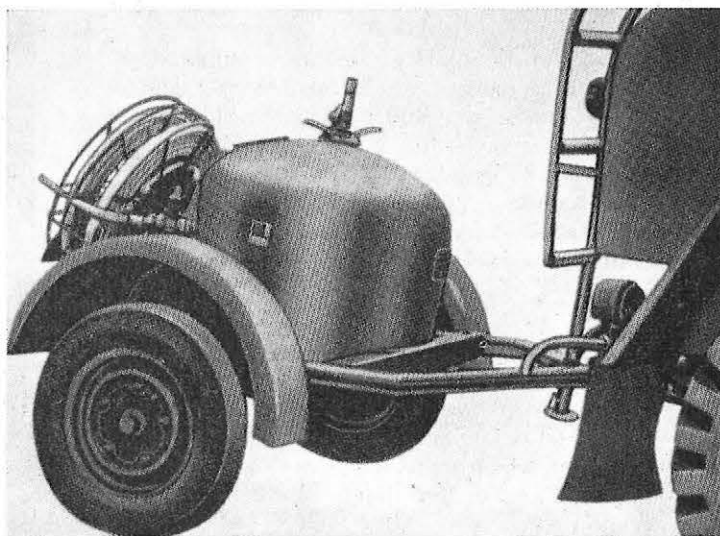
Tempus-300

Lentokentät, palokunnat ja teollisuuslaitokset, joiden täytyy nopeasti voida käydä palavissa nesteissä ja erilaisissa kemikaaleissa syttyvien uhkaavien palojen kimppuun, tarvitsevat suuritehoista jauhesammutintä. Tempus-300 jauhesäiliöön mahtuu 300 kg jauhetta, joka suihkutaan 20 litran pullosta tulevalla 150 kp/cm² paineilmalla. Ilmapullo on varustettu Tempus-ohjauspyöräventtiilillä, jossa on patentoitu aukko tarkistuspainemittaria varten. Venttiiliä ei tarvitse avata putkessa olevan paineen tarkastamiseksi. Aggregaatti on varustettu kahdella 1" läpimittaisella, 25 m pituisella kudotulla letkulla, jotka ovat samantyyppisiä kuin Tempus-100:ssa ja jotka on asetettu letkukoreihin. Letkut painavat vain 175 g/m.

Aggregaatti toimitetaan joko kiinteänä tai asennettuna kierrejouksella ja VW:n pyörillä varustetuille rattaille. Normaalivarusteisiin kuuluu silmukalla varustettu vetotanko, mutta asiakkaan toivomuksesta voidaan myös toimittaa vetokoukku, mikä mahdollisesti lisää hintaa. Rattaat on varustettu tarvittavilla heijastimilla Aggregaattia voidaan käyttää irrottamatta sitä vetovaunusta. Teknilliset tiedot allaolevassa erittelyssä.

Erikoisaggregaatit

Erikoisaggregaatteja toivoville asiakkaille Tempus toimittaa kunkin tilanteen vaatimuksia vastaavat laitteet. 400 ja 800 kg jauhetta käytäviä autoon asennettuja aggregaatteja on suunniteltu mm. Ruotsin Kunink. Ilmailuhallitukselle. Pyytää erikoisasetteilytietoja.



Tempus-300

Erittely

	Tempus-25	Tempus-50	Tempus-100	Tempus-300
Jauhemäärä n.	25 kg	50 kg	100 kg	300 kg
Täyttöaukko, halk.	2 1/2"	3 1/2"	3 1/2"	3 1/2"
Suurin työpaine	20 ik	18 ik	15 ik	15 ik
Käyttökaasu	0,9 kg CO ₂	2,8 kg CO ₂	6 kg CO ₂	20 l ilm. 150 kp/cm ²
Letkun pituus	2,25 m	5 m	15 m	2 x 25 m
Letkun paksuus	1/2"	3/4"	1"	1"
Paino ladattuna	45 kg	100 kg	195 kg	670 kg
Lyhin toiminta-aika	30 sek.	30 sek.	45 sek.	40-50 sek.

