



SAVONIA
AMMATTIKORKEAKOULU

Tekniikka

Palopäällystön koulutusohjelma

**VARSINAIS-SUOMEN PELASTUSLAITOKSEN MIRG-HENKILÖSTÖN OSAAMISEN
KEHITTÄMINEN - KYSELYTUTKIMUS**

Marko Virolainen

SAVONIA-AMMATTIKORKEAKOULU - TEKNIikka, KUOPIO

Koulutusohjelma

Palopäällystön koulutusohjelma

Tekijä

Marko Virolainen

Työn nimi

Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen mirg-henkilöstön osaamisen kehittäminen - kyselytutkimus

Työn laji

Päiväys

Sivumäärä

Opinnäytetyö

3.12.2020

62 + 5

Työn valvoja

Yrityksen yhdyshenkilö

vanhempi opettaja Jani Jämsä

palomestari Mika Lankinen

Yritys

Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Tiivistelmä

Tässä opinnäytetyössä selvitettiin mielipiteitä Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG (Maritime Incident Response Group) -toimintaan osallistuvan henkilöstön harjoittelusta. Tietoa kerättiin kyselyllä sekä Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-harjoituksiin osallistuvilta henkilöiltä että yhteisharjoituksiin osallistuvilta Vartiolentolaivueen Turun ja Helsingin tukikohtien pelastushelikopterimiehistöiltä. Kyselytutkimuksella saatua tietoa voidaan hyödyntää MIRG-harjoitusten suunnittelussa ja osaamisen kehittämisessä.

Kysely toteutettiin Google Forms -verkkolomakkeella. Kyselyyn vastasi yhteensä 59 henkilöä, joista 42 oli MIRG-henkilöä ja 17 helikopterimiehistön jäsentä. Kyselyssä saatiin selville MIRG-henkilöstön kokemuksia ja mielipiteitä harjoitusmäärien sopivuudesta sekä vastaajilta kaivattuja kehittämis ehdotuksia.

Tuloksista käy selvästi ilmi se, että harjoittelua pidetään tärkeänä ja MIRG-harjoituksiin osallistuvilla on hyvä motivaatio harjoitteluun. Myös yleinen halukkuus jatkaa erikoisryhmässä käy vastauksista ilmi. Harjoitusten sisällön kehittämistä halutaan monipuolisemman ja määrätietoisemmän harjoittelun mahdollistamiseksi.

Avainsanat

MIRG, Maritime Incident Response Group, pelastushelikopteri

Luottamuksellisuus

julkinen

SAVONIA UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES		
Degree Programme Fire Officer (Engineer)		
Author Marko Virolainen		
Title of Project Southwest Finland Emergency Services MIRG-Personnel Competence Development - Survey		
Type of Project	Date	Pages
Final Project	3rd of December, 2020	62 + 5
Academic Supervisor	Company Supervisor	
Mr Jani Jämsä, Senior Instructor	Mr Mika Lankinen, Fire Officer	
Company Southwest Finland Emergency Services		
Abstract		
<p>In this final project, opinions on the training of personnel participating in the Maritime Incident Response Group (MIRG) of the Southwest Finland Emergency Services were studied. Information was collected through a questionnaire, as well as from persons participating in the MIRG exercises of the Southwest Finland Emergency Services and from the rescue helicopter crews of Turku and Helsinki bases of the Air Patrol Squadron participating in joint exercises. The information obtained from the survey can be used in the planning of MIRG exercises and in the development of competence.</p> <p>The survey was conducted using the Google Forms online form. A total of 59 people responded to the survey, including 42 MIRG team members and 17 helicopter crew members. With the help of the survey, the experiences and opinions of the MIRG team members about the suitability of the training amounts and development suggestions from the respondents were studied.</p> <p>The results clearly show that training is considered important and the participants in MIRG training are well motivated to train. The general willingness to continue in the special group is also evident from the answers. The aim is to develop the content of the exercises to enable a more varied and determined practice.</p>		
Keywords MIRG, Maritime Incident Response Group, Rescue Helicopter		
Confidentiality public		

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	6
2	MIRG – MARITIME INCIDENT RESPONSE GROUP	7
2.1	MIRG-toiminta Euroopassa	7
2.1.1	Baltic Sea MIRG Project	7
2.2	MIRG-toiminta Suomessa	9
2.2.1	Ennen kuin tuli MIRG	10
2.2.2	Turku - EKA	11
2.2.3	Helsinki - LEKA	12
2.2.4	Maarianhamina - RITS	13
2.3	MIRG-henkilöstö Varsinais-Suomen pelastuslaitoksessa vuonna 2020	13
3	KYSELYTUTKIMUKSEN KOHTEET JA VASTAUSPROSENTIT	15
3.1	Kysely Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstölle	15
3.2	Vartiolentolaivueen MIRG-harjoituksiin osallistuvalla helikopterimiehistölle.	15
4	MIRG-HENKILÖSTÖLLE VÄLITETYN KYSELYN TULOKSET	17
4.1	Kyselyyn osallistuneiden MIRG-tehtävä, kokemus ja sijoituspaikka.	17
4.2	Mielipiteet koulutuksesta	23
4.3	Helikopteritoiminnan harjoitus- ja koulutusaiheet.	27
4.4	Harjoitusmäärät eri harjoitus- ja koulutusaiheissa.	33
5	HELIKOPTERIMIEHISTÖLLE VÄLITETYN KYSELYN TULOKSET	45
5.1	Kyselyyn vastanneiden työtehtävä ja pääsääntöinen yhteistyöpelastuslaitos	45
5.2	Harjoittelun määrän lisääminen tai vähentäminen harjoitusaiheen mukaan	48

6	KYSELYN TULOKSISTA	59
6.1	Kysely Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstölle	59
6.2	Vartiolentolaivueen MIRG-harjoituksiin osallistuvalla helikopterimiehistölle	59
7	POHDINTA - TULOSTEN HYÖDYNTÄMINEN	61
	LÄHTEET	62
	LIITE 1 TUTKIMUSLUPA RVL	63
	LIITE 2 TUTKIMUSLUPA VSPL	65
	LIITE 3 KYSELY HELIKOPTERIMIEHISTÖLLE MIRG-HENKILÖSTÖN HARJOITTELUSTA - KYSELYLOMAKKEEN ETUSIVU	66
	LIITE 4 KYSELYLOMAKE MIRG-TOIMINTAAN OSALLISTUVAN HENKILÖSTÖN OSAAMISEN KEHITTÄMISESTÄ - KYSELYLOMAKKEEN ETUSIVU	67

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kyselytutkimuksen avulla saada selville MIRG-harjoituksiin osallistuvan henkilöstön kokemuksia ja ajatuksia osaamisen ylläpidosta ja kehittamisestä. MIRG-toiminta on varsin hyvin vakiintunutta toimintaa, ja harjoittelu on olennainen osa valmiuden ylläpitämistä verrattain harvalukuisiin tehtäviin. Nykymuotoisen harjoittelun taso on hyvä. Käytännön harjoitusten taso on kuitenkin toisinaan ollut eri syiden vuoksi vaihtelevaa. Vartiolentolaivueen lentäjien ja pintapelastajien, sekä MIRG-henkilöstön ja -vastuupalomestarin kanssa käydyissä keskusteluissa on tullut esiin yhteisten harjoitusten tason vaihtelevuus. Alkoi myös olemaan viitteitä siitä, että monella olisi tarve tuoda kokemuksia ja ajatuksia julki, jotta hyvää harjoitustoimintaa voitaisiin edelleen kehittää.

Tässä kyselytutkimuksessa haetaan harjoituksiin osallistuvilta kokemuksia ja mielipiteitä, joita voidaan hyödyntää harjoitussuunnitelmien laadinnassa ja osaamisen kehittämisen suunnittelussa. Kysely kohderyhmänä on sekä Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstö, sekä Vartiolentolaivueen Turun ja Helsingin tukikohtien pelastushelikopterimiehistö. Kummallekin kohderyhmälle on oma kysely. Kyselyn alustana on Google Forms -kyselylomake. Kyselyt on tarkoitettu hyvin käytännönläheisiksi, ja niistä on tarkoitus saada apua ja ideoita osaamisen kehittämiseen, ja harjoitusten laadun parantamiseen.

Kyselyn tulokset esitetään oleelliselta osin tässä raportissa. Kyselystä ilmenee MIRG-henkilöstön kokemus eri tehtävistä ja kaikkien osallistujien työtehtävät. Kaikki vastaukset esitetään samassa kaaviossa tehtävästä riippumatta, sillä tehtävän tai kokemuksen mukainen vastausten analysointi ei ole merkityksellistä tämän tutkimuksen avulla haettavan tiedon kannalta. Vapaasti kirjoitetut kommentit esitetään tuloksissa sellaisenaan kuin vastaaja on sen kyselylomakkeelle kirjannut. Raportin lopussa tarkastellaan pääasialliset havainnot vastauksista. Liitteenä on tutkimuslupien lisäksi molempien kyselyiden ensimmäinen sivu, josta voi nähdä kyselylomakkeen ulkoasun.

2 MIRG – MARITIME INCIDENT RESPONSE GROUP

MIRG (Maritime Incident Response Group) viittaa merenkulussa käytettävään termiin erikoiskoulutetuista pelastusryhmistä, joita voidaan hyödyntää onnettomuustilanteissa laivoilla miehistön tukemiseen pelastustilanteissa. MIRG on pelastustoimen erikoiskoulutettu meritoimintaryhmä, joka koostuu pelastuslaitosten henkilöstöstä ja on koulutettu ja varustettu meripelastustoimen erityistilanteisiin. (Rajavartiolaitos 2016.)

2.1 MIRG-toiminta Euroopassa

Jollain tasolla kaikki Euroopan maat huolehtivat palo- ja pelastuspalveluiden tuottamista merellisissä olosuhteissa, mutta organisaatiot ja pelastuspalveluun osallistuvat viranomaiset vaihtelevat maittain. Monet kansainvälisen merenkulun pelastustehtäviin osallistuvat maat pitävät MIRG-ryhmien käyttöä tehokkaana keinona tukea hätätilassa olevien alusten pelastusoperaatioita. MIRG-ryhmien tällä hetkellä hoitamat tehtävät, ryhmien koulutus ja henkilöstön pätevyudet eroavat kuitenkin joissakin tapauksissa suuresti eri maissa. Suomen Rajavartiolaitos toteutti hankkeen, jonka tarkoituksena oli tutkia merellisten onnettomuuksien hoitamisen valmiuksia Euroopassa. (Baltic Sea MIRG – Project 2014–2016, MIRG Services and Training in Europe.)

2.1.1 Baltic Sea MIRG Project

Sain olla, vaikkakin vain pienessä roolissa, mukana MIRG-toiminnan kehitystyössä, jota toteutettiin Rajavartiolaitoksen johdolla. Baltic Sea MIRG Project toteutettiin vuosina 2014–2016. Projektissa kehitettiin kansainvälisiä yhteisiä MIRG-johtamis- ja toimintamalleja Itämeren alueella ja tuettiin MIRG-palveluiden harmonisoimista Euroopassa. Hankkeesta vastasi Suomen Rajavartiolaitos, johtavana meripelastusviranomaisena yhdessä Suomen pelastustoimen kanssa. Yhteiset johtamis- ja toimintamallit parantavat työturvallisuutta ja tehostavat yhteistoimintaa merellisissä onnettomuustilanteissa, joiden hoitoon osallistuu usean maan MIRG-ryhmiä. Toimintamallien hyödyt eivät rajoitu ainoastaan eri maiden MIRG-ryhmien välisen yhteistoiminnan tiivistämiseen, vaan ne helpottavat myös meripelastusviranomaisten,

pelastuslaitosten ja onnettomuusaluksen miehistön välistä yhteistyötä. (Rajavartiolaitos 2016.)

Baltic Sea MIRG Project sisälsi kolme työpakettia, joissa keskityttiin MIRG-toiminnan koulutusmateriaalin keräämiseen (WP 1), onnettomuusanalyysiin (WP 2) ja yhteisiin johtamis- ja toimintamalleihin (WP 3). Projektissa on tuotettu ja julkaistu viisi raporttia:

- MIRG Services and Training in Europe
- European Maritime Traffic Risk Assessment on Ship Fires
- Ship Fire Incident Analysis
- Operational Guidelines for International MIRG Operations
- Summary Report.

Yksi merkittävin tulos ja voimavara tulevaisuuden kannalta on projektin aikana muodostunut epävirallinen Euroopan laajuinen MIRG-asiantuntijaverkosto. Projektin tulokset sekä johtamis- ja toimintamallit ovat saaneet laajan positiivisen vastaanoton. Suomen kuva aktiivisena kehittäjään merellisten onnettomuustilanteiden varalta sekä yhteistyö kansainvälisellä tasolla vahvistui projektin aikana. Projektin tuotoksia on hyödynnetty myös EU:n ChemSAR -projektissa. Projekti toteutettiin aikavälillä 1.12.2014–31.12.2016. Suurin osa projektin rahoituksesta tuli Suomen ulkoasiainministeriöltä, Itämeren, Barentsin ja arktisen alueen yhteistyön rahastosta. (Rajavartiolaitos 2016.)

Projektissa tehtiin yhteistyötä muun muassa meripelastusviranomaisten, pelastustoimen edustajien ja muiden MIRG-hankkeiden välillä Itämerellä ja muualla Euroopassa. Lisäksi meripelastuksen kansainvälinen kattojärjestö IMRF ja pohjoismainen yhteistyöfoorumi Nordisk MIRG Forum tukivat projektia. Baltic Sea MIRG -projektilla on lippulaivastatus EU:n Itämeri-strategian toimintasuunnitelmassa. Suomen Rajavartiolaitos vastasi projektin hallinnosta ja yhteistyön koordinoinnista. (Rajavartiolaitos 2016.)

2.2 MIRG-toiminta Suomessa

Suomessa Rajavartiolaitos, sisäministeriön pelastusosasto, Varsinais-Suomen pelastuslaitos ja Helsingin pelastuslaitos ovat solmineet yhteistoimintasopimuksen, jonka avulla parannetaan Suomen varautumista ja toimintavalmiutta meripelastustoimen tehtävissä, esimerkiksi laivapaloissa. Sopimuksella osapuolet ovat sopineet toimintaperiaatteista merellisissä alusonnettomuuksissa MIRG-ryhmien osalta. MIRG-ryhmiä voidaan käyttää koko Suomen meripelastustoimen alueella. Kaikki ryhmän jäsenet ovat pelastustoimen ammattilaisia ja ovat saaneet erityisen koulutuksen merellisen toiminnan erityispiirteisiin ja toimintaan helikopterin kanssa. MIRG-ryhmän kokoonpano, varustus ja toimintamallit ovat valtakunnallisesti yhtenevät. MIRG-ryhmiä käytetään erityisesti laivaonnettomuuksissa. Toiminnan perusteet ja johtosuhteet määräytyvät meripelastuslain mukaisesti. (Sisäministeriö, tiedote 22.10.2014.)

Meripelastuslain 4-§ mukaan on muun muassa pelastustoimi velvoitettu osallistumaan korvauksetta meripelastustoimen tehtäviin, jos se on niiden toimialaan kuuluvien tehtävien kannalta perusteltua. Velvoite toteutuu myös, jos se on vaaratilanteen vakavuus ja erityisluonne huomioon ottaen tarpeen ja meripelastustehtävä ei merkittäväällä tavalla vaaranna viranomaisen muun tärkeän lakisääteisen tehtävää. Jotta meripelastuksen mukainen ensisijainen tehtävä eli ihmishengen pelastaminen tulisi merellisin resurssein toteutettua myös erityistilanteissa tehokkaasti ja turvallisesti, tarvitaan paljon suunnittelua ja valmistelua. Tarvitaan myös eri viranomaistoimijoiden yhteisiä, valtakunnallisesti valmisteltuja koulutustilaisuuksia ja MIRG-käsitteen mukaisia kansallisesti sekä kansainvälisesti yhteneväisiä meripelastustoimen mukaisia harjoituksia. Kansallinen malli Merellisen pelastustoiminnan tehokkaan ja tarkoituksenmukaisen MIRG-ryhmien käytön sekä johtamisen koordinoimiseksi on Raja- ja merivartiokoulun, Helsingin pelastuskoulun, Helsingin pelastuslaitoksen ja Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen henkilöstön avulla, sisäasiainministeriön asettaman MIRG-ohjaustyöryhmän linjauksessa, kehitetty kansallinen, mutta myös kansainväliset tarpeet täyttävä MIRG-koulutus- ja operointimalli. Koulutusmalleissa on erikseen räätälöity kurssipaketit niin MIRG-toimintaa johtaville kuin varsinaiseen ryhmän toimintaan osallistuville pelastajille. Päälystökurssille osallistuu viranomaisten vuorovaikutuksen tehostamiseksi myös muiden kuin MIRG-tukikohtien rannikon pelastuslaitosten edustajia

sekä meripelastusjohtokeskuksen henkilöstöä. Koulutuksen tavoitteena on taata turvalliset ja valtakunnallisesti yhtenäiset työskentelytavat muun muassa moniviranomaistilanteissa erittäin vaativassa erityiskohteessa. Koulutuksen lähtökohtana on pelastusalan perustutkinnon ylittävän osaamistarpeen täyttäminen merellisessä pelastustehtävässä. (Fohlin Toni, Leppänen Petteri ja Salokorpi Matti ja Seppä Marko. Pelastustieto 6/2012 46–52.)

Pelastusalan oman koulutuksen perussisällöissä annetaan hyvät MIRG-tehtävien vaatimat perusvalmiudet ammattiaineiden opintosisältöjen yhteydessä. Perustaitoihin kuuluvat savusukellus, vaativien savusukellusten perusteet, sammutus- ja pelastustekniikat, ensihoito sekä normaalit pelastusyksikön tehtävät. Pelastusalan koulutuksen opetussuunnitelmissa ei kuitenkaan käsitellä toimintaa vaativissa meriolosuhteissa, yhteistyötä helikoptereiden kanssa, laivalla tapahtuvien onnettomuuksien erityispiirteitä, merellisiä erikoistaktiikoita, pelastautumista tai alusten evakuointia. Edellä mainittuihin tehtäviin tarkoitettu MIRG-toiminta on selkeästi palomiesten perinteisiä tehtäviä vaativampaa ja osin myös korkeariskisempää. Turvallinen toiminta erityistehtävissä edellyttää erityisosaamista. Tämän takia lähtökohtana toimintaan osallistuvan henkilöstön rekrytoinnissa tulisi olla pelastuksen operatiivisten henkilöiden omaehtoinen hakeutuminen kyseiseen MIRG-tehtävään. Vaativampien merellä tapahtuvien operaatioiden suunnittelu, harjoittelu ja valmius antavat luonnollisesti myös paremmat valmiudet arkipäivän yhteistoimintaan. Esimerkiksi Helsingissä ja Turussa meripelastuskeskusten ja päivystävien palomestareiden yhteistyö, toistensa toimintatapojen tunteminen sekä osaaminen myös päivittäisonnettomuuksissa, ovat selvästi parantuneet MIRG-hankkeen ansiosta. (Fohlin Toni, Leppänen Petteri ja Salokorpi Matti ja Seppä Marko. Pelastustieto 6/2012 46–52.)

2.2.1 Ennen kuin tuli MIRG

Ennen MIRG-toimintaa Suomessa harjoitettiin pelastustoimen osalta vähän samankaltaista toimintaa. Järjestäytyntä yhteistoimintaa Rajavartiolaitoksen Vartiolentueen kanssa oli ymmärrettävästi rannikon meripelastushelikopteritukikohtien pelastuslaitoksilla Turussa ja Helsingissä, merellisessä Ahvenanmaan maakunnassa sekä muissa rannikon suuremmissa kaupungeissa. 1980-luvulla alkanut yhteistoiminta

Rajavartiolaitoksen Vartiolentolaivueen ja Turun palolaitoksen "EKA" -ryhmän ja Helsingin pelastuslaitoksen "LEKA" -ryhmän kanssa vakiintui 1990-luvulla. Myös Vaasan ja Oulun palokuntien henkilöstöä koulutettiin laivapalojen varalle vinssaamalla kolmimiehisiä savusukellusryhmiä varusteineen ja kalustoineen laivoille. Rajavartiolaitos hankki palosammutustehtäviä varten Bambi-Bucket-sammutuspussit helikoptereiden käyttöön. Kuivina kesinä metsäpalosammutuksia lennrettiinkin kymmeniä. Eniten julkisuutta sai Tammelan metsäpalo, jonka sammutustöissä kunnostautuivat Helsingin vartiolentueen AB-412 ja Turun vartiolentueen As-332 Super Puma. (Rajavartiolaitos 2016.)

2.2.2 Turku - EKA

MIRG-toiminnalla, kuten yleensäkin tiiviillä viranomaisyhteistyöllä, on Turussa pitkät ja toisia tahoja sekä toisten osaamista kunnioittavat perinteet. Turun palolaitoksen meripelastusryhmä sai alkunsa, kun Suomen meripelastustoimintaa oli tarve kehittää. Tämän tarve tuli esiin, kun useita merionnettomuuksia tapahtui 70- ja 80-luvun taitteessa ja sen jälkeen. Esimerkiksi 30.9.1978 puinen 12-metrinen moottorivene ajoi pimeässä karille Hangon kaakkoispuolella, pelastustoimet epäonnistuivat ja kaikki mukana olleet kymmenen nuorta hukkuivat kahdeksanasteiseen veteen. Tästä aiheutunut meripelastuksen tason julkinen arviointi johti päätökseen kehittää helikopteritoimintaa suomessa. (Etelä-Suomen Sanomat 29.9.2013; Salminen Reijo, palomestari evp. ja Turppo Martti, helikopterilentäjä evp. haastattelu 2020).