OY TORREX AB

SATAMAKATU 2
HELSINKI
Puh. 62 53 07

CIVILFLYGETS RÄDDNINGSTJÄNST OCH BRANDVÄRN

Av brandchef Y. SALKOLA

Räddningstjänsten vid våra flygfält har särskilt under de senaste veckorna stått i offentlighetens strålkastarbelysning till följd av två alldeles på varandra inträffade olyckstillbud vid Helsingfors flygstation. I samband med dessa har intresset emellertid inte enbart fäst vid flygfältens räddningstjänst och de avsevärda brister som förekommer därvidlag utan särskilt vid de missförhållanden som existerar inom civilflygets hela organisation och förvaltning. Enligt min uppfattning är all den kritik som i skrifterna gällt avsaknaden av en enhetlig flygförvaltning helt på sin plats och en snabb korrigerande åtgärd. Man bör också förbereda sig på att ännu större missförhållanden kommer att dyka upp än de som det senaste tiden har talats så mycket om.

Att lämna en redogörelse för hur vårt flygs förvaltning är organiserat och hur alla uppgifter griper in i varandra är ingen lätt uppgift utan snarare en korsordsuppgift. En person som såsom nybörjare tillträder en post inom flyget och vill ha reda på hur allt fungerar och vem som är vem, för att inte tala om befogenhetsförhållandena, ställs därför inför en svår uppgift. En vanlig medborgare tänker när det gäller begreppet flyget på en snabb verksamhet och det håller också streck när han slår sig bekvämt tillrätta i ett flygplan, som går med en hastighet av några hundra kilometer i timmen, för att snabbt resa från en plats till en annan. En alldeles annan slutsats kommer man emellertid till när man börjar följa med hur en sak, som kan förefalla alldeles enkel, går från det ena bordet till det andra i ämbetsverken innan den avgöres. I detta fall är farten ibland en alldeles annan utan att någon särskild "bromsare" behövs vara i farten.

Jag är i så pass hög grad en utomstående när det gäller flyget att jag som min uppfattning vågar uttala, att om det inom flyget i ämbetsverken och i synnerhet vid flygbolagen inte funnes personer, som oegennyttigt utför sitt arbete med bibehållandet av Finlands flyg på en erkänt internationell nivå som mål så skulle vi inte ha uppnått de nuvarande resultaten, som är värda erkännande.

Luftfartslagen härstammar från år 1923, men en proposition med förslag till ny lag framlades för fjolårets riksdag. Luftfartsförordningen antogs år 1937, men har under årens lopp ändrats flera gånger. Den med tanke på räddningstjänsten viktigaste ändringen härstammar från 1960. Ändringen gällde förordningens 21 § mom. 2, där det stadgas att ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena äger rätt att utfärda bestämmelser rörande byggnader, anläggningar, personal, brandskydd och räddningstjänst samt brandkårer vid flygstationer och flyghamnar som är avsedda för allmän trafik.

Flyget är sålunda underställt ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena. I luftfartsförordningen stadgas det att det vid ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena skall finnas en luftfartsbyrå, vars chef fungerar som ministeriets fördragande när det gäller flygärenden. Detta stadgande gäller oförändrat trots att luftfartsbyrån i början av detta år ombildades till en luftfartsavdelning och den forna regeringssekreterartjänsten förvandlades till en avdelningschefstjänst. Chef för luftfartsbyrån har i ett par decennier varit K. T. B. Koskenkylä, som också dessförinnan i flera år tjänstgjorde på ledande poster inom civilflygets förvaltning.

Till luftfartsbyråns uppgifter hör den allmänna förvaltningen av flyget: den utfärdar trafik- och flygduglighetstillstånd, övervakar flygtrafiken, ingår internationella fördrag, verkställer den tekniska inspektionen av luftfarkoster m.m. Flygfältens räddningstjänst och brandkårer är också underställda luftfartsavdelningens övervakning såsom av det följande närmare framgår. I detta sammanhang bör det påminnas om att också civilflygets brandskydd i enlighet med brandlagen är underställt inrikesministeriets högsta övervakning.