Rajavartiolaitoksella oli aiemmin ollut helikoptereita, mutta kalusto oli soveltumatonta meripelastustoimintaan. 1980-luvun alussa perustettiin valtioneuvoston päätöksellä Turun Vartiolentue huolehtimaan meripelastushelikopteritoiminnasta. Kalustoksi hankittiin pelastushelikopteriryhmän suosituksen mukaisesti vuonna 1981 kolme keskiraskasta Mil Mi-8 -meripelastushelikopteria, joissa alkuun oli lentomiehistö, mutta ei pintapelastajia. Pelastajina toimi Turun palolaitoksen meripelastusryhmän jäsenet, jotka olivat pääosin sukeltajia ja koulutettu toimimaan helikopterin kanssa. Palolaitokselta hälytettiin Vartiolentueeseen henkilöstöä tarvittaessa. Tämä alkoi työllistämään palolaitoksen vapaaehtoisesti oman työnsä ohella toimintaan osallistuvia meripelastusryhmän jäseniä yhä enemmän, ja lopulta helikopteritukikohtaan koulutettiin

omat vakinaiset pintapelastajat. Palolaitoksen meripelastusryhmän jäseniä käytettiin helikopterin tehtävillä edelleen, mutta työkuorma kohtuullistui. Turun palolaitoksen meripelastusryhmä jatkoi toimintaa erikoiskoulutettuna, helikopterikuljetteisena pelastusryhmänä, ja sen johtajaksi määrättiin vuonna 1990 palomestari Reijo ”Reka” Salminen. Ryhmän vahvuus oli kuusi pelastajaa neljässä vuorossa, eli 25 henkilöä Salminen mukaan lukien. Salminen kehitti kyseistä toimintaa vahvasti Turussa. (Salminen Reijo, palomestari evp. ja Turppo Martti, helikopterilentäjä evp. haastattelu 2020.)

Vuonna 1992 Turun meripelastusryhmä sai nimityksen EKA-ryhmä. Ryhmälle ehkä kaivattiin jotain samankaltaista omaa, helposti muistettavaa nimeä, kuin nuoremmalla, vastaavaan toimintaan 1989 perustetulla lentopelastuskomennuskunnalla eli LEKA:lla oli Helsingissä. Turun meripelastusryhmän EKA-ryhmän nimitys tuli Salmisen mukaan vahingossa, kun eräässä yhteistoimintatilaisuudessa Saaristomeren merivartioston komentaja, kommodori Raimo Tiilikainen, oli kysynyt Salmiselta Turun palolaitoksen meripelastusryhmän nimeä, oli Reijon takana seissyt palomies Matti Pikkujämsä tokaissut: ”Reka-ryhmä”, jota nimitystä oli työyhteisön sisällä joskus käytetty – Reka kun toimi kyseisen ryhmän johtajana. Komentaja oli kuitenkin kuullut väärin ja totesi: ”vai EKA-ryhmä, sehän on hyvä nimi, toimii radioliikenteessä”. Salminen vastasi hieman hämmentyneenä: ”Kyllä herra kommodori!”. Kommodori Tiilikainen jatkoi kysymyksellä: ”Salminen, mistä tämä nimi tulee, onko se lyhenne jostain?” Reijo keksikin tässä tilanteessa hyvin nopeasti nimen: ”Erillinen komennuskunta”. Tämä sopi ryhmän nimeksi hyvin. Näin toimittajat sen sitten lehtiin kirjoittivat ja tämä nimi, EKA-ryhmä, vakiintui toiminnalle. EKA-ryhmä saikin valtavasti julkisuutta 1994 syyskuun m/s Estonia-turman pelastustöihin osallistumisesta. (Salminen Reijo, palomestari evp. haastattelu 2020.)

2.2.3 Helsinki - LEKA

Lentopelastustoimintaa kaavailtiin Helsingin palolaitokselle jo 70-luvulla. Tuolloin tiukka talous kuitenkin pisti pelastushelikopterihaaveille vastaan. Toiminta käynnistyi vasta kesällä 1988, kun kaupungissa järjestettiin Tall Ships´ Race. Purjelaivatapahtumaa varten järjestettiin tilapäinen lentopelastusvalmius. Tapahtuman jälkeen toiminta

päätettiin vakinaistaa. Ryhmään kuului parikymmentä erikoiskoulutettua palomiestä. Harjoitusalue rakennettiin Malmin lentokentälle. LEKA-ryhmä toimi alkuvuosina Helikopteripalvelu Oy:n Agusta A109 Hirundo II –helikoptereilla sekä Rajavartiolaitoksen Agusta Bell 412 –koptereilla. Oman pelastuskopterin (H501) pelastuslaitos sai käyttöönsä 1996. LEKAN oma helikopteri oli käytössä vuoteen 2002 asti eli kuusi vuotta, minkä aikana sillä hoidettiin yli 200 tehtävää. Helsingin ryhmä sai runsaasti julkisuutta vuoden 1990 Finn-Baltic-puskuproomun turman pelastustyöstä Hangon edustalla. (YLE 2009 ja Pelastusalan Ammattilainen, 05/09.)

2.2.4 Maarianhamina - RITS

Ahvenanmaalla, Maarianhaminassa on pelastustoimi ollut luonnollisesti mukana tuottamassa erityistä meripelastukseen erikoistunutta toimintaa omalla alueellaan RITS-ryhmän (Räddningsinsats Till Sjöss) avulla. Tästä ryhmästä oli ajatuksena muodostaa kolmas MIRG-ryhmä Suomeen. MIRG-ryhmän tasoja on ajateltu olevan helikopterilla toimiva H1-taso (Helsinki ja Turku) sekä Maarianhaminan V2-taso eli pinta-alukselta toimiva ryhmä. Nykyisellään toiminnasta löytyy kovin huonosti tietoa. Maarianhaminan pelastuslaitos toki osallistuu meripelastukseen kuten mikä tahansa pelastuslaitos Suomessa, mutta varsinaista Turun ja Helsingin MIRG-ryhmän tasoista valmiutta ei Ahvenanmaalla tällä hetkellä ymmärtääkseni ole.

2.3 MIRG-henkilöstö Varsinais-Suomen pelastuslaitoksessa vuonna 2020

Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstöksi on vuonna 2020 nimettyinä kaikkiaan 65 henkilöä: MIRG-miehistöön 48 henkilöä, MIRG-alipäällystään 7 henkilöä ja MIRG-päällystään 6 henkilöä. Lisäksi on 4 pelastuslaitoksen päällystään kuuluvaa, MIRG-päällystökurssin käynyttä henkilöä, joita voidaan käyttää P2:n päätöksellä yhteyspalomestarina MRCC:ssa (Meripelastuskeskus) tai joukkueenjohtajana kohdealuksella. Osaamisen ja koulutuksen perusteella on lisäksi nimetty miehistön ja alipäällystään nimettyjä, jotka voivat toimia myös johtosuhteelta korkeammassa tehtävässä eli miehistön alipäällystökoulutettu alipäällystössä ja alipäällystön päällystökoulutettu päällystössä. MIRG-toimintaan osallistuvien henkilöiden osaamista ylläpidetään vähintään neljällä vuosittaisella harjoituksella, joiden suorittaminen on

edellytys MIRG-miehistöön, -alipäällystöön tai -päällystöön nimeämiseen. Nimeämiset tehdään MIRG-vastuupalomestarin esityksestä, pelastustoiminnan palveluyksikön päällikön päätöksellä vuosittain. Nimeäminen edellyttää miehistön osalta, pakollisten harjoitusten suorittamisen lisäksi (kuva 1 s.14 ja 2 s.16), hyväksytysti suoritettua pelastussukelluskelpoisuutta mittaavaa fyysisen työkyvyn testiä Paavo Nurmi -keskuksessa. Lisäksi nimettävän tulee olla terveytensä puolesta kelpoinen MIRG-toimintaan. (Pelastustoiminnan palveluyksikön päällikön päätös, Varsinais-Suomen pelastuslaitos 249–2020 (01 01 03), 09.01.2020.)



Kuva 1. MIRG-ryhmä siirtymässä helikopterikuljetukseen harjoituksessa Turun lentokentällä. Kuvassa MIRG-pelastaja Mika Pukari ja MIRG-ryhmänjohtaja Marko Virolainen, helikopterin ovella pintapelastaja Jukka-Pekka Silvasti ja helikopterin ohjaamossa lentäjä Antti Rauvola. (Kuva: Jussi Leivo.)

3 KYSELYTUTKIMUKSEN KOHTEET JA VASTAUSPROSENTIT

Kyselytutkimuksen toteutin kahdelle eri kohderyhmälle: Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstölle ja Vartiolentolaivueen Turun ja Helsingin tukikohtien helikopterimiehistölle. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää nimenomaan Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstön harjoittelusta, ei Helsingin MIRG-henkilöstön harjoittelusta. Vartiolentolaivueen henkilökunta toimii molemmissa tukikohdissa, joten osa henkilöistä on ollut harjoittelemassa molempien pelastuslaitosten MIRG-henkilöstön kanssa, joten kysely ulotettiin molempiin Vartiolentolaivueen MIRG-toimintaan pääasiassa osallistuvien tukikohtien henkilöstölle. Kysely toteutettiin verkossa täytettävällä Google Forms- kyselylomakkeella. Tärkeätä oli saada paljon vastauksia ja mielipiteitä koko toimintaan osallistuvilta henkilöstöltä ja näin saada tekijöiden ääntä kuuluviin käytännöntason harjoittelusta ja sen kehittämistä. Kyselyyn vastanneiden määrä ja vastaukset osoittivat kiinnostusta harjoitukseen ja niiden kehittämiseen.

3.1 Kysely Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstölle

Lähetin kyselyn Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen sähköpostijakelulla MIRG-jakelulistalla oleville 63 henkilölle. Kysely oli voimassa kuusi päivää, ja vastauksia tuli määräaikaan mennessä 42 kappaletta, vastausprosentin ollessa 66,67 %. Vastausprosenttia pidän oikein hyvänä ja se kertoo osittain myös siitä, että asiaa pidetään tärkeänä toimintaan osallistuvan henkilöstön parissa.

3.2 Vartiolentolaivueen MIRG-harjoitukseen osallistuvalla helikopterimiehistölle.

Lähetin kyselyn Vartiolentolaivueen lentotoimintayksikön välittämänä helikopterimiehistölle, joka sisältää ohjaajat, mekaanikot, pintapelastajat ja ensihoitajat. Kysely välitettiin lentotoimintayksikön toimesta 33 henkilölle. Kysely oli voimassa kuusi päivää, ja määräaikaan mennessä vastauksia tuli 17 kappaletta, jolloin vastausprosentti oli 51,52 %. Jos tarkastellaan vastausprosenttia sen mukaan, että vuorolistan mukaan näistä 27 henkilöä, oli työpaikallaan tänä ajanjaksona, kun kysely oli voimassa ja jos

kukaan ei ole vastannut vapaa-ajaltaan, olisi vastausprosentti 62,96 %. Pidän tätäkin vastausprosenttia oikein hyvänä tuloksena.

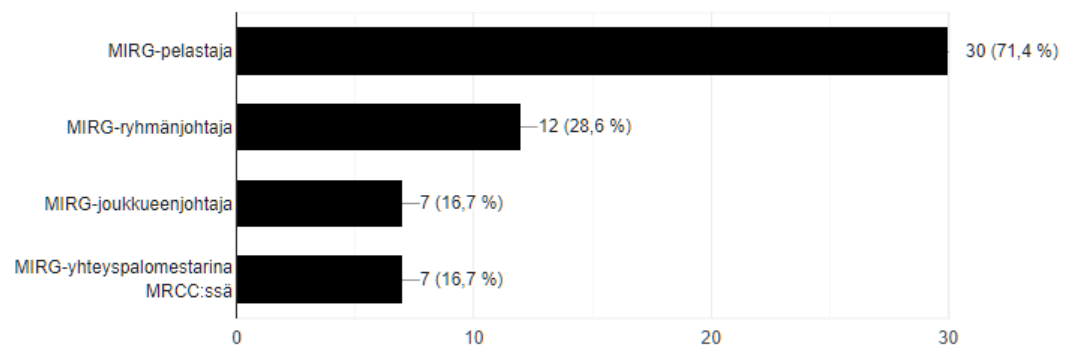


Kuva 2. Vinssausharjoitus saaristomerellä liikkuvaan alukseen. Kuvassa vasemmalta pintapelastaja Jukka-Pekka Silvasti ja vinssauksessa MIRG-pelastaja Mika Pukari. (Kuva: Marko Virolainen.)

4 MIRG-HENKILÖSTÖLLE VÄLITETYN KYSELYN TULOKSET

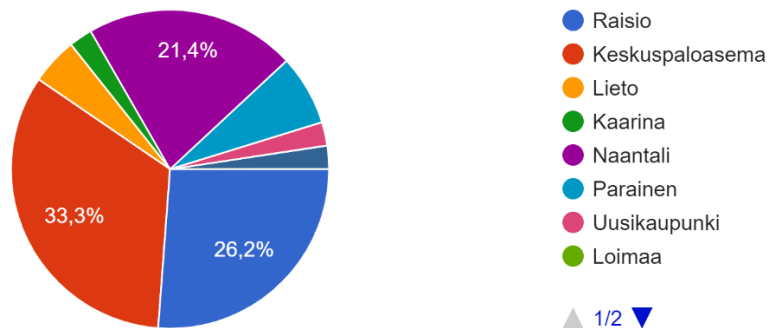
4.1 Kyselyyn osallistuneiden MIRG-tehtävä, kokemus ja sijoituspaikka.

Kyselyyn osallistui 42 henkilöä, joista 30 toimi MIRG-pelastajan tehtävässä, 12 MIRG-ryhmänjohtajana, 7 MIRG-joukkueenjohtajana ja 7 MIRG-yhteyspalomestarina meripelastuskeskuksessa (MRCC). (Kuva 3.)



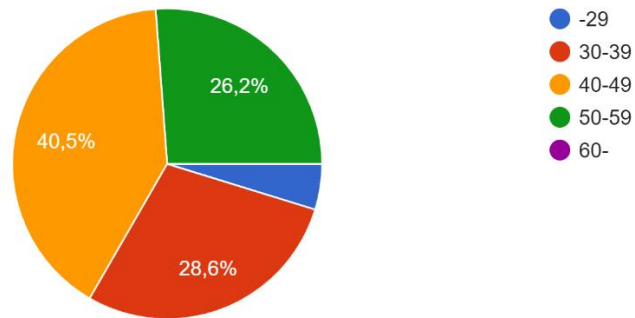
Kuva 3. Kyselyyn vastanneiden työtehtävä.

Pääasialliseksi asemapaikakseen vastaajat kertoivat seuraavasti: Keskuspaloasema 14, Raisio 11, Naantali 9, Parainen 3, Lieto 2, Uusikaupunki 1, Kaarina 1 ja jokin muu 1 vastaus. (Kuva 4.)



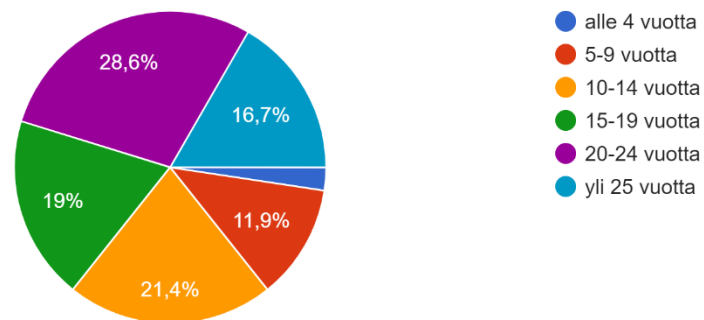
Kuva 4. Kyselyyn vastanneiden pääasiallinen sijoituspaikka.

Vastanneiden ikäjakauma: Kaksi henkilöä alle 29 vuotta, 12 vastaajaa 30–39 vuotta, 17 vastaajaa 40–49 vuotta, 11 vastaajaa 50–59 vuotta, eikä yhtään yli 60-vuotiasta. (Kuva 5.)



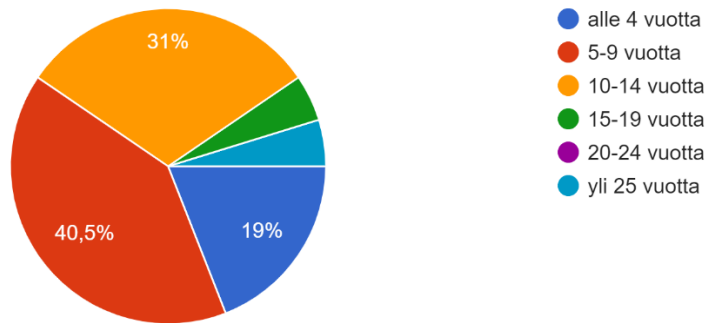
Kuva 5. Kyselyyn vastanneiden ikäjakauma.

Kokemus pelastusalalta: yli 25 vuotta 7 vastaajalla, 20–24 vuotta 12 vastaajalla, 15–19 vuotta 8 vastaajalla, 10–14 vuotta 9 vastaajalla, 5–9 vuotta 5 vastaajalla ja alle 4 vuotta yhdellä vastaajalla. (Kuva 6.)



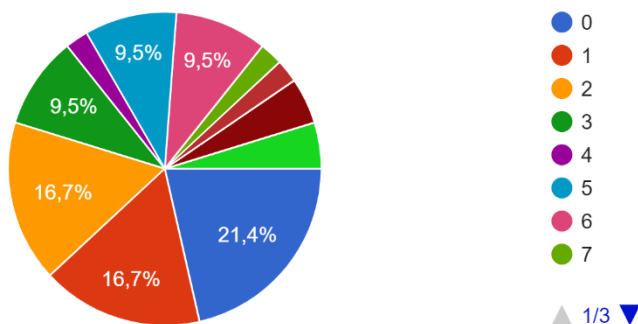
Kuva 6. Kyselyyn vastanneiden kokemus pelastusalalta.

Suurin osa, eli 17 vastaajista on ollut toiminnassa mukana 5–9 vuotta, 13 vastaajaa 10–14 vuotta, 8 vastaajaa alle 4 vuotta, 2 vastaajaa 15–19 vuotta ja 2 vastaajaa yli 25 vuotta. (Kuva 7.)



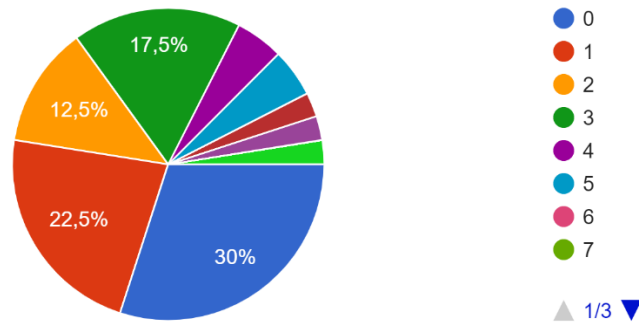
Kuva 7. Kyselyyn vastanneiden kokemus MIRG-toiminnasta.

Oman muistikuvan mukaan henkilöt ovat osallistuneet MIRG-hälytystehtäville seuraavasti: ei yhdellekään 9 vastaajaa, yhdelle 7 vastaajaa, kahdelle 7 vastaajaa, kolmelle 4 vastaajaa, neljälle 1 vastaaja, viidelle 4 vastaajaa, kuudelle 4 vastausta, seitsemälle 1 vastaus, kahdeksalle 1 vastaus, viidelletoista 2 vastausta ja yli kahdellekymmenelle 2 vastausta. (Kuva 8.)



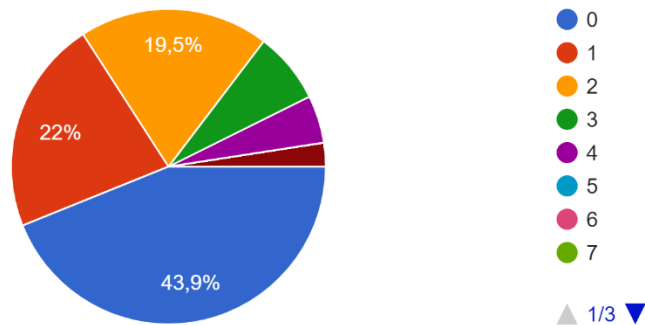
Kuva 8. Kyselyyn vastanneiden osallistumismäärä MIRG-hälytystehtäville.

Näistä tehtävälle lähtemiseen on johtanut 0 kertaa 12 vastausta, 1 kertaa 9 vastausta, 2 kertaa 5 vastausta, 3 kertaa 7 vastausta, 4 kertaa 2 vastausta, 5 kertaa 2 vastausta, 8 kertaa 1 vastaus, 10 kertaa 1 vastaus ja useammin kuin 20 kertaa yksi vastaus. (Kuva 9.)



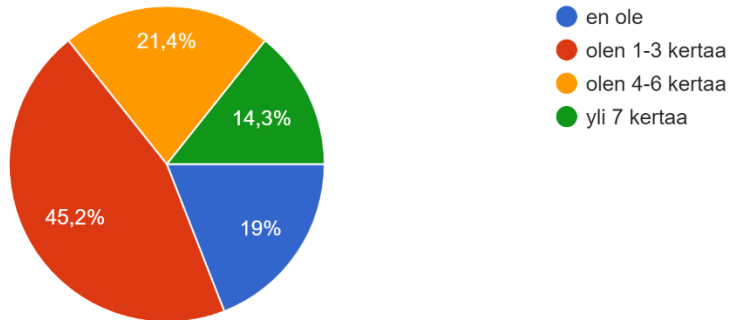
Kuva 9. Kyselyyn vastanneiden matkalle lähdettyjen tehtävämäärät.

Näistä kohteelle asti on johtanut 0 kertaa 18 vastausta, 1 kertaa 9 vastausta, 2 kertaa 8 vastausta, 3 kertaa 3 vastausta, 4 kertaa 2 vastausta, 15 kertaa yksi vastaus. (Kuva 10.)



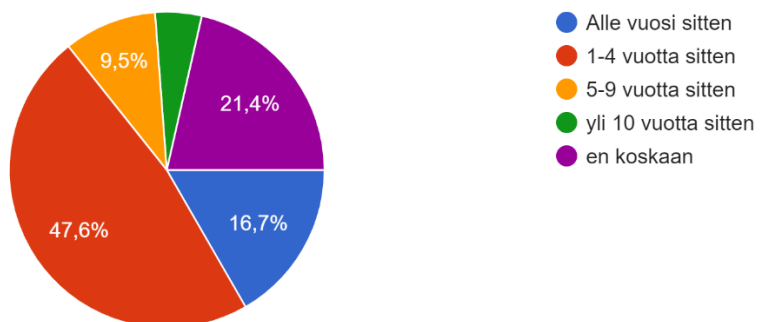
Kuva 10. Kyselyyn vastanneiden tehtävämäärät niissä tehtävissä, joissa on menty kohteeseen asti.

Kokonaissuoritusten omaisiin harjoituksiin henkilöstö on vastannut osallistuneensa seuraavasti: ei yhdellekään 8 vastausta, 1 - 3 kertaa 19 vastausta, 4 - 6 kertaa 9 vastausta, yli 7 kertaa 6 vastausta. (Kuva 11.)



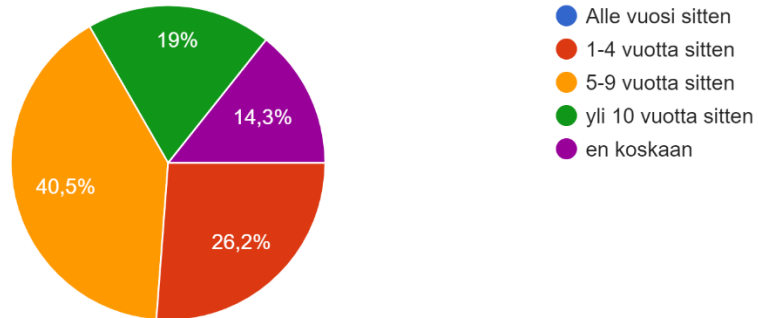
Kuva 11. Kyselyyn vastanneiden osallistuminen kokonaissuorituksen omaisiin harjoituksiin.

Varsinaiseen pelastautumiskoulutukseen alus- ja meriolosuhteissa ovat vastaajat osallistuneet seuraavasti: Ei koskaan 9 vastausta, alle vuosi sitten 7 vastausta, 1-4 vuotta sitten 20 vastausta, 5-9 vuotta sitten 4 vastausta, yli kymmenen vuotta sitten 2 vastausta. (Kuva 12.)



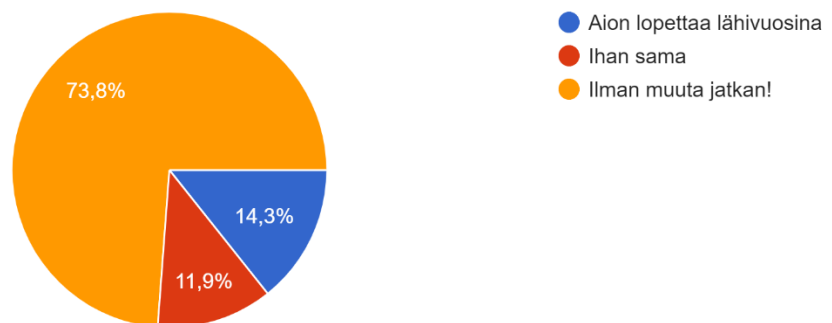
Kuva 12. Kyselyyn vastanneiden osallistuminen pelastautumiskoulutukseen.

HUET-koulutukseen henkilöstö on osallistunut seuraavasti: ei koskaan 6 vastausta, 1 - 4 vuotta sitten 11 vastausta, 5 - 9 vuotta sitten 17 vastausta, yli kymmenen vuotta sitten 8 vastausta. (Kuva 13.)



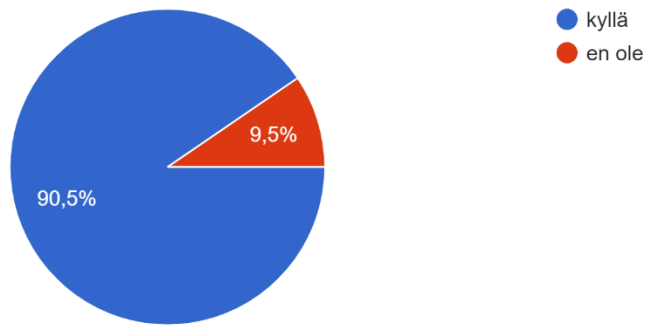
Kuva 13. Kyselyyn vastanneiden osallistuminen HUET-koulutukseen.

Halukkuudestaan jatkaa MIRG-toiminnassa ovat vastaajat vastanneet seuraavasti: ”Ilman muuta jatkan!” 31 vastausta, ”Ihan sama” 5 vastausta ja ”Aion lopettaa lähivuosina” 6 vastausta. Huomioitavaa on, että lähivuosina lopettamisaikeissa olevista 5 on 50 – 59-vuotiaita vastaajia ja yksi 40 – 49-vuotias. (Kuva 14.)



Kuva 14. Kyselyyn vastanneiden halukkuus jatkaa toiminnassa.

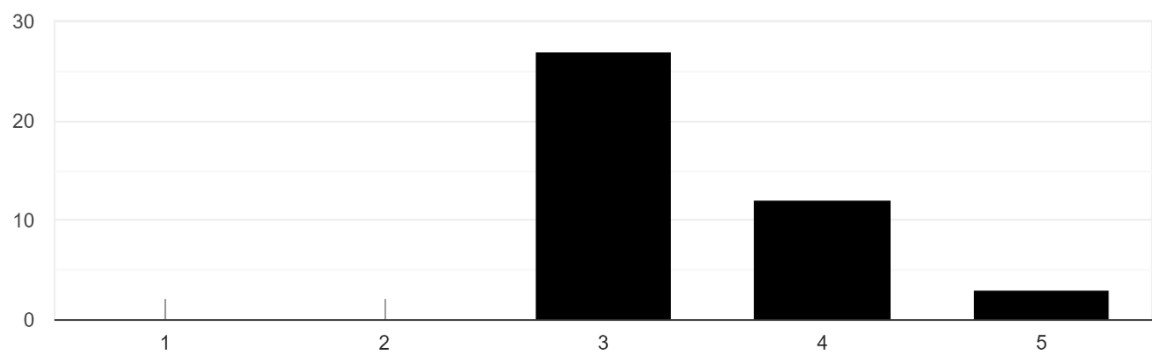
Nykymuotoisen MIRG-peruskoulutuksen, joka sisältää MIRG-miehistö ja MIRG-päällystökoulutuksen, on käynyt 38 vastaajaa ja 4 vastaajaa ei ole suorittanut nykymuotoista koulutusta, vaan todennäköisesti aiemman toimintaan pätevöittävän koulutuksen. (Kuva 15.)



Kuva 15. Kyselyyn vastanneiden MIRG-peruskoulutus

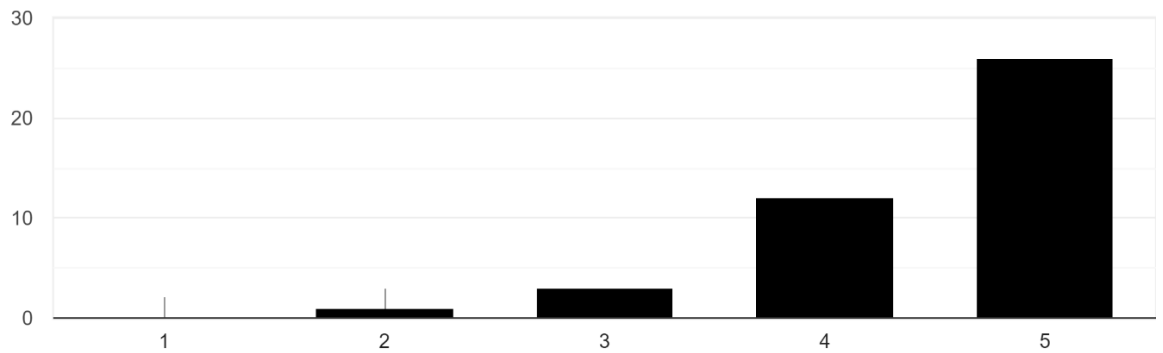
4.2 Mielenpiteet koulutuksesta

Valtaosa vastaajista, 27 vastaajaa, piti nykymuotoista peruskoulutuksen laajuutta sopivana, 12 vastaajaa oli sitä mieltä, että laajuutta voisi lisätä ja 3 vastaajan mielestä laajuutta tulee lisätä. (Kuva 16.)



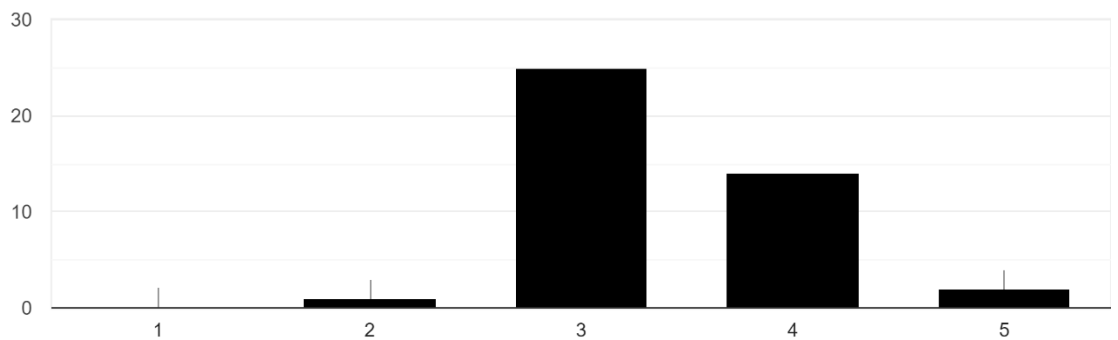
Kuva 16. Kyselyyn vastanneiden mielenpide peruskoulutuksen laajuudesta.

Kysyttäessä, miten tärkeäksi toiminnan kannalta koet säännöllisen MIRG-harjoittelun, vaihtoehtona oli viisi portainen asteikko, jossa 1 tarkoitti ”Ei yhtään tärkeää” ja 5 ”Erittäin tärkeää”. Valtaosa vastaajista, 26 vastaajaa, piti säännöllistä harjoittelua erittäin tärkeänä 12 vastaajaa vastasi seuraavan arvon, 3 seuraavan ja ainoastaan yksi vastasi asteikolla alle keskitason. (Kuva 17.)



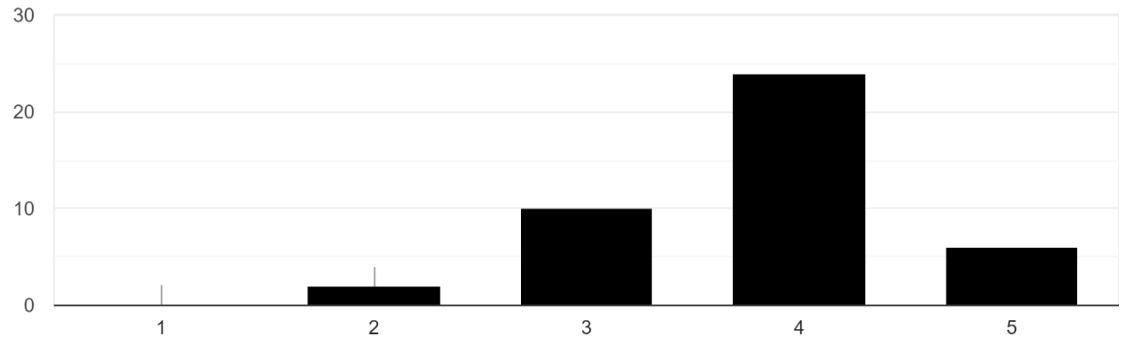
Kuva 17. Kyselyyn vastanneiden mielipide MIRG-harjoittelun tärkeydestä

Valtaosa vastaajista, 25 vastaajaa, piti nykyistä vuosittaista vähimmäisharjoittelun määrää sopivana, 14 vastaajan mielestä määrää voisi lisätä, kahden mielestä tulisi lisätä ja yhden mielestä voisi vähentää. (Kuva 18.)



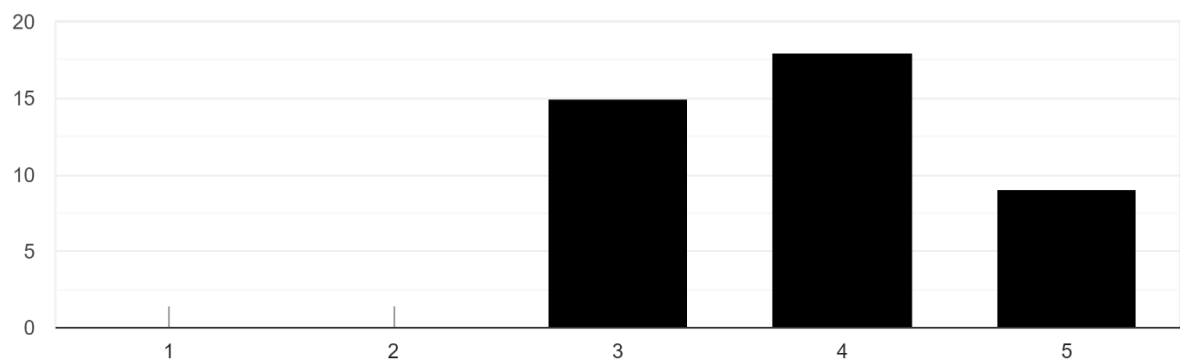
Kuva 18. Vastanneiden mielipide nykyisestä harjoittelun vähimmäismäärästä.

Teoriakoulutusta voisi valtaosan, 24 vastaajan, mielestä lisätä, 6 vastaajan mielestä tulee lisätä, 10 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva ja kahden mielestä määrää voisi vähentää. (Kuva 19.)



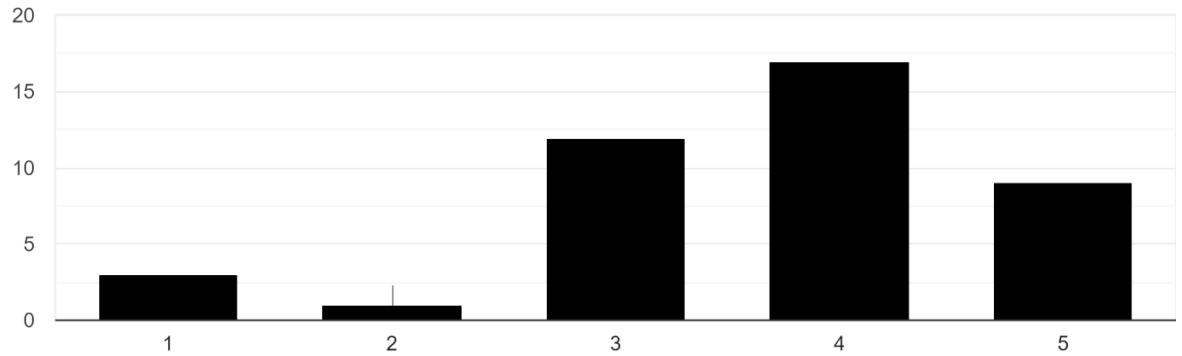
Kuva 19. Kyselyyn vastanneiden mielipide teoriakoulutuksen määrään.

Kysyttäessä kertausten tarvetta merenkulun englannin kielessä 15 vastasi, että nykyinen on sopiva, 18 vastasi, että voisi lisätä, ja 9 vastasi että koulutusta tulee lisätä. (Kuva 20.)



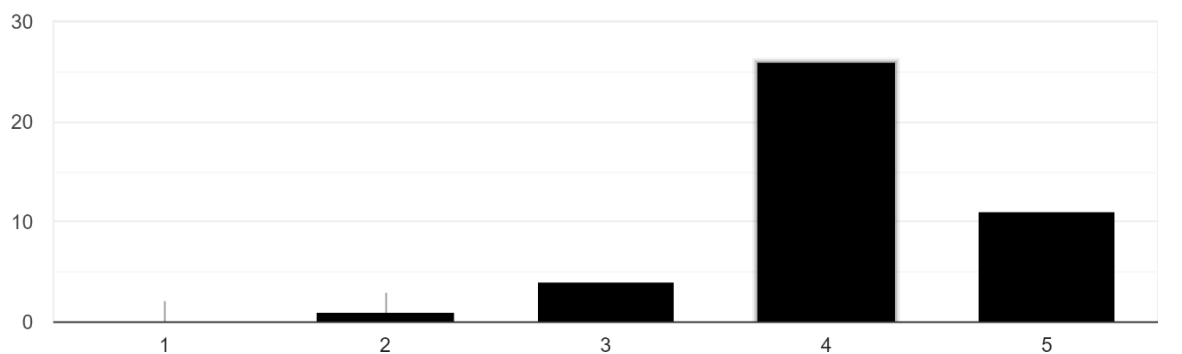
Kuva 20. Kyselyyn vastanneiden kokemus englannin kielen kertaamisen tarpeesta.

Kysyttäessä kertaamisen tarvetta merenkulun ruotsin kielessä 12 vastasi, että nykyinen on sopiva, 17 vastasi, että voisi lisätä, 9 vastasi että, koulutusta tulee lisätä, yksi vastasi, että voisi vähentää, ja kolme, että tulee vähentää. (Kuva 21.)



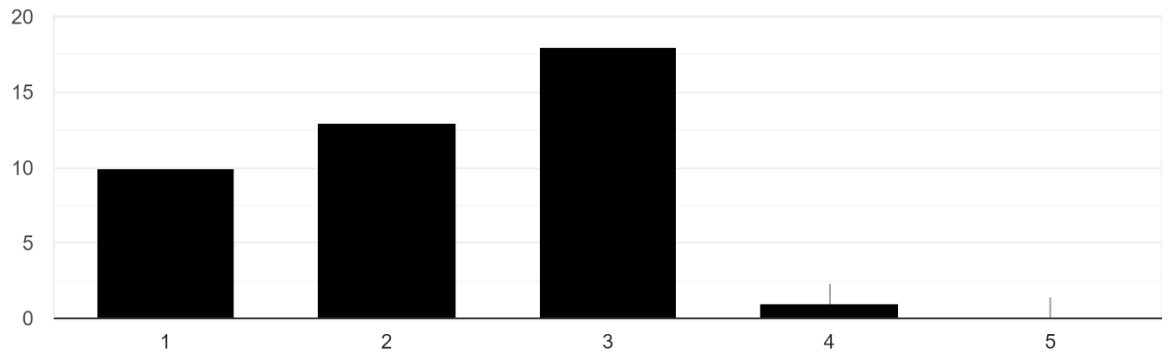
Kuva 21. Kyselyyn vastanneiden kokemus ruotsin kielen kertaamisen tarpeesta.

Ulkopuolisen koulutuksen määrästä 11 vastaajaa oli sitä mieltä, että koulutusta tulee lisätä, 26 vastaajaa oli sitä mieltä, että koulutusta voisi lisätä, 4 vastaajaa piti nykyistä sopivana määränä ja yhden mielestä määrää voisi vähentää. (Kuva 22.)



Kuva 22. Kyselyyn vastanneiden kokemus ulkopuolisen koulutuksen tarpeesta.

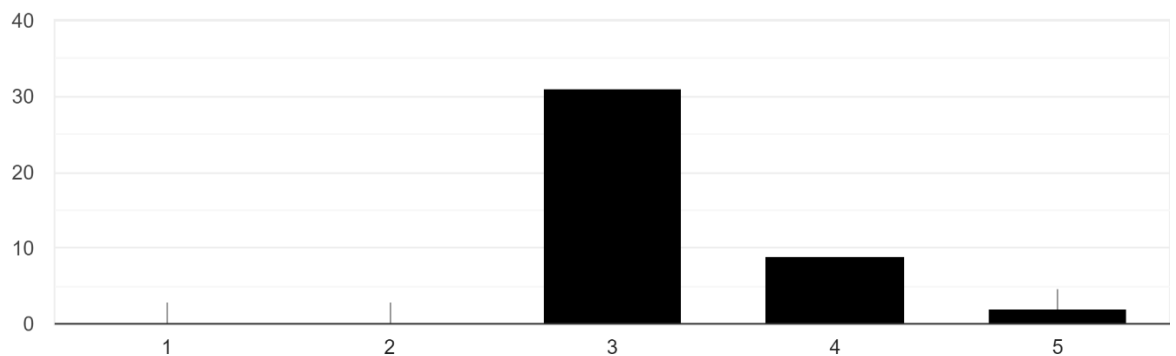
Pääsääntöisesti vastaajat eivät kokeneet MIRG-toimintaa kuormittavana, asteikolla 1 = ”Ei lainkaan kuormittavaa” ja 5 = ”Hyvin kuormittavaa”. (Kuva 23.)