En del av de viktigaste uppgifterna när det gäller civilflyget sköts emellertid i praktiken av helt andra statliga centrala ämbetsverk. Det viktigaste av dessa är givetvis väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, där det finns en särskild flygfältsavdelning. Denna sköter plane-

ringen och underhållet av flygfälten med anslag som ministeriet beviljar för ändamålet. Också denna uppgift är inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens organisation uppdelad så, att skötseln av flygfälten på andra håll i landet — utom när det gäller Helsingfors flygstation — ankommer på vederbörande väg- och vattenbyggnadsdistrikt. Byggnadsverksamheten och maskinärendena handhas av särskilda avdelningar. Också den praktiska skötseln av flygfältens brandskydd och räddningstjänst återfinnes bland väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppgifter, såsom av det följande närmare framgår.

Väderlekstjänsten vid flygfälten skötes av Meteorologiska centralanstalten, som har egna observationsstationer och observatörer vid flygfälten. För teleförbindelserna svarar Post- och telegrafstyrelsen, som vid flygfälten har stationerat förbindelsestationschefer och tekniker.

För ordningen på de större flygfälten svarar polisen och vid de flygfält där internationell trafik förekommer finns det dessutom tull. Bränslebolagen, som omhänderhar tankningen av flygplanen, ingår också i bilden vid nästan alla flygfält.

På flygfälten finns givetvis slutligen också de för vilka fälten är byggda, d.v.s. flygbolagen. De har där sina kontor, sin service- och verkstadspersonal samt trafiktjänstemän o.s.v. I detta sammanhang bör det observeras att staten äger alla flygfält samt de byggnader och anläggningar som finns på dem (frånsett oljebolagens) och att alla som använder dem betalar trafikavgifter eller hyror.

Utan att tillhöra flygets organisation finnes vid en del flygfält dessutom en justitieministeriet underställd inrättning, vars verksamhet brukar kallas "dieselkurs" eller "Karnieöarna".

Alla ministerier och centrala ämbetsverk har givetvis sina egna chefer, och härav kunde man dra slutsatsen att statsministern, som står ovanför alla ministerier, måste vara chef för flyget eftersom det inom flygförvaltningen inte finns någon annan som har befallanderätt över alla här nämnda ministerier eller ämbetsverk. Detta har dock knappast de som fungerat som statsministrar själva insett.

För att artikeln inte skall glida bort från det egentliga ämnet, våra flygfälts räddningstjänst och brandkårer, är det bäst att lämna en närmare utredning av vår flygförvaltning därhän. Det ovan sagda är endast avsett att klarlägga i vilken röra av olika system den för oss brandmän mera intressanta räddningstjänsten och brandkårerna har att fungera och — ifall ni lyckades komma underfund med det — vart exempelvis de kommunala brandmyndigheterna

skall vända sig för den händelse de har något ärende till flygfältsmyndigheterna.

Flygfältens brandvärn och räddningstjänst

Civilflygets brandvärn och räddningstjänst fick ordnade former år 1960, då kommunikationsministeriets beslut om brandvärn och räddningsverksamhet samt brandkårer vid flygstationer i civilflygets bruk (författningssamlingen 194/1960) bringades att träda i kraft efter ett par års arbete. Då en redogörelse för denna verksamhet nu för första gången förekommer i Brandvärns spalter, torde det vara på sin plats att bestämmelserna i sin helhet publiceras för klarläggning av verksamheten.

Ministeriets för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena beslut angående brandvärn och räddningsverksamhet samt brandkårer vid flygstationer i civilflygets bruk.

Utfärdat i Helsingfors den 8 april 1960.

Ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena har i stöd av 21 § 2 mom. förordningen den 12 mars 1937 om luftfart (127/37) beslutat:

Allmän bestämmelse

1 §

För brandvärn och räddningsverksamhet vid flygstationer i civilflygets bruk bör vid varje flygstation finnas en brandkår, vars uppgift är att rädda människoliv och egendom vid eldsvådor, flygolyckor och andra olyckshändelser.

Brandkårens sammansättning

2 §

Flygstationens brandkår bildas av de vid flygstationen verksamma innehavare av statens tjänst eller befattning samt arbetstagare ävensom personer i flyg- och oljebolags tjänst, som med sin förmans eller arbetsgivares tillstånd givit sitt samtycke därtill. Finnes vid flygstationen organiserad militär brandkår, må om samarbete med densamma överenskommas.

3 §

Flygstationens brandkår består av brandkårens chef, vicechef och materialförvaltare samt nödig antal brandmän. Beroende på brandkårens storlek må till densamma ytterligare förordnas efter behov även annat brandbefäl och underbefäl.

4 §

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnar efter överläggning med luftfartsbyrån vid ministeriet, chef och vicechef för brandkåren. Väg- och vattenbyggnadsförvaltningens vederbörande distriktsingenjör förordnar övrig personal till brandkåren. At till brandkåren förordnad person ger distriktsingenjör av uppdraget förutsatt förordnande.

Distriktsingenjör är brandkårschefens närmaste förmän i samtliga ärenden rörande brandvärn och räddningsverksamhet.

Brandbefälets, underbefälets och manskapets åligganden.

5 §

Chefen för brandkåren åligger:

- 1) att verka såsom högsta chef vid eldsvåda och olyckshändelse, tills den kommunala brandchefen eller dennes ställföreträdare anländer till platsen;
- 2) att uppgöra släckningsplan för flygstationens viktigaste och brandfarliga objekt;
- 3) att draga försorg om brandkårens utbildning, övningar och alarmberedskap enligt av honom själv uppgjort program;
- 4) att årligen föranställa minst 40 övningar och över dem föra bok, vari antecknas övningens art, tidpunkt, övningsledare och de deltagandes namn samt vid övningarna använd materiel;
- 5) att övervaka, att flygstationens brand- och räddningsmateriel alltid hålls i gott skick och alarmberedskap;
- 6) att tillse, att för brandväret och räddningsverksamheten nödvändiga vägar hållas i skick samt att göra framställningar om anläggande av nya behövliga vägar;
- 7) att tillse, att flygstationens vattentag är i skick;
- 8) att fyra gånger om året under ledning av den lokala brandvärnsövervakaren verkställa brandsyn i byggnader och förråd på flygstationens område, deltaga i syn som verkställs av den kommunala brandinspektören samt ofördröjligen göra anmälan till vederbörande myndighet angående vid syn iakttagna missförhållanden i och för åtgärder, för såvitt han icke inom ramen för sina befogenheter själv kan låta rätta konstaterade missförhållanden, samt då brandsäkerheten äventyrande omständigheter yppas, i tid vidtagna av behovet påkallade åtgärder;
- 9) att upprätthålla kontakt med kommunens brand- och övriga myndigheter, vilka enligt gällande stadganden övervaka brandsäkerheten i kommunen;
- 10) att övervaka, att gällande bestämmelser angående brandvärn och föreskrifter av brandvärnsövervakaren och -inspektören iakttagas på flygstationen; och
- 11) att göra framställningar för utvecklande av flygstationens brandvärn och räddningsverksamhet.

6 §

På vicechefen för brandkåren ankommer att biträda brandkårschefen i utbildning av brandkåren samt vid ledningen av brandväret och räddningsverksamheten ävensom att vid förfall för honom, tjänstgöra såsom brandkårschefens ställföreträdare.

7 §

På underbefälet vid brandkåren ankommer att biträda brandbefälet vid utbildningen och leda brandmanskapets verksamhet på brand- och olycksplats samt att vid förfall för brandbefäl handha befälsåligganden.