Kuva 23. Kyselyyn vastanneiden kokemus toimintaan osallistumisen kuormittavuudesta.

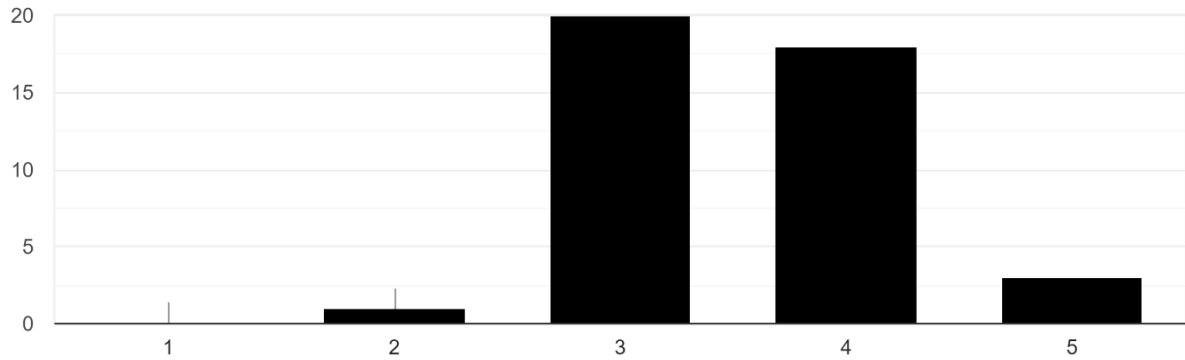
4.3 Helikopteritoiminnan harjoitus- ja koulutusaiheet.

Valtaosa, 31 vastaajista, oli sitä mieltä, että varusteiden ja kaluston pakkaamisen harjoitusta on sopivasti, ja 9 vastaajaa katsoi, että harjoituksia voisi lisätä, ja 2 oli sitä mieltä, että näitä tulisi lisätä. (Kuva 24.)



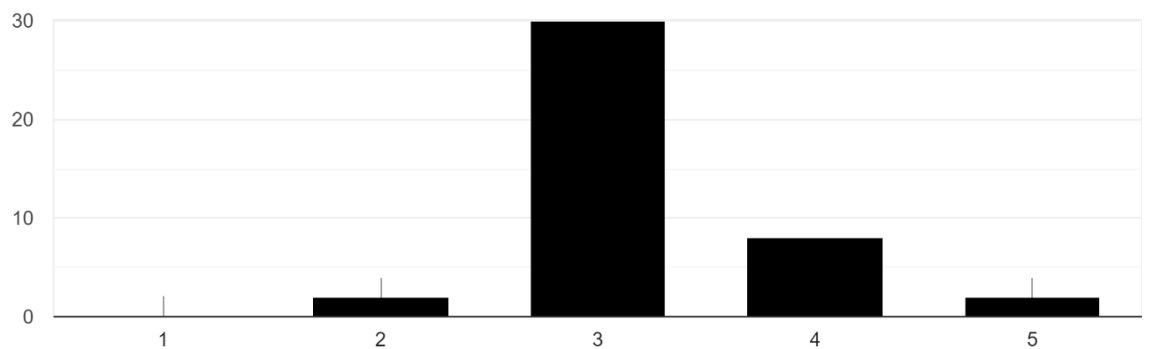
Kuva 24. Kyselyyn vastanneiden kokemus varusteiden ja kaluston pakkaamisen harjoittelun määrästä.

Helikopterille saapumisen harjoittelua vastaajista 20 piti sopivana, 18 oli sitä mieltä, että määrää voisi lisätä, ja kolmen mielestä harjoitusmäärää tulisi lisätä. Yhden mielestä harjoitusmäärää voisi vähentää. (Kuva 25.)



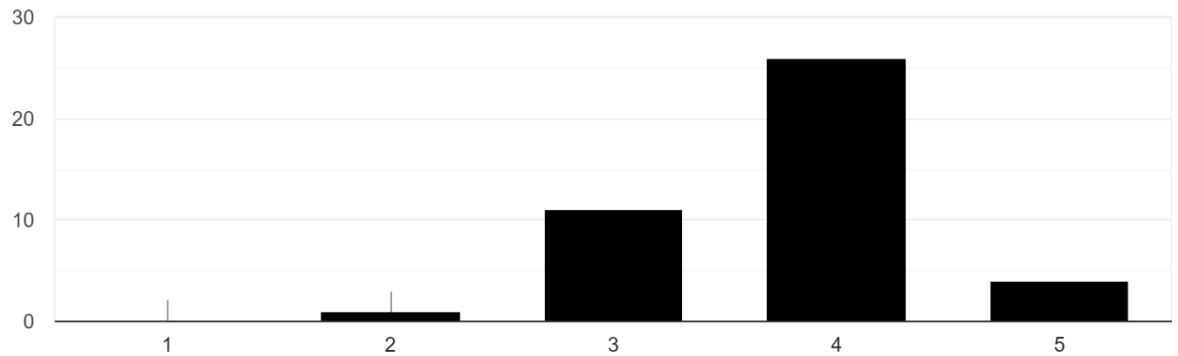
Kuva 25. Kyselyyn vastanneiden kokemus helikopterille saapumisen harjoittelun määrästä.

Kaluston pakkaamista ja henkilöiden sijoittumista helikopteriin -harjoittelun määrää piti sopivana 30 vastaajaa, 8 vastaajaa oli sitä mieltä, että harjoitusmäärää voisi lisätä, kahden mielestä määrää tulee lisätä ja kahden mielestä voisi vähentää. (Kuva 26. ja Kuva 1, s.14)



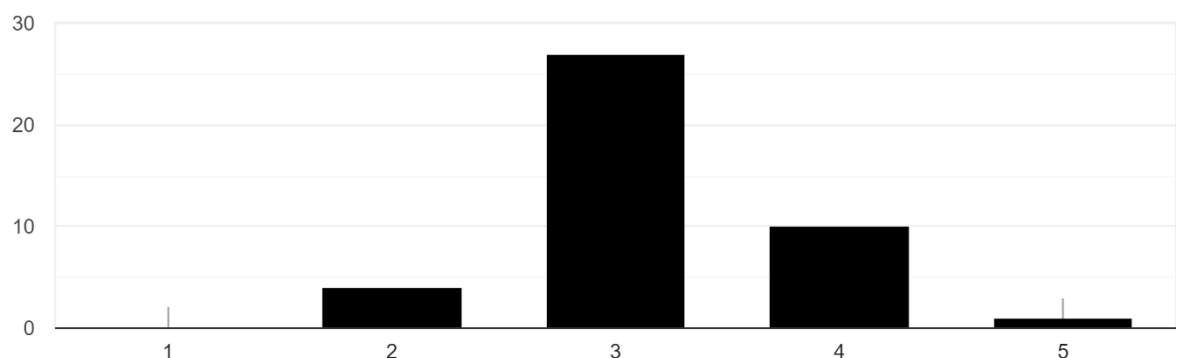
Kuva 26. Kyselyyn vastanneiden kokemus kaluston pakkaamisen ja helikopteriin sijoittumisen harjoittelun määrästä.

Kommunikoinnin harjoittelun määrää helikopterin melualueella piti sopivana 11 vastaajaa, 26 vastaajaa oli sitä mieltä, että harjoittelun määrää voisi lisätä, ja neljän mielestä tulee lisätä. Yhden vastaajan mielestä harjoitusmäärää voisi vähentää. (Kuva 27.)



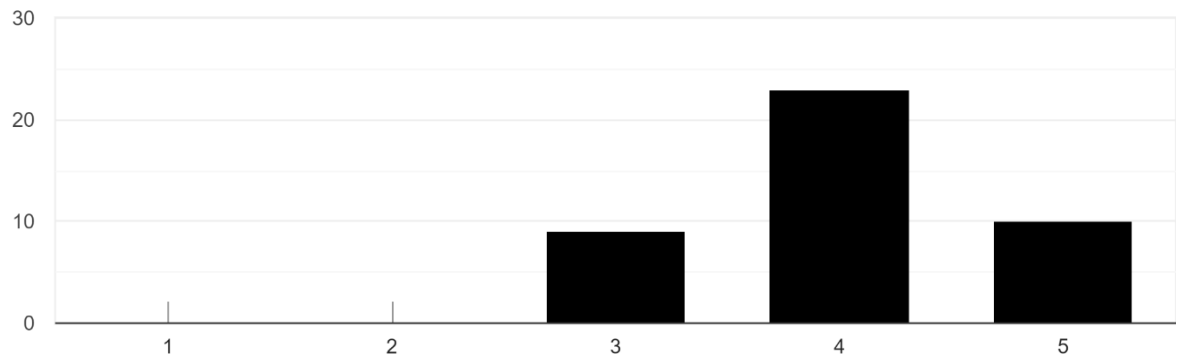
Kuva 27. Kyselyyn vastanneiden kokemus kommunikoinnista helikopterin melualueella harjoittelun määrästä.

Henkilöstön ja kaluston vinssauksen harjoittelun määrää pidettiin sopivana 27 vastaajan mielestä, 10 mielestä voisi lisätä ja 1 mielestä tulee lisätä. Yhden vastaajan mielestä harjoittelun määrää voisi vähentää. (Kuva 28 ja kuva 2, s.16.)



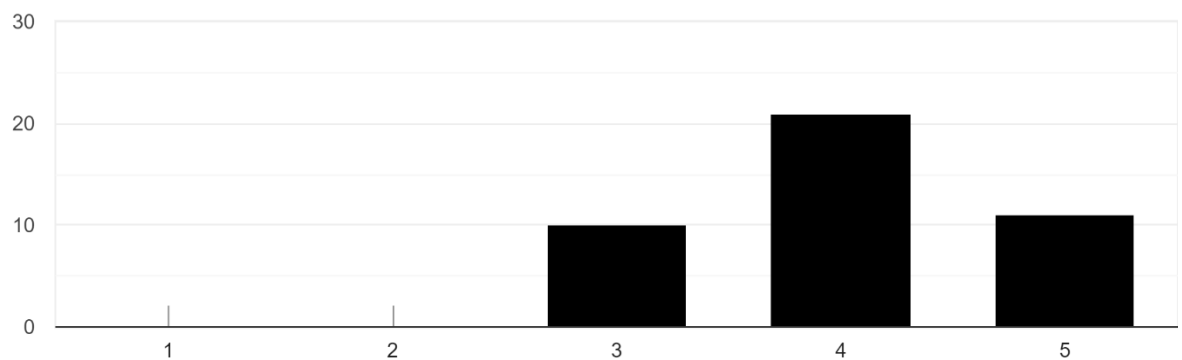
Kuva 28. Kyselyyn vastanneiden kokemus henkilöstön ja kaluston vinssauksen harjoittelun määrästä.

Häiriötilanteiden hallinta vinssauksessa -harjoittelua tulisi lisätä 10 vastaajan mielestä, 23 vastaajan mielestä voisi lisätä, ja 9 piti nykyistä määrää sopivana. (Kuva 29.)



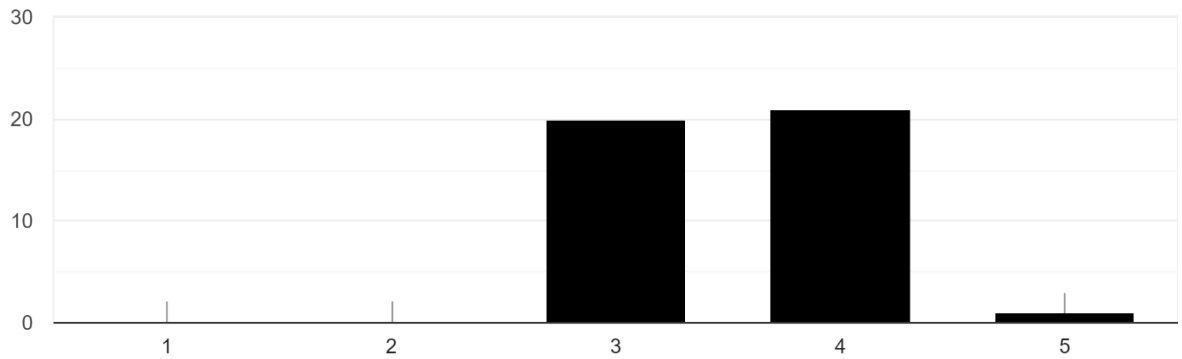
Kuva 29. Kyselyyn vastanneiden kokemus vinssauksen häiriötilanteiden hallinnan harjoittelun määrästä.

Muiden häiriötilanteiden hallinnan harjoittelua piti sopivana 10 vastaajaa, 21 vastaajan mielestä voisi lisätä ja 11 vastaajan mielestä tulee lisätä. (Kuva 30.)



Kuva 30. Kyselyyn vastanneiden kokemus muiden häiriötilanteiden hallinnan harjoittelun määrästä.

Hangaariharjoitusten ja teoriakoulutusten määrää 20 vastaajaa piti sopivana, 21 voisi lisätä määrää ja yhden mielestä määrää tulee lisätä. (Kuva 31.)



Kuva 31. Kyselyyn vastanneiden kokemus hangaari- ja teoriakoulutusten määrästä.

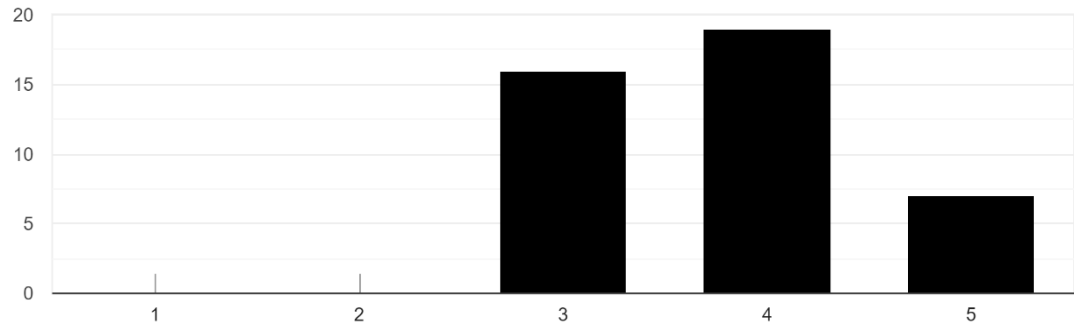
Kerro vapaasti mitä tai minkälaista harjoittelua kaipaisit lisää helikopterimiehistön kanssa tai mitä jättäisit vähemmälle? – kohtaan tuli 14 vastausta:

- HUET-/Lohjan koulutukseen olisi hyvä saada joku kertaus silloin tällöin
- Erilaisia kokonaissuoritteita, joissa kalusto/varusteet vaihtuvat. Vinssaaminen ei pitäisi olla pakollisissa suoritteissa, koska siinä ei ole mitään ihmeellistä mitä pitäisi toistuvasti harjoitella.
- Vedestä vinssausta hieman haastavammassa olosuhteissa
- Tällä hetkellä helikopterimiehistön kanssa ainoa yhteinen harjoitus on vinssaus. Joka vuosi. Vinssausharjoitus on riittävä kerran kahdessa vuodessa. Muita harjoitteita tulee lisätä.
- Laivoihin voisi useammin järjestää käyntejä ja jonkinlaista yhteisharjoituksia
- Kaikkea lisää
- Helikopteritoimintaan tuntuu kerta vuodessa sopivalta, mutta harjoituksen laatuun voisi panostaa. Laajempi harjoitus, kun kerran pääsee!? Välillä ollut haasteita saada vuosittainen vinssaus aikaiseksi.

- Erilaisia vinssauspaikkoja ja -olosuhteita
- En toimi helikopterissa (MIRG-päällystö)
- Erään keskustelun perusteella tuntuu siltä, että koko MIRG-päällystöllä oletetaan olevan valmius toimia myös laivalla joukkueenjohtajana. Jos em. valmius on tarkoitus pitää yllä, on päivätyössä työskentelevälle päällystölle luotava ohjelma mm. lentovalmiuden ylläpitämiseen.
- Häiriötilanteet, kommunikointi (ilman radiota) sekä kopteriin menoa muualla kuin platalla tulisi lisätä.
- "Keikanajoa" eli tehtävän suorittamisia kokonaisuutena lisää.
- Teknistä ja taktista toimintaa onnettomuusaluksella erilaisissa onnettomuustilanteissa ja olosuhteissa.
- Toimiminen ongelmatilanteissa.

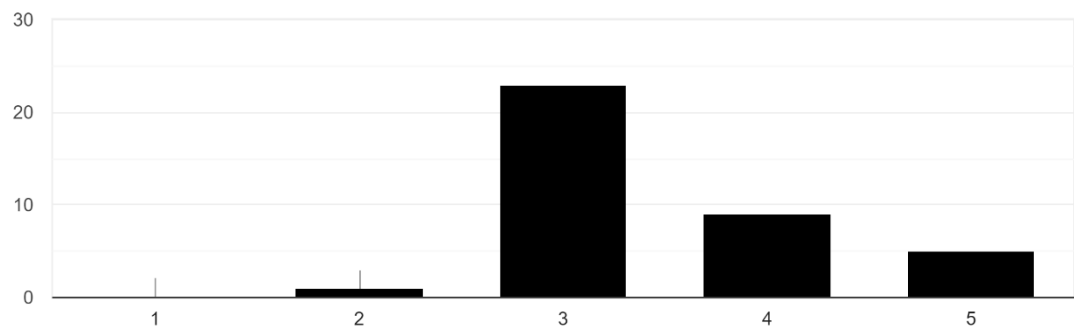
4.4 Harjoitusmäärät eri harjoitus- ja koulutusaiheissa.

16 vastaajaa piti toiminnan käynnistämisen harjoittelun määrää sopivana, 18 vastaajan mielestä harjoittelun määrää voisi lisätä ja 7 vastaajan mielestä määrää tulisi lisätä. (Kuva 32.)



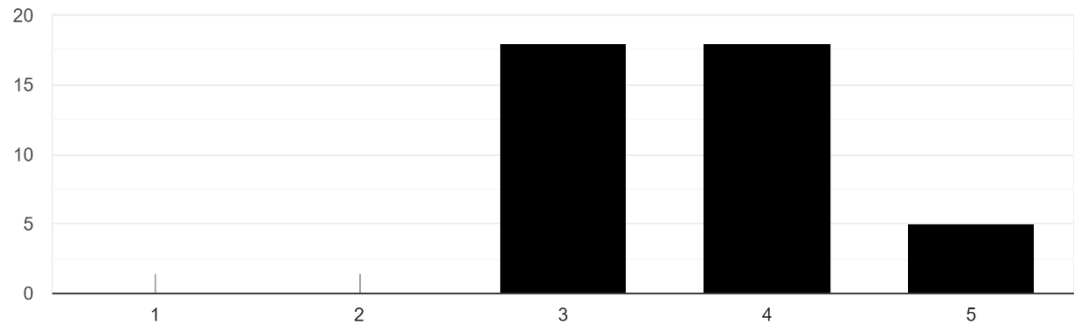
Kuva 32. Kyselyyn vastanneiden kokemus hälytyksen, tilanteen arvioinnin, toiminnasta päättämisen ja toiminnan käynnistämisen harjoittelun määrästä.

MIRG-yhteyspalomestarin toiminnan harjoittelua piti sopivana 23 vastaajaa, 9 voisi lisätä sitä, ja 5 oli sitä mieltä, että harjoittelun määrää tulisi lisätä. Yksi oli sitä mieltä, että määrää voisi vähentää. (Kuva 33.)



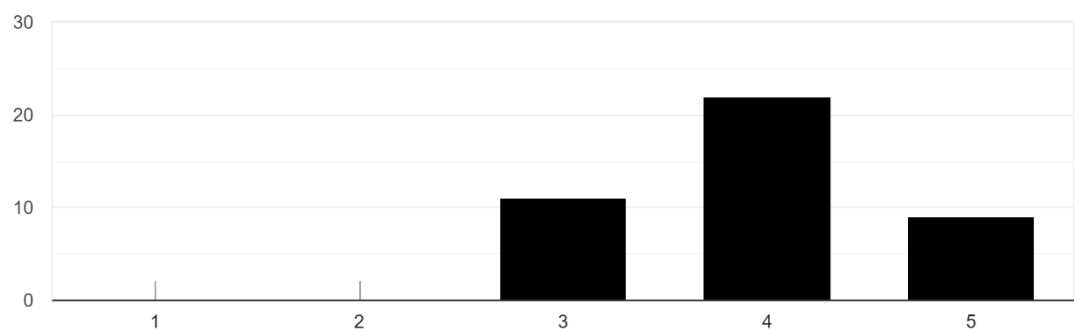
Kuva 33. Kyselyyn vastanneiden kokemus yhteyspalomestarin toiminnan harjoittelun määrästä.

MIRG-toiminnan harjoittelua eri tasoilla piti sopivana 18 vastaajaa, 18 mielestä harjoittelua voisi lisätä ja 5 mielestä harjoittelua tulee lisätä. (Kuva 34.)