8 §

På materialförvaltaren ankommer:

- 1) att tillse, att brand- och räddningsmaterielen alltid är i gott skick och i alarmberedskap och att dagligen provköra och -bruka brand- och ambulansbilar samt motorsprutor och omedelbart avhjälpa upptäckta fel samt att, ifall hans befogenheter icke utsträcka sig till

dess åtgärder, ofördröjligen meddela om saken till chefen för brandkåren eller dennes ställföreträdare;

- 2) att tillse, att brandmännens personliga utrustning är i gott skick och i god ordning;

- 3) att granska varje vecka rökskyddsmaterielen och till brandkårens redskap hörande pulver-, kolsyresnö- och skumbehållare;

- 4) att företaga granskning på bestämda tider av släckare, som utplacerats i flygstationens byggnader och förråd;

- 5) att draga försorg efter eldsvåda eller övning om tvättning, torkning och reparation av slangarna samt om att de föras till den kommunala brandstationen för översyn, ifall därom särskilt överenskommits, ävensom att tillse, att även annan använd materiel omedelbart blir omskött och förd till sin plats; och

- 6) att prova dagligen på bestämd tid alarmanordningarna.

9 §

På brandmännen ankommer:

- 1) att göra sig grundligt förtrogna med alla på flygstationens brandkår ankommande uppgifter för att, då läget det kräver, även ensamma kunna handla så effektivt som möjligt vid räddnings- och släckningsarbete;

- 2) att regelbundet deltaga i brandkårens övningar; samt

- 3) att ovillkorligen iakttaga brandbefälets och -underbefälets order vid eldsvåda och olyckshändelse samt övning.

Övervakningen av brandväret och räddningsverksamheten

10 §

Angående den allmänna övervakningen och inspektionen av civilflygets brandvärn och räddningsverksamhet gäller vad ministeriet särskilt närmare bestämmer.

Dessa uppgifter handhas av övervakaren av civilflygets brandvärn biträdd av brandinspektören för civilflyget såsom brandteknisk sakkunnig, bägge förordnade av ministeriet.

Lokal övervakare av brandväret vid varje flygstation är chefen för flygstationen eller annan av ministeriet förordnad person.

Särskilda bestämmelser

11 §

Brandbefälets, underbefälets och manskapets arvoden för deltagande i övningar samt brandvärns- och räddningsarbete utom tjänste- eller arbetstid, ävensom tillfälliga utbildares eller övningsledares arvoden fastställas av ministeriet på framställning av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

12 §

Angående brandkårens vid flygstation uniform och utrustning förordnas särskilt.

13 §

Närmare föreskrifter angående tillämpningen av detta beslut utfärdas av övervakaren av civilflygets brandvärn.

Minister Arvo Korsimo.

Regeringssekreterare

K. T. B. Koskenkylä.

Såsom det av beslutets 2 § framgår bildas flygstationernas brandkårer av personer, som egentligen är sysselsatta med andra uppgifter vid flygstationerna. Det enda undantaget är Helsingfors flygstation, där det finns en 16 man stark flygstationsbrandkår, som kan jämföras med en ordinarie brandkår. Endast en befattning, den år 1962 inrättade befattningen som brandkårschef, återfinns emellertid i lönelistan under den egentliga beteckningen. Brandmännen är anställda som servicemekaniker, tjänstgör i 8 timmars perioder, men befinner sig i en alarmberedskap som kan jämföras med en ordinarie brandkårs. Dagsstyrkan är 4—5 man. Chef för brandkåren är Roy Grönqvist. Förutom skötseln av brandkårschefens uppgifter omhänderhar han också inspektionen av de övriga flygstationsbrandkårens materiel och har att biträda vid utbildningsarbetet. Man strävar till att vid Helsingfors flygstation få till stånd en utbildningscentral för brandpersonal vid flygfälten, varvid Helsingfors-stationens brandkårschef också skulle fungera som "skolmästare". Vid alla andra flygstationer är brandkåren sammansatt av de i beslutet omnämnda personerna, och utan undantag utgör väg- och vattenbyggnadsstyrelsens personal majoriteten av brandkårsmedlemmarna, vid en del flygfält till och med hela brandkåren. Manskapsstyrkan är otillräcklig vid alla flygfält. Till chefer för brandkåren har utsetts de ansvariga byggmästarna vid flygfälten.

Om uppgifterna för flygfältens brandpersonal finns det i beslutet enligt min åsikt tillräckligt omfattande och detaljerade bestämmelser, genom vilka en tillfredsställande utbildningsnivå och säkerhet när det gäller underhållet av materielen kan bibehållas. Brandkårscheferna har därvidlag avgörande betydelse och på grund därav borde de ha tillräcklig kompetens för sina uppgifter. Specialskolning har emellertid inte kunnat ordnas i vårt land — den har inskränkt sig till någon timmes undervisning i flygfältsbrandvärn i samband med kurserna för brandbefäl inom industrin vid Statens brandskola. För någon tid sedan avslutades emellertid vid Statens brandskola den första två veckor långa kursen rörande flygfältens brandskydd, vars program uppgjorts med kursprogrammen vid flygfältsbrandskolorna i Sverige och England som förebilder.

Materialförvaltaren har en viktig och ansvarsfull uppgift inom flygfältsbrandkåren när det gäller att upprätthålla en hög beredskap i fråga om materielen. I beslutets 9 §, där brandmännens skyldigheter fastslås, framgår det hur viktigt det i våra förhållanden är att alla flygfältsbrandmän är väl insatta i sina uppgifter. Brandmannen kan såsom ende man på platsen ofta tvingas att fungera ensam och kanske improvisera hjälpstyrkor av personer som för ögonblicket befinner sig på platsen. Ett sådant läge kan uppstå särskilt på de flygfält, där trafiken är liten och personalen av denna orsak också är obetydlig.

Övervakningen av civilflygets brandvärn handhas av ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena och där skötes uppgiften av övervakaren av civilflygets brandvärn, biträdd av brandspektören för civil-

flyget såsom brandteknisk sakkunnig. Om deras uppgifter fastslås i Luftfartsavdelningens NOTAM K 2/58 daterad 19/3 -58 följande:

Uppgifterna för inspektörerna för civilflygets brandvärn

1) Övervakning av det på civilflygets säkerhet inverkan barndvårnsarbetet, vari ingår:

a) att inspektera de inom civilflyget fungerande brandkåren och den brandmateriel de använder samt att inspektera brandvårnsövningar och materiel samt att övervaka och förordna om verkställande av brandvårnsövningar och brandmaterialesprov när skäl därtill anses föreligga, i det flygstationernas chefer dock liksom tidigare svarar för de uppgifter, som uppräknas i c) 1. punkten i det av ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena den 27 april 1946 utfärdade beslutet om de allmänna verksamhetsdirektiv för civilflygstations chef (319/46),

b) att till ministeriet framställa förslag för åstadkommande av en effektiv brandvårnsverksamhet vid såväl flygstationerna som i övrigt inom den civila flygverksamheten, samt att avge tekniska sakkunnigutlåtanden om ny brandmateriel som skall anskaffas,

c) att hålla kontakt med ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena underlydande och vid behov även andra ämbetsverk, som handhar sagda brandvårnsuppgifter eller kommer i beröring med dem samt att ordna ett så effektivt samarbete som möjligt mellan dessa myndigheter.

2) att följa med den allmänna utvecklingen inom civilflygets brandvärn

a) med hjälp av internationella civilflygorganisationen ICAO:s rekommendationer samt genom studium och arkivering av inhemskt och utländskt skriftligt material på området,

b) genom att i mån av möjlighet uppta personliga kontakter med motsvarande utländska myndigheter.

Dipl.ing C.-E. Calas handhar vid sidan av sin egen befattning posten som övervakare av civilflygets brandvärn och undertecknad, likaså vid sidan av egen befattning, uppgifterna som civilflygets brandspektör.