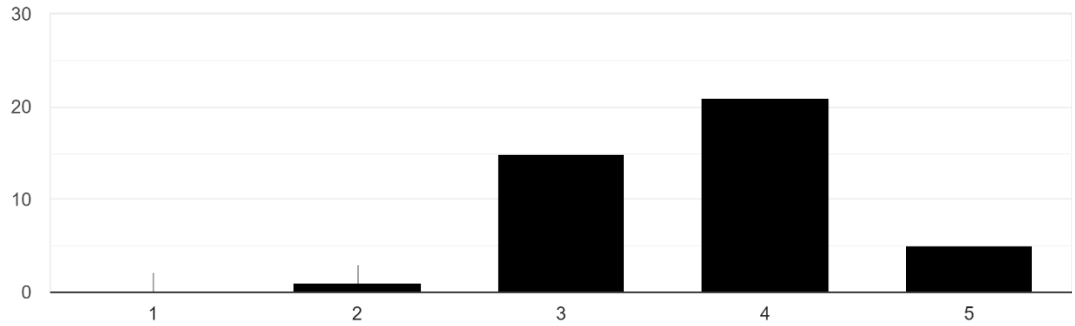
Kuva 34. Kyselyyn vastanneiden kokemus eri johtamistasojen harjoittelun määrästä.

Useamman MIRG-ryhmän kanssa MIRG-joukkueena harjoittelun määrää tulisi lisätä 9 vastaajan mielestä, 22 vastaajan mielestä voisi lisätä, ja 11 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 35.)



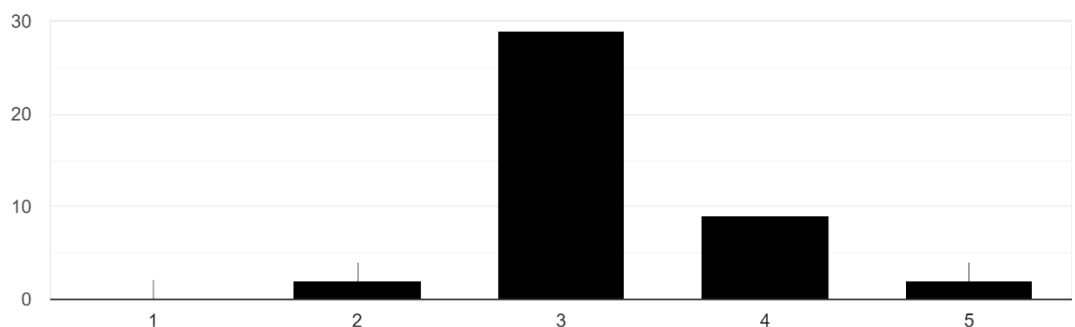
Kuva 35. Kyselyyn vastanneiden kokemus useamman ryhmän kanssa harjoittelun määrästä.

Vakioitujen menetelmäohjeiden hallinnan harjoituksia tulisi lisätä 5 vastaajan mielestä, 21 vastaajan mielestä voisi lisätä, ja yhden vastaajan mielestä voisi vähentää. 15 vastaajaa piti nykyistä määrää sopivana. (Kuva 36.)



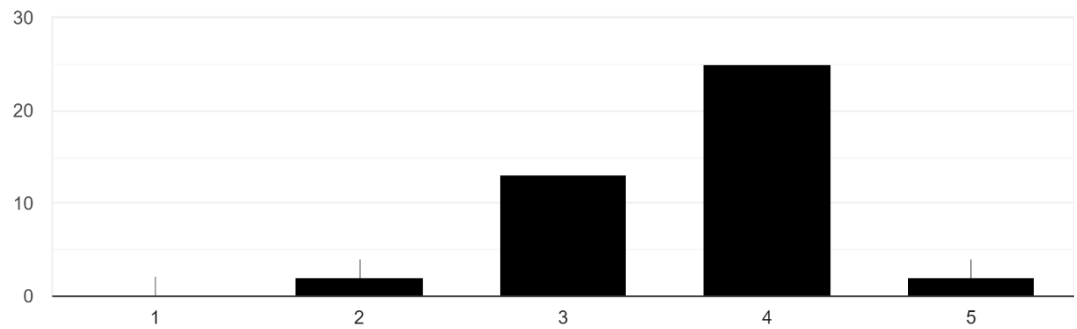
Kuva 36. Kyselyyn vastanneiden kokemus vakioitujen menetelmäohjeiden hallinnan harjoittelun määrästä.

Tukikohdan perustamisen ja varusteiden vaihtoa aluksessa -harjoittelun määrää halusi lisätä kaksi vastaajaa, 9 vastaajaa voisi lisätä, 29 vastaajaa piti nykyistä määrää sopivana ja 2 oli sitä mieltä, että määrää voisi nykyisestään vähentää. (Kuva 37.)



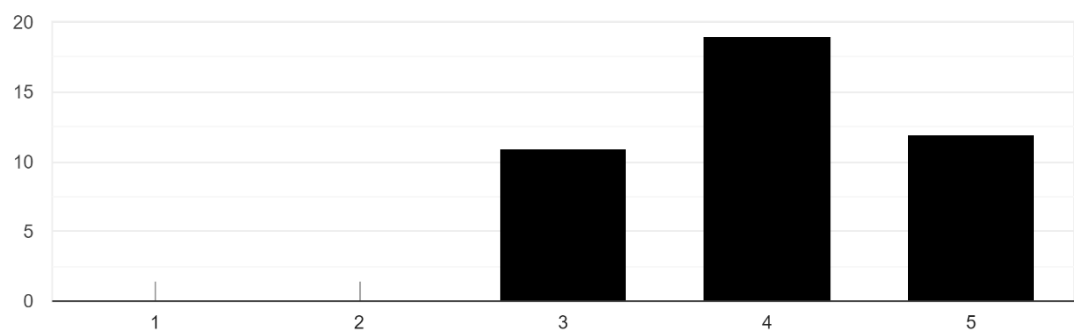
Kuva 37. Kyselyyn vastanneiden kokemus tukikohdan perustamisen ja varusteiden vaihtoa aluksella -harjoittelun määrästä.

Safetyplanin lukeminen ja tunteminen -harjoittelusta 2 vastaajaa oli sitä mieltä, että harjoitusmäärää tulee lisätä, 25 voisi lisätä ja 2 voisi vähentää. 13 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 38.)



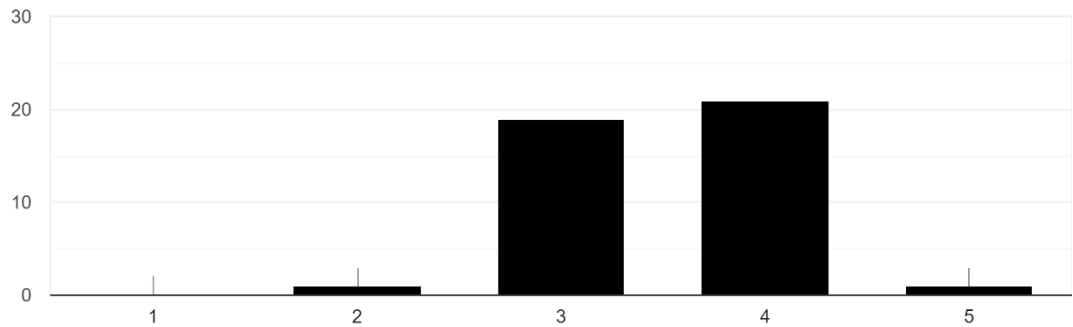
Kuva 38. Kyselyyn vastanneiden kokemus safetyplanin lukeminen ja tunteminen -harjoittelun määrästä.

Alusten tunteminen – vierailuja ja harjoituksia aluksilla tulisi lisätä 12 vastaajan mielestä, 19 vastaajan mielestä voisi lisätä ja 11 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 39.)



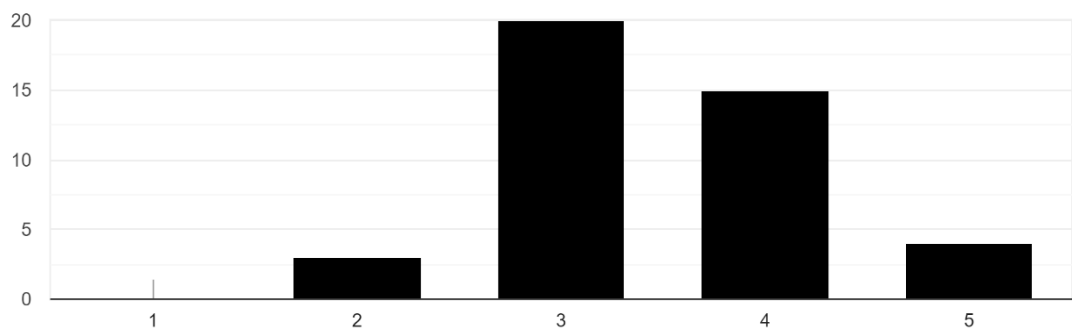
Kuva 39. Kyselyyn vastanneiden kokemus vierailuista eri aluksilla ja eri aluksilla harjoittelun määrästä.

MIRG-toiminnan rajapinnat - johtosuhteet aluksella -harjoituksia tulisi lisätä 1 vastaajan mielestä, 21 vastaajan mielestä voisi lisätä, ja yhden vastaajan mielestä voisi vähentää. 19 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 40.)



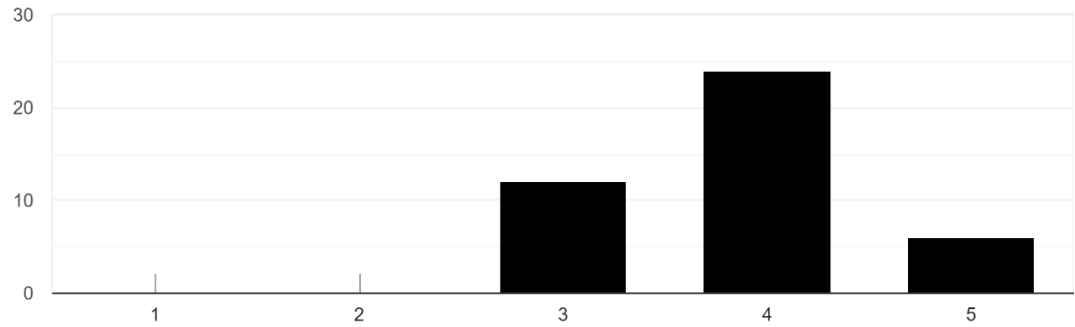
Kuva 40. Kyselyyn vastanneiden kokemus johtosuhteiden harjoittelun määrästä onnettomuusaluksella.

Savusukellus- ja sammutustyö laivassa -harjoituksia tulisi lisätä 4 vastaajan mielestä, 15 vastaajan mielestä voisi lisätä ja kolmen vastaajan mielestä voisi vähentää. 20 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 41.)



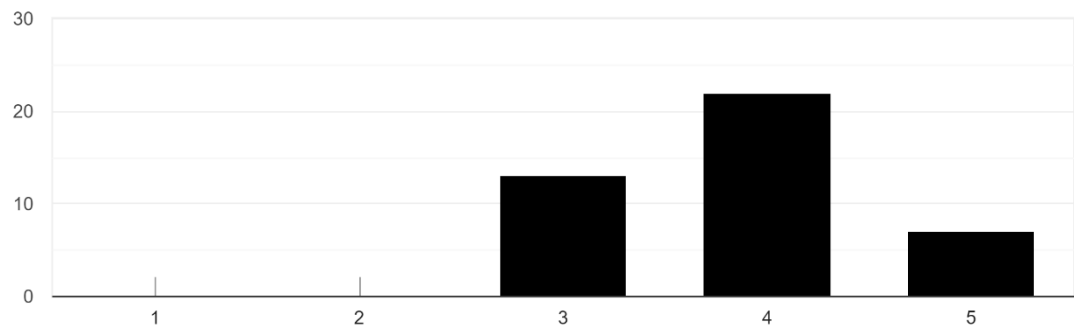
Kuva 41. Kyselyyn vastanneiden kokemus savusukelluksen ja sammutustyön harjoittelun määrästä laivassa.

Laivojen sammutus- ja pelastuskaluston tekninen tunteminen -harjoituksia tulisi lisätä 6 vastaajan mielestä, 24 vastaajan mielestä voisi lisätä ja 12 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 42.)



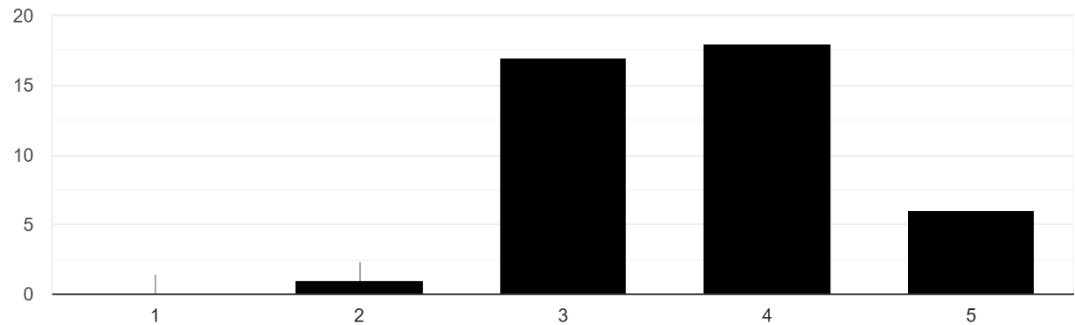
Kuva 42. Kyselyyn vastanneiden kokemus laivojen sammutus- ja pelastuskaluston teknisen harjoittelun määrästä.

Savunpoisto laivaolosuhteissa -harjoituksia tulee lisätä 7 vastaajan mielestä, 22 vastaajan mielestä voisi lisätä ja 13 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 43.)



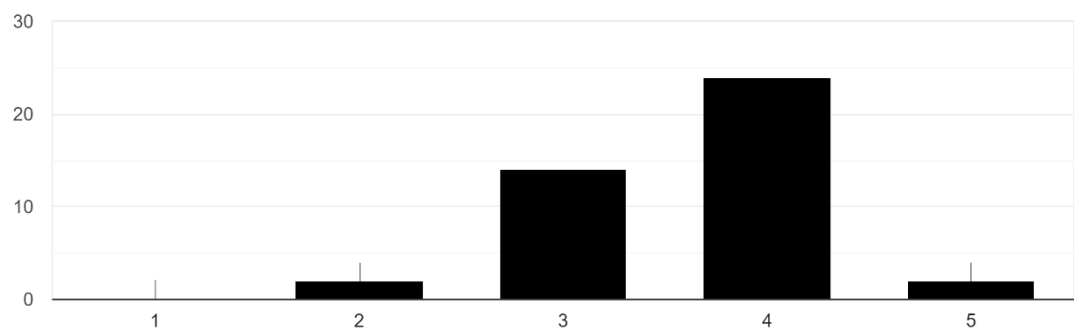
Kuva 43. Kyselyyn vastanneiden kokemus savunpoiston harjoittelun määrästä laivaolosuhteissa.

Vaarallisten aineiden onnettomuudet ja kemikaalisukellus laivaolosuhteissa -harjoituksia tulee lisätä 6 vastaajan mielestä, 18 vastaajan mielestä voisi lisätä, 17 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva, ja yhden vastaajan mielestä määrää voisi vähentää. (Kuva 44.)



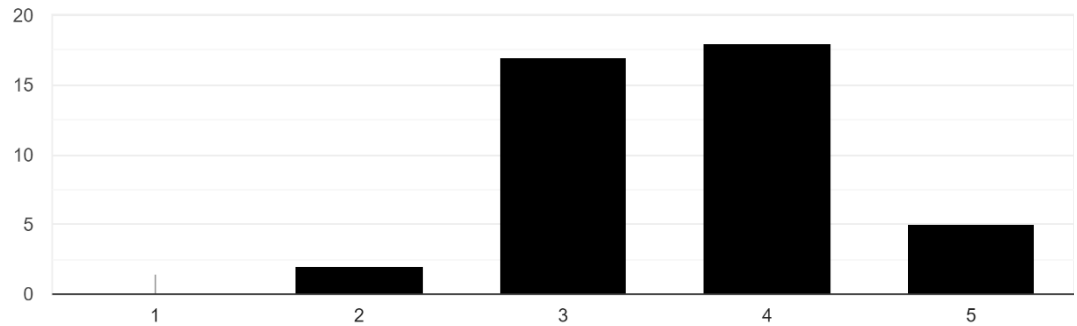
Kuva 44. Kyselyyn vastanneiden kokemus vaarallisten aineiden ja kemikaalisukelluksen harjoittelun määrästä laivaolosuhteissa.

MIRG-toiminta alusöljyonnettomuuksissa -harjoituksia tulee lisätä 2 vastaajan mielestä, 24 vastaajan mielestä voisi lisätä, 14 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva ja kahden mielestä määrää voisi vähentää. (Kuva 45.)



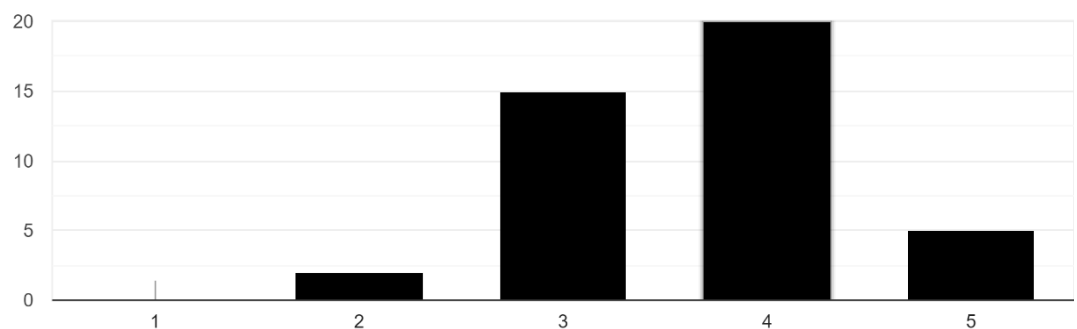
Kuva 45. Kyselyyn vastanneiden kokemus alusöljyvahinkotilanteiden harjoittelun määrästä.

Köysipelastustehtävä laivaolosuhteissa -harjoitusten määrää tulisi lisätä 5 vastaajan mielestä, 18 vastaajan mielestä voisi lisätä, 17 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva, ja 2 vastaajan mielestä nykyistä määrää voisi vähentää. (Kuva 46.)



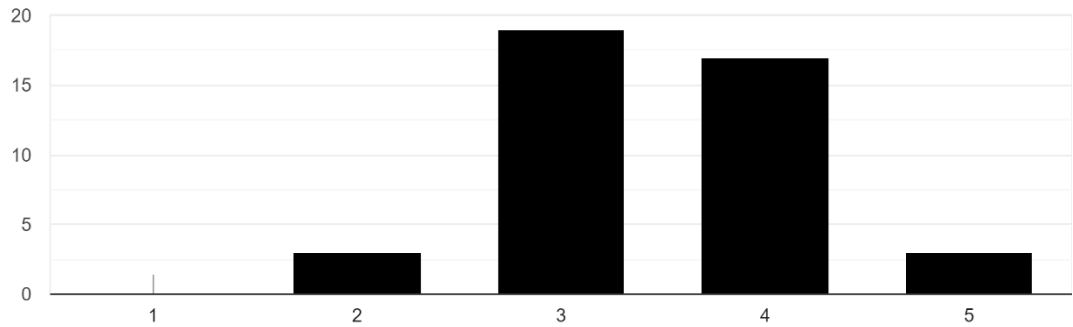
Kuva 46. Kyselyyn vastanneiden kokemus köysipelastusharjoittelun määrästä laivaolosuhteissa.

Muu pelastustehtävä laivaolosuhteissa -harjoitusten määrää tulee lisätä 5 vastaajan mielestä, 20 vastaajan mielestä voisi lisätä ja kahden mielestä määrää voisi vähentää. 15 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 47.)



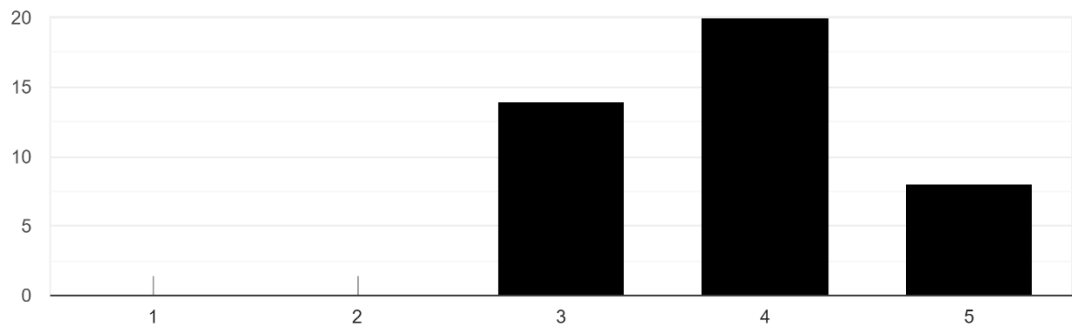
Kuva 47. Kyselyyn vastanneiden kokemus muiden pelastustehtävien harjoittelun määrästä laivaolosuhteissa.

Ensihoitotilanteiden harjoituksia halusi lisätä 3 vastaajaa, 17 mielestä voisi lisätä, 19 mielestä nykyinen määrä on sopiva ja 3 vastaajan mielestä määrää voisi vähentää. (Kuva 48.)