Som lokala övervakare av brandväret, d.v.s. vid flygstationerna, fungerar överallt flygstationernas chefer.

I detta sammanhang må ännu nämnas chefen för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens flygfältsavdelning, byggnadsrådet dipl.ing. V. Suvanto, och den tekniske inspektören dipl.ing. O. Tulainen — de personer som ministeriets brandvårnsmyndigheter alltid och intimt samarbetar med.

Flygfältens brand- och räddningsmateriel

På samma sätt som flygfältens brandmanskap är för fåtaligt är dess brand- och räddningsmateriel också alldeles otillräcklig. Kraven i fråga om flygfältens brandmateriel och släckningsämnen grundar sig på internationella civilflygorganisationen International Civil Aviation Organizations (ICAO) rekomen-

dationer. I dessa har mängden av behövliga släckningsämnen fastställts på basis av tyngden hos de flygplan som trafikerar de olika flygfälten. Till den saken kan jag kanske återkomma närmare i något annat sammanhang.

Stommen i brandmaterielen vid våra flygfält bildar för närvarande pulver-släckningsbilarna, av vilka det finns en på varje flygfält. Dessa bilar har byggts på terrängvagnsunderreden och har en pulvermängd på 750 kg. Pulvert utlöses med två pulverpistoler med en effekt på 300—400 kg/min. beroende på typen. Förutom pulverbilarna finns det på Malm, Åbo, Vasa och Kuopio flygfält en och på Helsingfors flygfält två skumbilar. Dessutom finns på en del håll s.k. hemmagjorda skumbilar, vilka byggts på underreden till stora lastbilar som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inte mera använder. På dessas flak har placerats en ca 3000 l vatten- och en ca 150 l skumvätsketank, en Bachert-motorspruta samt sprutror. På några flygfält finns det ytterligare särskilda vatten-transportbilar, som också används vid underhållet av flygfälten. På alla flygfält finns vidare minst en ambulansbil. — På de flygfält, som också används av luftstridskrafterna, finns dessutom de militära brandkårens flygfältsbrandmateriel.

Den senaste tidens tidningsskrivelser och delvis kanske också denna artikel kan ge uppfattningen att civilflygets räddningstjänst och brandvärn är något som enbart präglas av missförhållanden och brister. Även om det ligger mycket sanning däri, bör man emellertid komma ihåg på hur kort tid flygtrafiken i vårt land har nått sin nuvarande omfattning. Statsmaskineriet är så pass tungrodd att det inte riktigt kan hålla takten ens i de långsammaste frågorna, även om det rör sig om en så viktig sak som säkerheten. Det har exempelvis funnits fängelser i århundraden i vårt land, men först en uppseendeväckande brand för några år sedan ledde till att anslag beviljades för en undersökning rörande arbeten som brandsäkerheten påkallar. Vid sjukhusen, ålderdomshemmen och andra liknade vårdinrättningar förekommer fortfarande brister när det gäller säkerheten och en flygplanslast med offer kan i dessa sammanhang krävas nästan lika lätt. Missförhållandena är vad de nämnda exemplen beträffar lika kända som när det gäller flygfälten, men för att korrigera alla de här nämnda missförhållandena behövs det pengar — och de saknas. Detta är inte avsett som försvaret för någon och som ett godtagande av saklaget utan för att vi inte skall ge oss in på kritik från en alltför snäv synvinkel. Om det åter är fråga om ett system, där det råder brister och det inte ändras, blir saken svår att förstå. Det är därför önskvärt att riksdagen i stället för att avfatta riksdagsspörsmål utan praktisk betydelse vidtar praktiska åtgärder i syfte att förbättra räddningstjänsten vid våra flygfält.

Syftet med min artikel har varit att på begäran av tidskriften Brandvärn redogöra för civilflygets räddningsverksamhet och brandskydd. Den har avfattats vid en otacksam tidpunkt, men jag hoppas att det jag redogjort för ändå inte skall skärskådas enbart negativt.