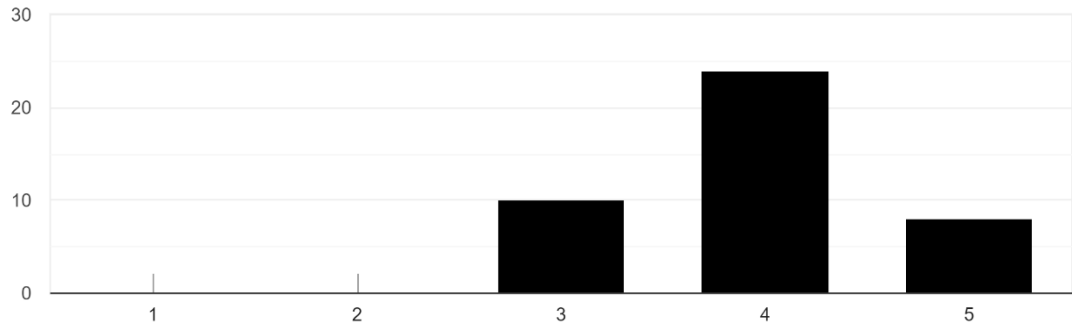
Kuva 48. Kyselyyn vastanneiden kokemus ensihoitotilanteiden harjoittelun määrästä.

Aluksen evakuoinnin avustamisen harjoittelua halusi lisää 8 vastaajaa, 20 vastaajan mielestä määrää voisi lisätä ja 14 mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 49.)



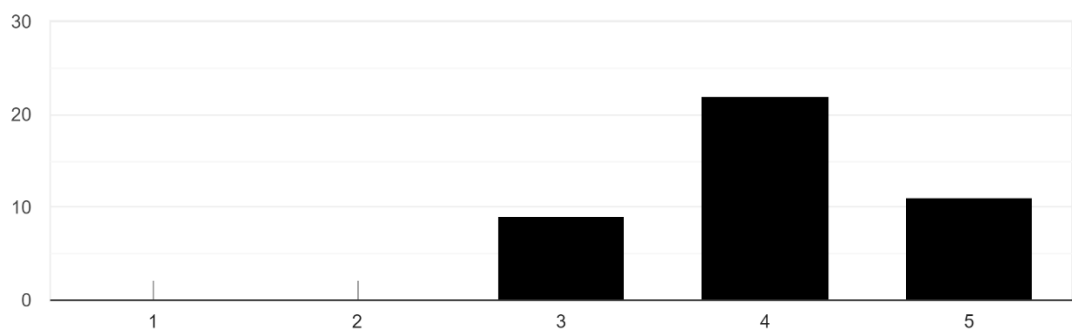
Kuva 49. Kyselyyn vastanneiden kokemus aluksen evakuoinnin avustamisen harjoittelun määrästä.

Alusten pelastautumis- ja pelastusvälineiden tuntemisen harjoituksia tulisi lisätä 8 vastaajan mielestä, 24 vastaajan mielestä voisi lisätä ja 10 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 50.)



Kuva 50. Kyselyyn vastanneiden kokemus alusten pelastautumis- ja pelastusvälineiden harjoittelun määrästä.

Toimintaa hätätilanteissa ja aluksen jättö -harjoituksia halusi lisää 11 vastaajaa, 22 vastaajaa oli sitä mieltä, että määrää voisi lisätä ja 9 vastaajaa piti nykyistä määrää sopivana. (Kuva 51.)



Kuva 51. Kyselyyn vastanneiden kokemus hätätilanne ja aluksen jättämisen harjoittelun määrästä.

Mitä tai minkälaista harjoittelua kaipaisit lisää tai mitä jättäisit vähemmälle? – kysymykseen vastattiin 16 kertaa:

- Menetelmäohjeiden yhteiset vuosittaiset läpikäynnit sisäisin harjoittein.
- Erilaisia lähtöjä ja niiden suunnittelua (kalusto/varusteet vaihtuvat)
- Kaikkea kyselyssä olevaa harjoittelua tulisi lisätä. Tällä hetkellä harjoittelu on useamman kysymyksen kohdalla täysin nolla.
- Kaikkea lisää suunnitellusti. Harjoitukset tiedossa etukäteen ei edellisessä vuorossa tai työvuoron alussa, harjoitukset vapaalta, niin voisi onnistua paremmin
- Laivoilla pitäisi käydä useammin tutustumassa ja harjoittelemassa... myös pienemmillä aluksilla!
- Eri alusluokkien kanssa harjoittelua sekä tuntemusta esim. maantielautat
- Päälystön johtamisharjoituksia (Edelliset vastaukset kohtaan 3, siksi kun ei välttämättä koske päälystöä)
- Toiminta hätätilanteissa ja aluksen jättäminen. En ole koskaan päässyt osallistumaan ks. harjoituksiin.
- Päivätyössä työskentelevälle MIRG-päälystölle, varsinkin yhteyspalomestari-"profiililla", kaikenlainen koulutuksiin ja harjoituksiin osallistuminen on tämänhetkisin järjestelyillä erittäin haasteellista. Jos päiväpäälystön osallistumista halutaan, on sille luotava toimiva järjestely. Edellä kerrotusta johtuen suurin osa koulutuksiin liittyvistä kysymyksistä ei sopinut päiväpäälystölle ja vastaukset ko. kysymyksiin ovat näin ollen lähes pelkästään mielikuviin perustuvia.
- Teoriaa voisi lisätä
- Lisää ryhmän omaa turvallisuustoimintaa, esimerkiksi aluksenjättämisen harj.
- HUET-koulutus olisi mukava kerrata, omastani on 6 vuotta aikaa. Myös täysmittaisia harjoituksia olisi mukava saada enemmän missä lähdetäisiin hälytyksenä ja mentäisiin alukseen ja tehtäisiin kaikki mitä oikeastikin.
- Tekninen ja taktinen toiminta erilaisissa onnettomuustilanteissa.
- Mielestäni harjoitteiden todenmukaisuutta ja toteutusta voisi kehittää vielä lisää.
- Mielikuvitusta mukaan harjoituksiin, ei aina samalla kaavalla.
- Monipuolisempia harjoituksia. Esimerkiksi aluksen evakuointia ei ole paljon harjoiteltu.

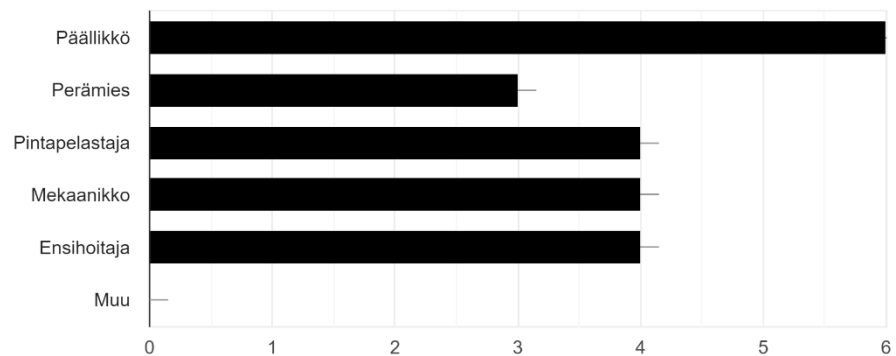
MIRG-toiminta on alkanut vakiintua, se tunnetaan yhä paremmin, jolloin sitä osataan myös hyödyntää. Miten tai minkälaisissa tilanteissa sinun mielestäsi MIRG-ryhmää voitaisiin jatkossa hyödyntää enemmän? Tai onko mielessäsi jotain miten nykyistä toimintaa tulisi muuttaa? – kysymykseen saatiin 11 vastausta:

- Ryhmän hälyttäminen olisi perusteltua toteuttaa erityiskiinteistöjen tai rakennelmien onnettomuuksiin, jossa vaaditaan erityisiä toimia tai hankalien paikkojen tuntemusta.
- MIRG-hälytysten kynnyks pitäisi olla matala, jotta todellisia lähtöjä ja niiden suunnittelua tulisi enemmän. Pelkkä harjoittelu ei motivoi pidemmän päälle.
- Voisiko tätä MIRG-ryhmää käyttää suuremmissa onnettomuuksissa, myös "maalla" eli ympäri suomea tapahtuvissa suuremmissa onnettomuuksissa
- Hälytys miehistölle sivuasemilla voisi tehostaa vai onko tarvetta olla sivuasemalla MIRG-koulutettu?
- Harkinnan mukaan kaikissa tehtävissä saaristossa ja merellä
- Toiminnan eri tasojen yhteensovittaminen tarvitsee edelleen hiomista. Yksittäinen pelastaja-ryhmänjohtaja-joukkueenjohtaja-yhteyspalomestari-peljoke/peltike ja lisäksi SMC sekä MRCC - JOKE kanssa toiminnan yhteensovittaminen.
- MIRG-ryhmä tulisi lähettää myös saariston rakennuspaloihin. Olisi samalla hyvää harjoitusta kopterin kanssa. Aina jos kopteria pystyy hyödyntämään, tulisi se tehdä. Keikkojen vähyys puuduttaa ja turruttaa helposti.
- MIRG-ryhmän käyttöä saaristossa tapahtuville tehtäville eli saataisiin toistoa ja sitä kautta varmuutta toimintaan. Ongelmana MIRG-toiminnan "kasaantuminen" pienelle joukolle, koska toiminta keskittyy Raision asemalle. Koen toimivani "vaihtopenkin lämmittäjänä" MIRG-toiminnassa.
- Kaikenlaisissa onnettomuustilanteissa saariston alueella, jossa vähän ammattimaista pelastuskykyä.
- Vaikea sanoa, MIRG-ryhmää voisi käyttää laajemminkin erityisvaativissa tehtävissä. Se mitä nämä olisivat, on vaikea sanoa, mietinnän paikka...
- Selvyys ja nimeäminen MIRG-ryhmästä, ketkä on lähdössä, kun keikka tulee.

5 HELIKOPTERIMIEHISTÖLLE VÄLITETYN KYSELYN TULOKSET

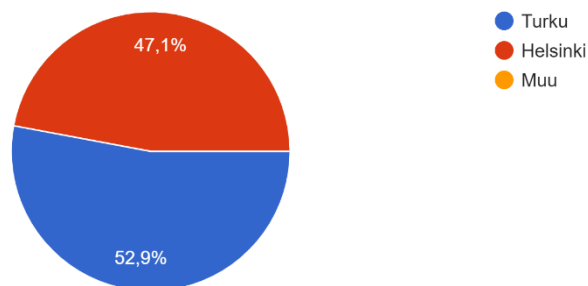
5.1 Kyselyyn vastanneiden työtehtävä ja pääsääntöinen yhteistyöpelastuslaitos

Kyselyyn vastasi määräaikaan mennessä 17 vastaajaa. Näistä 6 toimii ohjaajan tehtävissä, 4 mekaanikkona, 4 pintapelastajana ja 3 ensihoitajana. Osa ohjaajista toimii sekä perämiehenä että päällikkönä ja osa pintapelastajista myös ensihoitajana. (Kuva 52.)



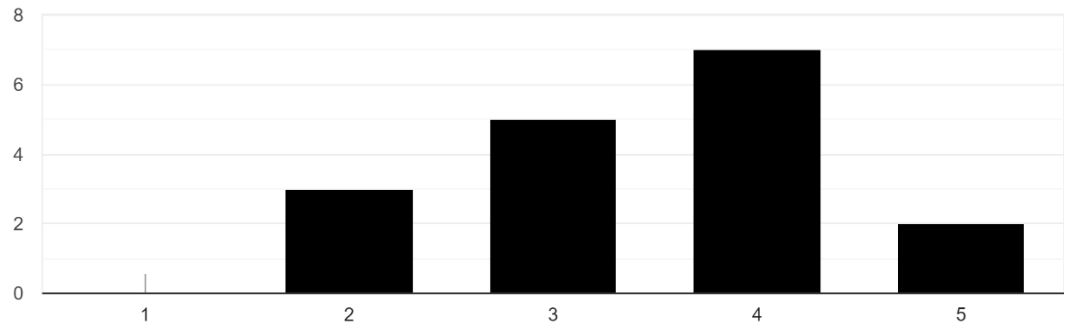
Kuva 52. Kyselyyn vastanneiden työtehtävä.

Vastaajista 8 harjoittelee pääsääntöisesti Helsingin MIRG-henkilöstön kanssa ja 9 vastaajaa Turun MIRG-henkilöstön kanssa.



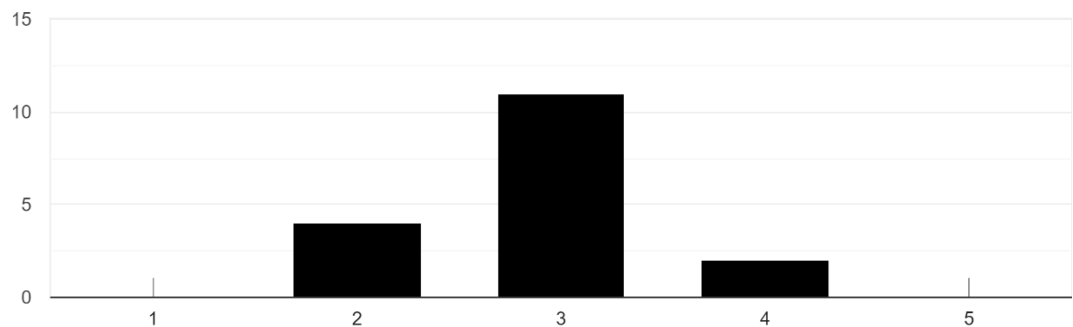
Kuva 53. Kyselyyn vastanneiden pääasiallinen MIRG-yhteistyöpelastuslaitos.

Harjoittelun tarpeellisuutta kysyttiin asteikolla 1–5, jossa 1 oli ”Ei ollenkaan tarpeellista” ja 5 oli ”Erittäin tarpeellista”. Harjoittelua selkeästi pidetään tärkeänä. (Kuva 54.)



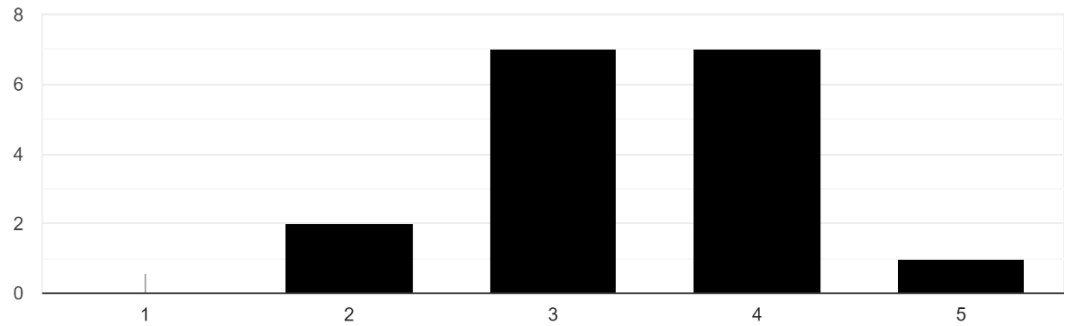
Kuva 54. Kyselyyn vastanneiden kokemus säännöllisen harjoittelun tarpeellisuudesta MIRG-ryhmän ja helikopterin välillä.

Vastaajista kaksi oli sitä mieltä, että harjoituksia voisi olla MIRG-henkilöä kohden enemmän 11 piti nykyistä määrää sopivana ja 4 voisi vähentää määrää. (Kuva 55.)



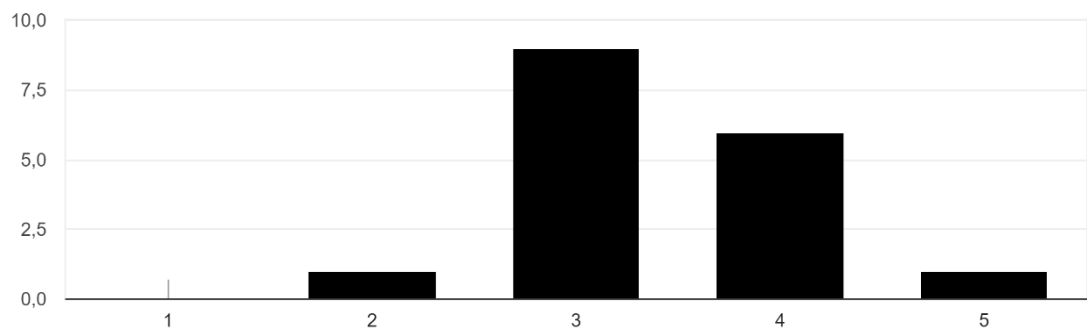
Kuva 55. Kyselyyn vastanneiden kokemus säännöllisen harjoittelun määrästä MIRG-ryhmän ja helikopterin välillä.

Halliharjoituksia ilman lentotoimintaa tulee lisätä yhden vastaajan mielestä, 7 mielestä voisi lisätä, 7 mielestä nykyinen on sopiva määrä ja kahden mielestä nykyisestä voisi vähentää. (Kuva 56.)



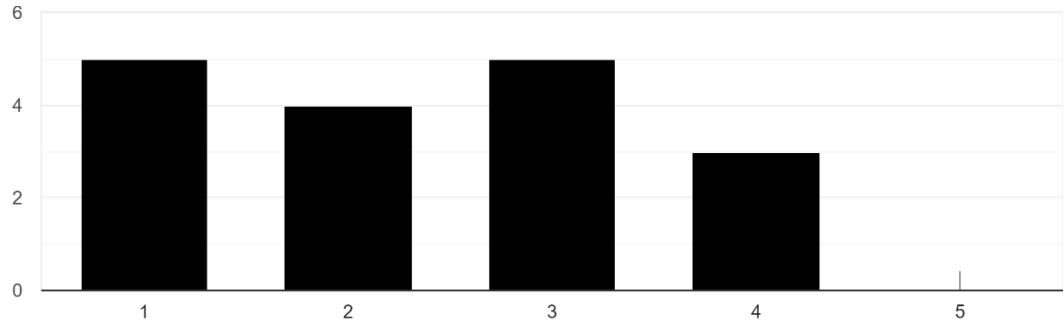
Kuva 56. Kyselyyn vastanneiden kokemus halliharjoitusten harjoittelun määrästä.

Yhteisten teoriakoulutusten osalta yksi vastaaja oli sitä mieltä, että koulutusta tulee lisätä, 6 vastaajaa voisi lisätä, 9 vastaajaa pitää nykyistä määrää sopivana ja yhden vastaajan mielestä määrää voisi vähentää. (Kuva 57.)



Kuva 57. Kyselyyn vastanneiden kokemus yhteisten teoriakoulutusten määrästä.

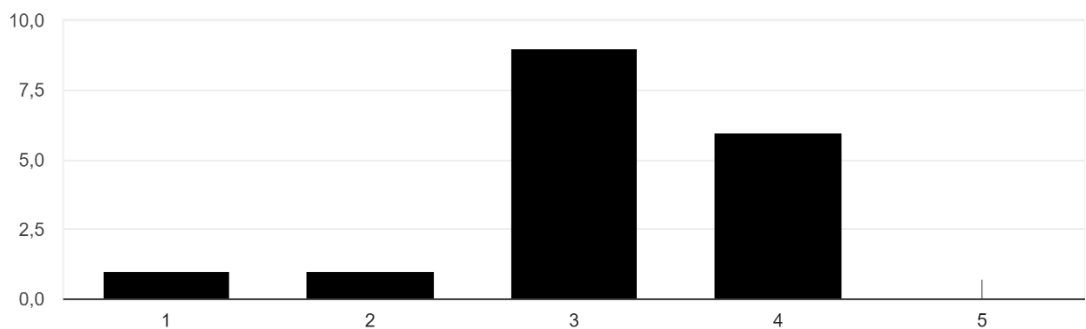
Vastaajat eivät kokeneet MIRG-toimintaa kovinkaan kuormittavana: asteikolla 1 = ”Ei lainkaan kuormittavaa” ja 5 = ”Hyvin kuormittavaa” 5 = 0 vastausta, 4 = 3 vastausta, 3 = 5 vastausta, 2 = 4 vastausta, 1 = 5 vastausta. (Kuva 58.)



Kuva 58. Kyselyyn vastanneiden kokemus harjoittelun kuormittavuudesta.

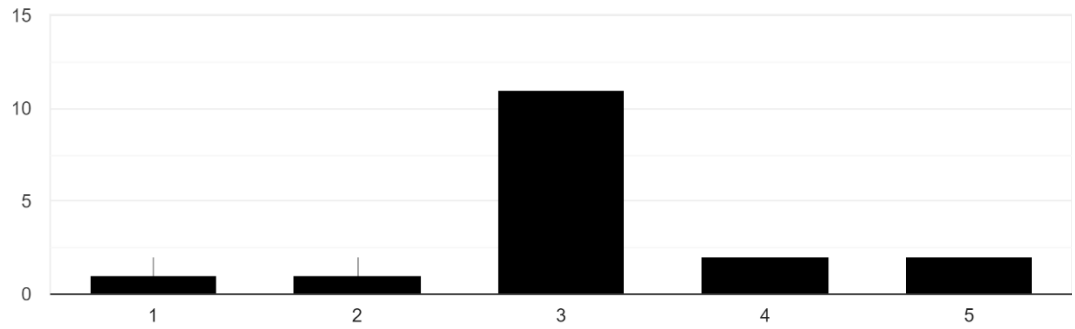
5.2 Harjoittelun määrän lisääminen tai vähentäminen harjoitusaiheen mukaan

Päätös toiminnasta ja helikopterikuljetuksesta sopiminen -harjoituksia tulisi vähentää 1 vastaajan mielestä, voisi vähentää 1 vastaajan mielestä, nykyinen määrä on sopiva 9 vastaajan mielestä ja 6 vastaajan mielestä määrää voisi lisätä. (Kuva 59.)



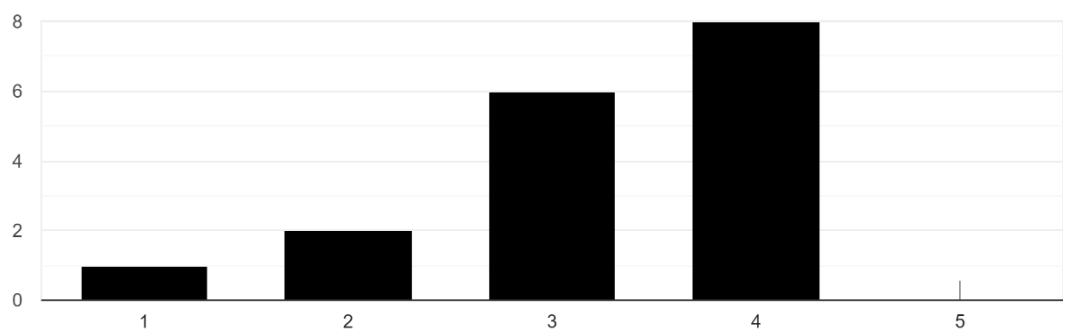
Kuva 59. Kyselyyn vastanneiden kokemus päätös toiminnasta ja helikopterikuljetuksesta sopiminen -harjoittelun määrästä.

Tukikohtaan saapumisen harjoittelun määrää pidettiin sopivana, 1 vastaaja oli sitä mieltä, että määrää tulisi vähentää, 1 vastaaja oli sitä mieltä, että määrää voisi vähentää, 11 vastaajaa piti nykyistä määrää hyvänä, 2 vastaajaa voisi lisätä harjoitusmäärää ja 2 vastaajaa oli sitä mieltä, että harjoitusmäärää tulee lisätä. (Kuva 60.)



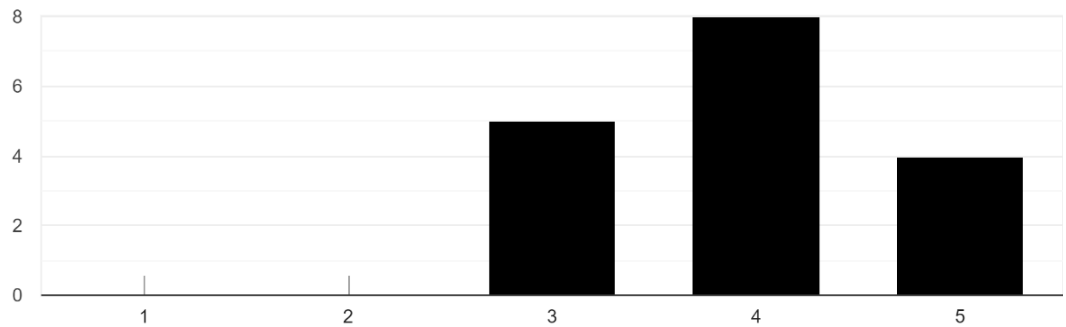
Kuva 60. Kyselyyn vastanneiden kokemus tukikohtaan saapumisen harjoittelun määrästä.

Muusta laskeutumispaiikasta kuljetukseen ottaminen -harjoituksia voisi lisätä 8 vastaajan mielestä, 6 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva, 2 vastaajan mielestä nykyistä määrää voidaan vähentää ja yhden mielestä tulee vähentää. (Kuva 61.)



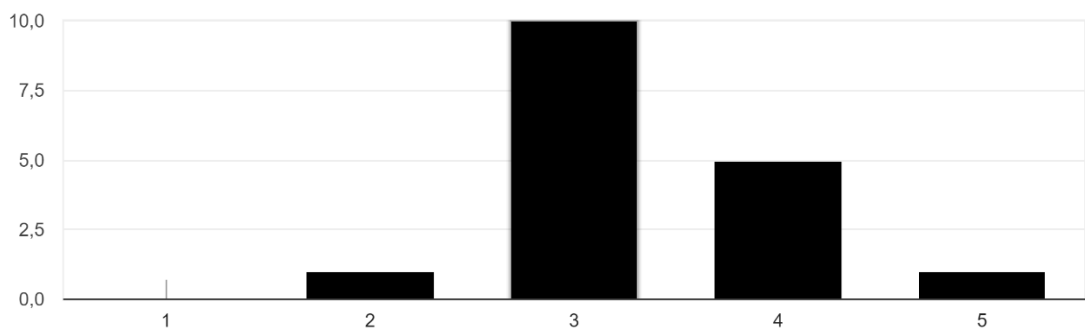
Kuva 61. Kyselyyn vastanneiden kokemus muusta laskeutumispaiikasta kuljetukseen tuleminen -harjoittelun määrästä.

Kaluston pakkaamista helikopteriin -harjoittelua (Kuva 1, s.14) haluttiin lisätä 4 vastaajan mielestä, 8 vastaajan mielestä voisi lisätä ja 5 mielestä nykyinen määrä on sopiva. (Kuva 62 ja kuva 1, s.14.)



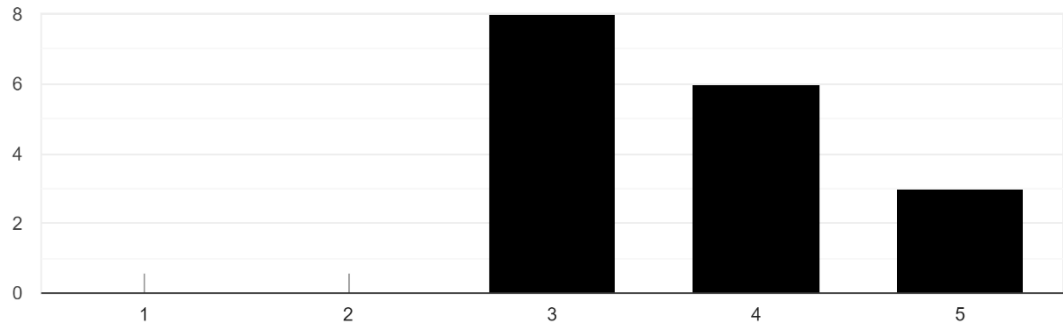
Kuva 62. Kyselyyn vastanneiden kokemus kaluston helikopteriin pakkaamisen harjoittelun määrästä.

Helikopteriin sijoittumisen harjoittelua nykyisellään piti sopivana 10 vastaajaa, yhden vastaajan mielestä harjoittelua voisi vähentää, 5 vastaajan mielestä tätä voisi lisätä ja yhden mielestä tulee lisätä. (Kuva 63.)



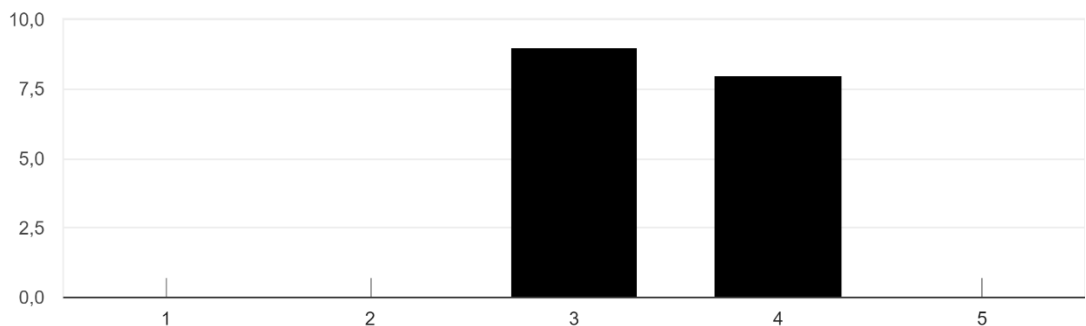
Kuva 63. Kyselyyn vastanneiden kokemus helikopteriin sijoittumisen harjoittelun määrästä.

Kommunikointi VIRVE-radiolla ja sisäpuhelinjärjestelmällä - kohdassa 8 vastaajan mielestä harjoitusmäärä on sopiva, 6 vastaajan mielestä harjoitusmäärää voisi lisätä ja 3 vastaajan mielestä tulee lisätä. (Kuva 64.)



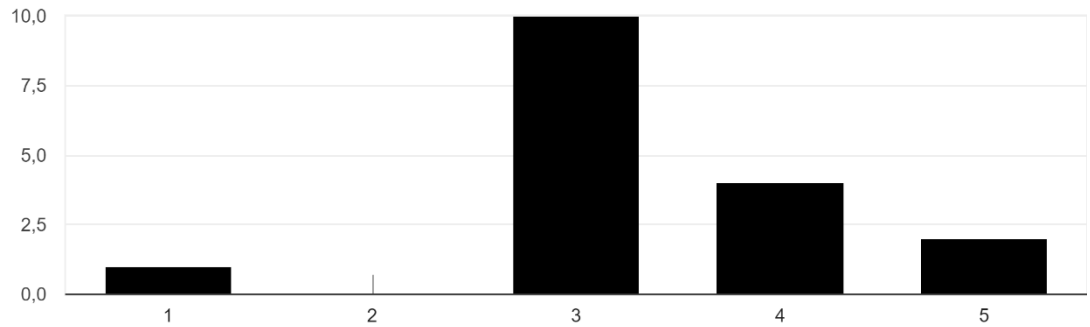
Kuva 64. Kyselyyn vastanneiden kokemus radioilla kommunikoinnin harjoittelun määrästä.

Kommunikointia käsimerkein -harjoittelumäärää piti sopivana 9 vastaajaa, kun taas 8 vastaajaa oli sitä mieltä, että harjoittelumäärää voisi lisätä. (Kuva 65.)



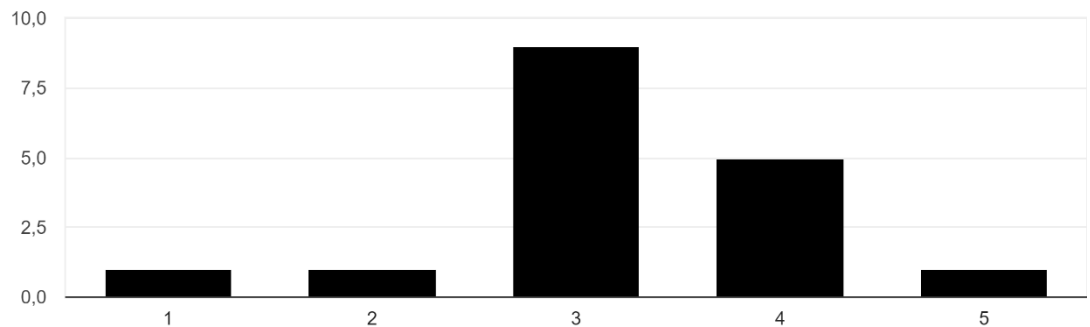
Kuva 65. Kyselyyn vastanneiden kokemus käsimerkein kommunikoinnin harjoittelun määrästä.

Liikkuvaan alukseen tai siitä pois vinssauksen harjoituksia tulisi lisätä 2 vastaajan mielestä, 4 vastaajan mielestä voisi lisätä, nykyistä määrää piti sopivana 10 vastaajaa, yksi vastaaja oli sitä mieltä, että tätä määrää tulee vähentää. (Kuva 66 ja kuva 2, s. 16.)



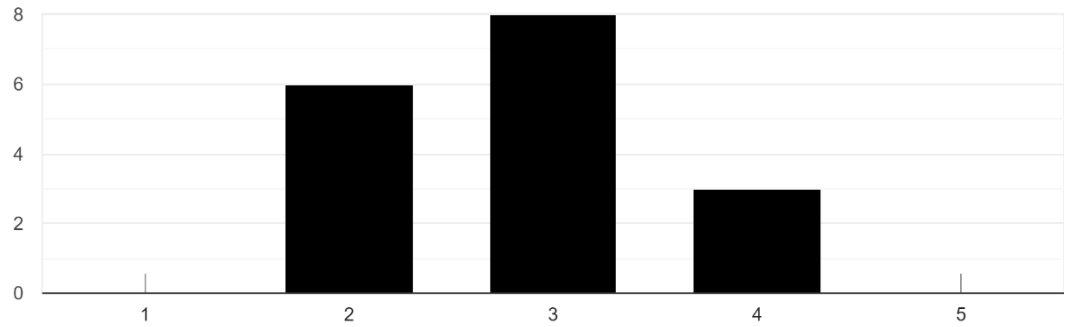
Kuva 66. Kyselyyn vastanneiden kokemus liikkuvaan alukseen ja siitä pois -harjoittelun määrästä.

Paikallaan olevaan alukseen vinssaus -harjoituksia tulisi yhden vastaajan mukaan lisätä, 5 viiden vastaajan mielestä voisi lisätä, 9 vastaajan mielestä nykyinen harjoittelumäärä on sopiva, yhden vastaajan mielestä voisi vähentää ja yhden mielestä tulee vähentää. (Kuva 67.)



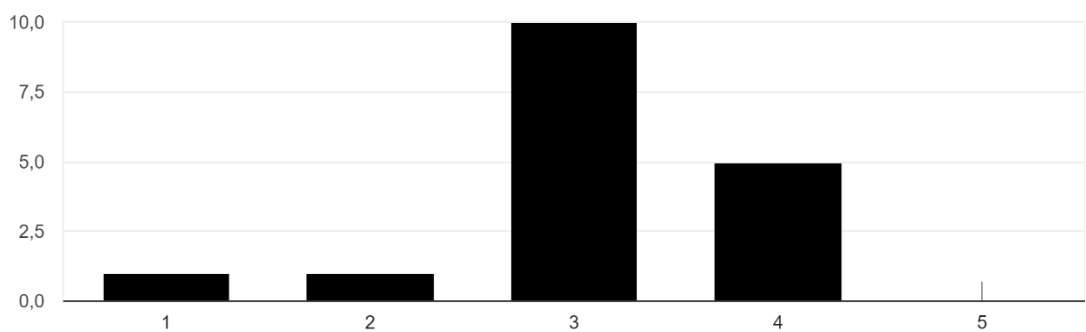
Kuva 67. Kyselyyn vastanneiden kokemus paikallaan olevaan alukseen vinssauksen harjoittelun määrästä.

Mereen tai merestä vinssausharjoituksia voisi 3 vastaajan mielestä lisätä, 8 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva ja 6 vastaajan mielestä määrää voisi vähentää. (Kuva 68.)



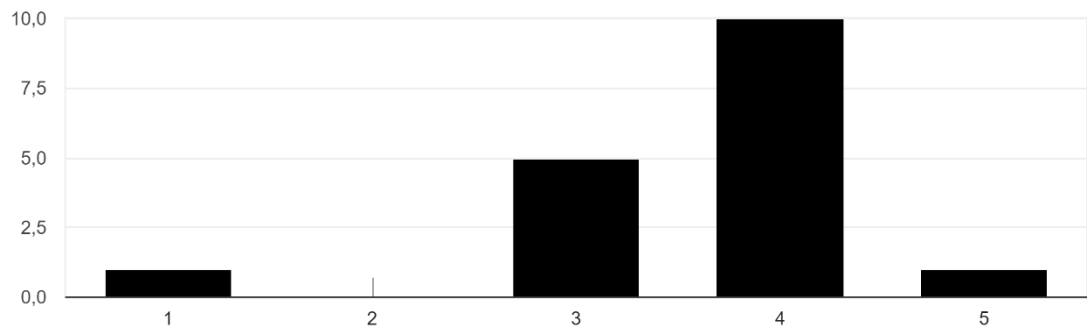
Kuva 68. Kyselyyn vastanneiden kokemus mereen ja merestä vinssausharjoittelun määrästä.

Muuhun kohteeseen tai muusta kohteesta vinssauksen harjoittelua voisi lisätä 5 vastaajaa, 10 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva, 1 vastaajan mielestä harjoittelumäärää voisi vähentää ja 1 vastaajan mielestä tulee vähentää. (Kuva 69.)



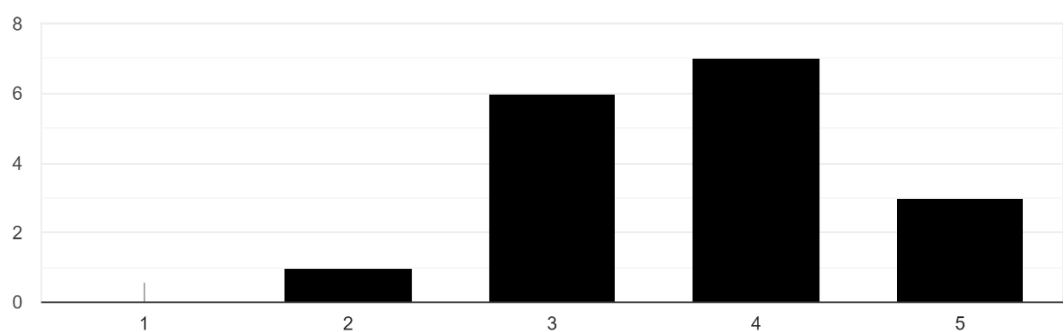
Kuva 69. Kyselyyn vastanneiden kokemus muuhun kohteeseen vinssauksen harjoittelun määrästä.

Hätäevakuointi eri tilanteissa -harjoituksia tulee lisätä yhden vastaajan mielestä, 10 vastaajan mielestä voisi lisätä, 5 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva ja 1 vastaajan mielestä harjoitusmäärää tulee vähentää. (Kuva 70.)



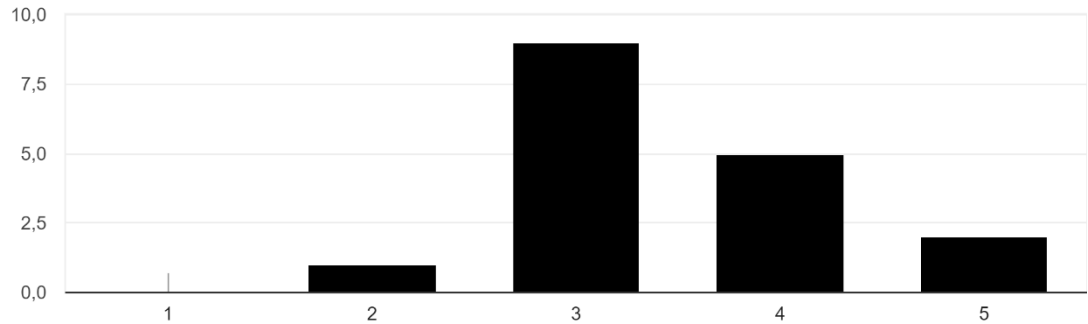
Kuva 70. Kyselyyn vastanneiden kokemus hätäevakuoinnin harjoittelun määrästä.

Häiriötilanteet vinssauksessa -harjoituksia tulee lisätä 3 vastaajan mielestä, 7 vastaajaa oli sitä mieltä, että harjoitusmäärää voisi lisätä, 6 vastaajaa oli sitä mieltä, että nykyinen harjoitusmäärä on sopiva, ja 1 vastaaja oli sitä mieltä, että harjoitusmäärää voisi vähentää. (Kuva 71.)



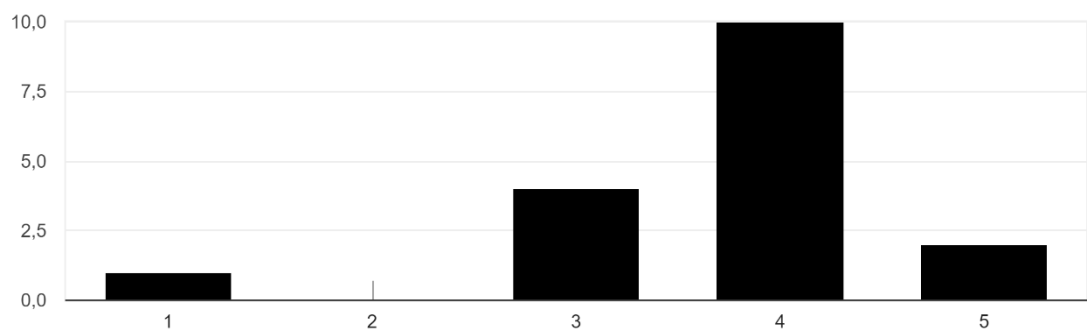
Kuva 71. Kyselyyn vastanneiden kokemus vinssauksen häiriötilanteiden harjoittelun määrästä.

Muiden häiriötilanteiden harjoittelua tulee lisätä 2 vastaajan mielestä, voisi lisätä 5 vastaajan mielestä, 9 vastaajan mielestä nykyinen määrä on sopiva ja 1 vastaajan mielestä harjoitusmäärää voisi vähentää.



Kuva 72. Kyselyyn vastanneiden kokemus muiden häiriötilanteiden harjoittelun määrästä.

Kokonaissuorituksen omaisia harjoituksia tulisi 2 vastaajan mielestä lisätä, 10 vastaajan mielestä voisi lisätä, 4 vastaajan mielestä nykyinen harjoitusmäärä on hyvä ja 1 vastaaja on sitä mieltä, että harjoittelua tulee vähentää. (Kuva 73.)



Kuva 73. Kyselyyn vastanneiden kokemus kokonaissuorituksen omaisen harjoittelun määrästä.

Seuraavassa on esitetty vastaajien kommentit vapaaseen tekstikenttään:

Kerro vapaasti, miten sinun mielestäsi yhteisiä harjoituksia tulisi kehittää ja minkälaisia yhteisiä harjoituksia tai koulutustilaisuuksia olisi hyvä lisätä. – kohtaan saatiin 10 vastausta:

- Harjoitteiden tulisi olla "tehtävä" tyyppisiä, joissa on selkeä kohde, toiminnan suunnittelu, alukseen meno ja yhteydenpito. Vinssauskertaus tulee siinä ohessa
- MIRG harjoittelussa voisi lisätä kokonaisten tapahtumien suunnittelua ja harjoittelua esim case Amorella.
- Harjoitukset voisi standardisoida, eli olisi erilaiset vakioharjoituksia, jotka kaikki ryhmät suorittaisivat. MIRG-tietämystä voisi lisätä hekomiehistöille jo ihan yleistiedon lisäämiseksi, koska tällä hetkellä MIRG-tietämys on laivueessa melko kevyttä.
- Harjoitukset ovat varmaan olleet ihan hyviä, toiminnallisia harjoituksia. Ehkä yhteisen teoriakoulutuksen voisi pitää kerran vuodessa, jotta heko-miehistökin tietää, miksi MIRG-ryhmä laivalle tms. viedään. Toiminnalliset käytännönharjoitukset voisivat olla säännöllisin väliajoin, esim. kolme kertaa vuodessa? Nykyisin on ehkä niin, että välillä harjoitellaan yhdessä paljon ja välillä on pidempiä taukoja.
- Harjoituksia, jossa lähdetään erilaisiin tehtäviin voisi lisätä. Niihin liittyvien kaikkien varusteiden pakkaaminen kopteriin ja myös varusteiden haaliminen tarvittaessa eri asemilta, jos niitä ei ole omalla asemalla kyseisellä hetkellä. Koeponnistettaisiin miten homma toimii mahdollisimman realistisesti. Vinssaukset onnistuvat pääsääntöisesti hyvin ja harjoitusten painopistettä voisikin hieman muuttaa.
- Hki ja Turku MIRG ryhmien yhteiset harjoitukset olisivat tärkeitä. Menetelmien ja toimintatapojen yhtenäistäminen on tärkeää.
- Vinssauksia erityyppisille laivoille (tankkerit, matkustaja-alukset, rahtilaivat). Tuo enemmän näkemystä liikkumisesta ja olosuhteista erilaisilla aluksilla.
- Teorian kertaus niille, jolla siitä on pidempi aika, kun se on käyty. Varusteet pitäisi olla kokonaisuudessa päällä ja mukana millä mentäisiin oikeallekin tehtävälle. Eli kaikki tarvittavat pumput, laukut, paineilmalaitteet yms. mukaan

mitä oikeasti haluaisikin, että olisi mukana. Ei siinä ole mitään järkeä treenata, jos ei ole tarvittavia varusteita päällä tai mukana. Enemmän pitäisi hyödyntää kaupallisia aluksia ja muita vinssauspaikkoja, kun joku iso helikopterikansi. Rahtialuksilla pitäisi käydä enemmän. En pidä järkevänä RVL omille aluksille treenaamisessa, koska keikkakin tulisin todennäköisemmin kaupalliselle alukselle. Kaikki harjoitukset toisin sanoen pitäisi olla semmoisia, kun mentäisiin oikealle tehtävälle. Joskus voisi myös harjoitella sitä, että tulee harjoitushälytys ja katsotaan kauan, menee aikaa siitä, että saadaan MIRG-henkilöstö heidän asemaltansa meidän kyytiimme ja kohteelle. Usein isommissa harjoituksissa MIRG-henkilöstö on jo meidän tukikohdassamme tai jo koneen kyydissä varusteet päällä. Jonkun varustamon kanssa voisi tehdä myös yhteistyötä ja vetäisi harjoituksen siihen pisteeseen, että MIRG-henkilöstö olisi auttamassa laivan miehistöä oikeasti. Nyt COVID-19 haittaa tätä mutta tulevaisuudessa.

- Määrällisesti MIRG-harjoituksia on paljon. Ymmärrän, että jokaisen vuoron tulee tällaisia harjoituksia suorittaa, jolloin määrät ovat suuria. Tehtävät (mm. Amorella) ovat osoittaneet, että nykyiset MIRG-harjoituksia eivät juurikaan palvele todellisuutta. Tällä hetkellä harjoitukset ovat "joku vinssaus johonkin, jotta saadaan tehtyä". Välttämättä ei ole mukana edes MIRG-ryhmän varusteita, jolloin vinssaus ei ole todenmukainen. Mielestäni on niin laivueen lentotuntien haaskausta tällaiset harjoitteet, jotka ovat luonteeltaan enemmänkin tyhy-reissuja. MIRG-harjoitukset eivät ole myöskään kehittyneet millään muotoa siitä, kun ne aloitettiin. Amorellan onnettomuus osoitti, että niin halliharjoituksille kuin pumppujen siirtoharjoituksille on tarvetta. Vartiolentolaivue saa toimitettua MIRG-ryhmäläiset mille tahansa alukselle, vaikka vinssausharjoituksia ei tehtäisikään vuosittain, jolla nykyiseen harjoitteluun käytetyt tunnit ovat täysin ylimitoitettuja. Harjoituksissa pitäisi selvittää missä isoja pumppuja on, miten niiden siirtäminen onnistuu ja missä tilanteissa. Siihen emme välttämättä tarvitse MIRG-ryhmää mukaan mutta "budjetoimme" tämän MIRG-harjoitukseksi. Halliharjoituksissa pitäisi taas miettiä mitä muuta kalustoa MIRG-ryhmä tehtävillä tarvitsee kuin omat henkilökohtaiset varustelaukut. Tämän kaluston sovittamista ja punnitusta tulisi tehdä, jotta sitä ei tarvitse tehdä tehtävän ollessa päällä. Tässä vain muutama ehdotus miten harjoituksia tulisi kehittää. Myös

MIRG-ryhmän tulisi itsenäisesti harjoitella viestintää koska mm. Amorellan tehtävä osoitti, että kun kolmatta helikopteria pakattiin kalustosta, pelastuslaitoksen väellä ei ollut mitään tietoa mitä kyytiin kannattaa laittaa. Laitettiin kaikkea sen verran, kun painot antoivat myöten.

- Sujuvaa lastausta ja kopteriin asettumista yms. voisi harjoitella halliharjoituksissa. Vinssausharjoitukset voisivat olla enemmän keikkatyylisiä kokonaissuorituksia.

Seuraavassa on esitetty vastaajien kommentit vapaaseen tekstikenttään:

Vapaa sana MIRG-henkilöstön osaamisen kehittämisestä sekä muusta yhteistoiminnasta.

– kohtaan saatiin 8 vastausta

- Pelastuslaitoksella tulisi olla kopterin rungon sisässä kuljetettavaa pumppukalustoa minkä voi viedä MIRG:n kanssa tai jälkeen alukselle.
- Harjoitukset on suoritettava aina niillä varusteilla kuin oikeassa tehtävässä.
- MIRG-henkilöstön osaaminen on laadukasta ja varusteet hyvät. Yhteistoiminta on aina antoisaa ja siksi sen olisi hyvä olla säännöllistä.
- Yhteisten virve-puheryhmien löytäminen on ollut hankalaa
- Harjoittelu on tärkeää ja sitä tulee jatkaa. Osaaminen on nyt hyvällä tasolla.
- Mielestäni nykyinen koulutus sopii hyvin uusille henkilöille, mutta koulutuksen saaneille enemmän kokonaisia järjestettyjä harjoituksia. Harjoituksiin tavarat, liikkuminen laivassa, myöhemmin pois haku?
- MIRG-henkilöstö voisi myös esittelemässä omaa toimintaa aluksilla. Suomalaisilla laivoilla se voi ollakin jo tuttua, mutta aika pieni osa laivoista Suomenlahdella on suomen lipun alla tai suomalaisella miehistöllä. Toki tätä voidaan jo tehdä mutta ei ole tullut koskaan puheeksi.
- Ilmapiiri ja yhteishenki ryhmien kanssa on ollut hyvää.

6 KYSELYN TULOKSISTA

6.1 Kysely Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstölle

Kysely toimitettiin 63 henkilölle. Kysely oli voimassa kuusi päivää, ja vastauksia tuli määräaikaan mennessä 42 kappaletta vastausprosentin ollessa 66,67 %. Vastausprosenttia pidän oikein hyvänä, ja se kertoo osittain myös siitä, että asiaa pidetään tärkeänä toimintaan osallistuvan henkilöstön parissa. Pääosin vastanneet pitivät harjoittelua tarpeellisena, sen ei nähty juuri kuormittavan oman työn lisäksi. Työn kuormittavuus ei suoranaisesti kerro miten työstä toimintaan osallistuminen on, vaan enemmänkin, koetaanko työ mielekkääksi ja tarpeelliseksi. Melkein kaikki halusivat jatkaa toiminnassa. Muutamat, jotka ilmoittivat lopettavansa lähivuosina, olivat jo työuransa loppupuolella muutenkin. Kielellistä kertausta, sekä englantia että ruotsia, koettiin tarvittavan, kolmea poikkeusta ruotsin kielen osalta lukuun ottamatta. Pääosin vastaajat halusivat lisätä harjoittelun määrää ja laatua. Monipuolisempia harjoituksia kaivattiin lisää kokonaissuorituksina. Ryhmän käytön laajentamista voisi vastaajien mukaan myös saaristossa tai muualla tapahtuviin vaativiin tehtäviin, joissa pelastajilta tarvitaan vaativampaa toimintakykyä. Tehtäviä kaivataan lisää ja myös muilta asemilta halutaan osallistua koulutusta vastaaviin tehtäviin entistä enemmän

6.2 Vartiolentolaivueen MIRG-harjoituksiin osallistuvalla helikopterimiehistöllä

Vartiolentolaivueen lentotoimintayksikön välitti kyselyn 33 henkilölle. Kysely oli voimassa kuusi päivää, ja määräaikaan mennessä vastauksia tuli 17 kappaletta. Jos tarkastellaan vastausprosenttia sen mukaan, että vuorolistan mukaisesti 27 henkilöä oli työpaikallaan tänä ajanjaksona, kun kysely oli voimassa ja jos kukaan ei ole vastannut vapaa-ajaltaan, olisi vastausprosentti 62,96 %. Vastausprosentti on mielestäni oikein hyvä. Harjoittelua ei kukaan pitänyt erityisen kuormittavana, ja vastaajat pitivät säännöllistä harjoittelua merkityksellisenä. Harjoittelun määrää pidettiin pääosin hyvänä, joskin enemmänkin voisi olla. Hätäevakuoinnin, vinssauksen häiriötilanteiden hallintaa, halliharjoituksia ja kokonaissuorituksenomaisia harjoituksia haluttiin lisättävän. Vinssausharjoitusta ei usean kommentin myötä tule pitää ainoastaan vinssausharjoituksena, vaan yhteisistä harjoituksista tulisi ottaa paljon enemmän hyötyä

irti. Esimerkiksi kaikki tehtävällä tarvittava kaluston ja varusteiden pakkaaminen, kuljettaminen ja vinssaaminen on osa harjoitusta. Harjoituksia ei tulisi suorittaa koskaan kevennytyssä varustuksessa, se on vastaajien mielestä jopa resurssien tuhlaamista. Kokonaissuorituksen omaisia harjoituksia tulisi vastaajien mielestä olla enemmän ja harjoittelussa tulisi yhä enemmän keskittyä harjoittelemaan todellisia tilanteita varten. Erilaisille aluksille, myös ulkomaan lipun alla seilaaville aluksille tulisi tehdä harjoituksia, jolloin ryhmien toiminta tulisi entistä tutummaksi.

7 POHDINTA - TULOSTEN HYÖDYNTÄMINEN

Tällä kyselytutkimuksella kerättyä tietoa voidaan hyödyntää MIRG-toiminnan harjoittelun kehittämisessä. Kerätty tieto auttaa ymmärtämään harjoituksiin osallistuvan henkilöstön ajatuksia ja kokemuksia harjoittelun tasosta ja hyödyllisyydestä sekä mahdollisista osaamisen heikoista kohdista. Ensisijaisesti tuloksia hyödynnetään Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen harjoitusten suunnittelussa ja toteuttamisessa, mutta miksei myös Helsingin pelastuslaitoksen toiminnan kehittämisessä. Kerätty tieto auttaa ymmärtämään harjoituksiin osallistuvan henkilöstön ajatuksia harjoittelun tasosta ja hyödyllisyydestä sekä osaamisen heikoista kohdista. Työllä saatiin kerättyä hyvin ajatuksia toiminnasta ja kehittämisajatuksia. Tämä työ jaetaan sovitusti myös Raja- ja merivartiokoulun hyödynnettäväksi.

LÄHTEET

Etelä-Suomen Sanomat 29.9.2013. Www-dokumentti.
<https://www.ess.fi/paikalliset/381223>. 10.11.2020.

Finnish Border Guard, Baltic Sea MIRG – Project 2014–2016, MIRG Services and Training in Europe. 2016.

Finnish Border Guard 2016, Baltic Sea MIRG – Project 2014–2016. Www-dokumentti.
<https://www.raja.fi/projects/past/mirg>. 1.9.2020.

Fohlin Toni, Leppänen Petteri ja Salokorpi Matti ja Seppä Marko. Pelastustieto 6/2012.

Pelastusalan Ammattilainen 05/09, www-dokumentti
<https://issuu.com/palomiesliittospal/docs/pelastusalanammattilainen0509/45>. 12.8.2020.

Pelastustieto 6/2012, Www-dokumentti, https://pelastustieto.fi/wp-content/uploads/2015/01/pt_6_2012_MIRG1.pdf. 15.11.2020.

Pelastustoiminnan palveluyksikön päällikön päätös, Varsinais-Suomen pelastuslaitos 249–2020 (01 01 03), 09.01.2020.

Sisäministeriö, tiedote 2014. www-dokumentti, <https://intermin.fi/-/meripelastustoiminnan-toimintavalmiutta-parannetaan-mirg-sopimuksella> 10.11.2020.

YLE 2009. Www-dokumentti, <https://yle.fi/uutiset/3-5897112>. 10.11.2020.

LIITE 1 TUTKIMUSLUPA RVL



Rajavartiolaitos
Gränsbevakningsväsendet
The Finnish Border Guard

Päätös
RVL207580
03.01.38
RVLdno-2020-169

1 (4)

Raja- ja merivartiokoulu
Tutkimus- ja tietopalveluysikkö

24.11.2020

Marko Virolainen
Resiinaraitti 2 as 43
20100 Turku
p.0453518581
marko.virolainen@turku.fi

RVLPAK B.20

Marko Virolaisen tutkimuslupa-anomus 12.11.2020
Vartiomentolaivueen lausunto 4.11.2020

Tutkimuslupa; Marko Virolainen: " Kyselytutkimus Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRC-toimitaan osallistuvan henkilöstön osaamisen kehittämisestä".

Savonia Ammattikorkeakoulun opiskelija Marko Virolainen hakee tutkimuslupaa Rajavartiolaitokselta opinnäytetyönsä tekemistä varten. Tutkija pyytää lupaa lähettää kyselytutkimus kyselyyn osallistuville henkilöille ja kyselyyn osallistuvien henkilöiden nimeämistä helikopterimiehistöstä. Tutkimustyö on kevyt kyselytutkimus verkkolomakkeella Turun MIRC-henkilöstön osaamisen kehittämisestä. Kyselyssä kerätään tietoa, mielipiteitä ja kehitysideoita harjoituksiin ja koulutukseen osallistuvilta Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRC-miehistöltä, -alipäällisyytöltä ja -päällisyytöltä. Tutkijan toiveena on lähettää kysymykset verkkolomakkeella Turun tukikohdassa toimiville helikopterimiehistölle (ohjaajat, mekaanikot, ensihoitajat ja pintapelastajat) ja tutkimuksessa saatua tietoa voidaan näin ollen hyödyntää harjoitusten kehittämisessä.

Tutkijalle myönnetään tutkimuslupa kyselyn toteuttamiseksi. Tutkija voi olla suoraan yhteydessä Vartiomentolaivueen lentotoimiston päällikkö Antti Kähköseen (antti.j.kahkonen@raja.fi) sopiaakseen kyselyyn osallistuvista henkilöistä.

Rajavartiolaitos
Raja- ja merivartiokoulu
Niskapiettiläntie 32 D, 55910 IMATRA
Puhelin 0295 429 000, Faksi 0295 411 567
www.raja.fi

Gränsbevakningsväsendet
Gräns- och sjöbevakningsskolan
Niskapiettiläntie 32 D, 55910 IMATRA
Telefon 0295 429 000, Fax 0295 411 567
www.raja.fi

The Finnish Border Guard
Border and Coast Guard Academy
Niskapiettiläntie 32 D, FI-55910 IMATRA
Phone +358 (0)295 429 000, Fax +358 (0)295 411 567
www.raja.fi

Tutkimusaineisto on tarkoitettu vain tutkijan käyttöön ja tätä tutkimusta varten. Aineiston turvallisesta käsittelystä, säilyttämisestä ja sen tuhoamisesta tutkimuksen valmistuttua vastaa tutkija. Tutkimuksessa voidaan käyttää ainoastaan julkisuusluokaltaan julkista tietoa käsitteleviä asioita.

Tutkijaa pyydetään toimittamaan työnsä sen valmistuttua tutkimuksen virkasähköpostiin. (tutkimus.rmvk@raja.fi)

Tähän päätökseen tyytymätön voi valittaa 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaanista siten kuin laissa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) säädetään siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä valittajan kotikunta on. Ohjeet valituskirjelmän laatimisesta sekä hallinto-oikeuksien yhteystiedot ilmenevät tämän päätöksen liitteestä.

Koulun johtaja
Eversti

Jaakko Hamunen

Tutkimuspäällikkö
Kauppatieteiden tohtori

Sari Lindblom

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Rajavartiolaitos 24.11.2020 klo 14:10. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

LIITTEET Valitusosoitus

JAKELU Marko Virolainen

TIEDOKSI VLLV
Antti Kähkönen

LIITE 2 TUTKIMUSLUPA VSPL

TUTKIMUSLUPAHAKEMUS

V-S pelastuslaitoksen MIRG-Henkilöstön osaamisen nykytila ja kehittäminen
Opinnäytetyö

Hakijan tiedot

Nimi	Virolainen Marko
Oppilaitos	Pelastusopisto ja Savonia Ammattikorkeakoulu
Tutkintolinja	palopäällystön koulutusohjelma (Insinööri AMK)
Puhelin	+358453518581
Sähköpostiosoite	marko.virolainen@turku.fi

Ohjaavan opettajan tiedot

Nimi	Kimmo Vähäkoski
Virka-asema	Vanhempi opettaja
Toimipaikka ja osoite	Pelastusopisto, Hulkontie 83, 70821 KUOPIO
Sähköpostiosoite	kimmo.vahakoski@pelastusopisto.fi

Aiheen ohjaaja	Rostedt Marko
Yhteystiedot	+358405283054

TUTKIMUSLUVAN MYÖNTÄJÄ TÄYTTÄÄ


Tutkimusluvan myöntäminen	
<input checked="" type="checkbox"/> Tutkimuslupa myönnetään	<input type="checkbox"/> Tutkimuslupaa ei myönnetä
Perustelut myöntämättä jättämiselle	

Päättäjän nimi	<i>Mika Kontio</i>
Paikka ja päivämäärä	<i>Turku 6.11.2017</i>


Allekirjoitus ja nimen selvennys



Mika Kontio
 pelastuspäällikkö

LIITE 3 KYSELY HELIKOPTERIMIEHISTÖLLE MIRG-HENKILÖSTÖN
HARJOITTELUSTA - KYSELYLOMAKKEEN ETUSIVU



MIRG





Kysely helikopterimiehistölle MIRG- henkilöstön harjoittelusta

Kysymykset koskevat helikopterimiehistön ja MIRG-henkilöstön yhteisiä harjoituksia. Tämä osio on tarkoitettu ohjaajille, pintapelastajille, mekaanikoille ja ensihoitajille

*Pakollinen

Missä tehtävässä tai tehtävissä toimit (voit valita useamman) *

- Päällikkö
- Perämies
- Pintapelastaja
- Mekaanikko
- Ensihoitaja
- Muu

Minkä pelastuslaitoksen MIRG-henkilöstön kanssa yleisimmin harjoittelet *

- Turku
- Helsinki
- Muu


Miten tarpeelliseksi koet MIRG-henkilöstön säännöllisen harjoittelun helikopterimiehistön kanssa? *

ei ole tarpeellista
1
2
3
4
5
on erittäin tarpeellista

Koetko että nykyinen harjoitusmäärä MIRG-henkilöä kohden on sopiva? 1=tulee vähentää, 2=voisi vähentää, 3=on sopiva, 4=voisi lisätä, 5=tulee lisätä *

1
2
3
4
5

LIITE 4 KYSELYLOMAKE MIRG-TOIMINTAAN OSALLISTUVAN
HENKILÖSTÖN OSAAMISEN KEHITTÄMISESTÄ - KYSELYLOMAKKEEN
ETUSIVU



Kysely MIRG-toimintaan osallistuvan henkilöstön osaamisen kehittämisestä

*Pakollinen

Missä tehtävässä tai tehtävissä toimit (voit valita useamman) *

MIRG-pelastaja

MIRG-ryhmänjohtaja

MIRG-joukkueenjohtaja

MIRG-yhteyspalomestarina MRCC:ssä

Mikä on tällä hetkellä pääasiallinen asemapaikkasi *

Raisio

Keskuspaloasema

Lieto

Kaarina

Naantali

Parainen

Uusikaupunki

Loimaa

Salo

Muu

Ikäsi *

-29

30-39

40-49

50-59

60-

Seuraava Sivu 1 / 5

Älä koskaan lähetä salasanaa Google Formsin kautta.

Google ei ole luonut tai hyväksynyt tätä sisältöä. [Ilmoita väärinkäytöstä](#) - [Palveluehdot](#) - [Tietosuojakäytäntö](#)

Google Forms