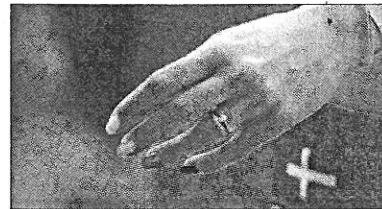


Šotsi sateenkaaren väreissä



Kesästä saakka on pohdittu, olisivatko seksuaalivähemmistöjen tukemista osoittavat sateenkaarikynnet provokaatio Šotsin olympialaisissa?

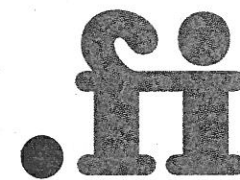
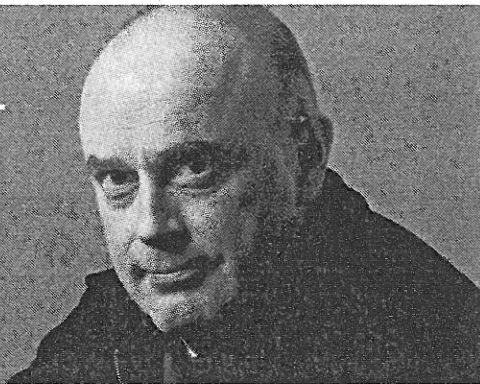


Nyt saimme vihjeen siitä, että tuskin olisivat, sillä olympialaisien vapaaehtoistyöntekijätkin puetaan sateenkaarisormikkaisiin.

Tätä mieltä K2, sivu 4

”Tuppaa tosin olemaan niin, että netti-kauppa työllistää vähemmän väkeä kuin kivijalkakauppa.”

Pasi Klemetilä



www.kaleva.fi
Twitter: @kaleva_fi
Facebook: KalevaOy

Aina ajassa
Pohjois-Suomen
johtava uutiskone
kellon ympäri.

Tästä keskustellaan

- Poliisi tutkii lestadiolaisia herjaavan tarran valokuvaamista ja levittämistä
- Limingantulliin yhä enemmän asuntoja
- Perussuomalaiset korjasivat jyvää Hiukkavaarasta
- Oulun menot ylittävät 1,3 miljardia euroa

Osallistu keskusteluun www.kaleva.fi

Elvytys vaikeaa lentokoneissa

EU:ssa lentoyhtiöt saavat itse päättää, onko koneessa sydänpysähdyksissä käytettäviä defibrillaattoreita

Satu Niskanen Kaleva

OULU Äkillinen sydänpysähdys on yleisin syy kuolemaan lentokoneessa, ilmenee toukokuussa julkaistusta yhdysvaltalaisesta tutkimuksesta.

Puoliautomaattisen defibrillaattorin avulla sydänpysähdysten saanut ihminen voidaan elvyttää, mutta EU:ssa laitteet eivät ole pakollisia lentokoneissa. Yhdysvalloissa defibrillaattorit ovat olleet pakollisia vuodesta 2004 käytännössä kaikissa matkustajakoneissa.

Oululainen lääkäri ja kristillisdemokraattien varavaltuutettu **Juha Richter** huolestui asiasta valmistellessaan väitöskirjaa ensihoitolääketieteen alalta. Richter otti yhteyttä europarlamentaarikko Sari Essayahiin (kd.), joka jätti asiasta kirjallisen kysymyksen Euroopan komissiolle.

Essayah tiedusteli, millä perusteilla asia on jätetty lento-

Puoliautomaattinen defibrillaattori eli AED

Laite lähettää voimakkaan lyhytaikaisen sähköimpulssin potilaan sydämen seudulle ja pysäyttää sydämen hetkellisesti. Tämän jälkeen normaalin sinussolmukkeen tahdittaman rytmin pitäisi käynnistyä.

Defibrillaattori on helppokäyttöinen, sillä se antaa käyttäjälleen oh-

yhtiöiden omaan harkintaan.

Essayahin mukaan EU:n jäsenmaissa on erilaisia käytäntöjä laitteen suhteen.

”Lentokoneiden henkilökunnan täytyy myös olla koulutettu käyttämään laitetta, mikä voi olla yksi syy siihen, ettei laite ole pakollinen.”

Komissiolle on esitetty kirjallisia kysymyksiä defibrillaattoreista junissa ja lentokoneissa jo vuonna 2009, mutta ohjeistus ei ole muuttunut.

Äkillinen sydänpysähdys on

jeita. Laite analysoi potilaan sydänrhythmin.

Kun laite tunnistaa kammiovärinän, se pyytää käyttäjää painamaan nappia ja antaa potilaalle sähköiskun.

Nykyisin tavoitteena on opettaa defibrillaattorin käyttöä perustason ensiapukoulutuksissa.

harvinainen, mutta kohtalokas. Juha Richterin mukaan äkillisen sydänkuoleman mekanismi on usein kammiovärinä, jota voidaan käytännössä hoitaa vain defibrillaattorilla.

Vuosittain Euroopassa 350 000 ihmistä saa äkillisen sydänpysähdysten. Henkiin jää alle joka kymmenes. Aikaviive vaikuttaa suuresti: todennäköisyys selvitä sydänpysähdyksestä laskee noin 10 prosentilla joka minuut-

Lentoyhtiöissä käytännöt vaihtelevat

Kaikissa Finnairin operoimissa konetyypeissä on defibrillaattorit, ja henkilökunta on koulutettu käyttämään niitä. Lentohenkilöstöllä on yhteys lääkäriin, joka voi antaa hoito-ohjeita sekä suosituksen välilaskusta.

Finnair lentää 73 000 lentoa vuosittain. Defibrillaattoria joudutaan käyttämään noin 0-3 kertaa vuodessa.

Flybesta kerrotaan, että yhtiön koneissa ei ole defibrillaattoreita, kos-

ti ilman defibrillaattorin käyttöä.

”Lentäminen on yleistä matkustusmuoto. Lentokoneessa satuneet äkilliset sydänpysähdykset ovat harvinaisia, mutta on tärkeää, että hätätilanteessa apu on heti saatavilla”, Richter toteaa.

Hätälaskuun voi kuluu kymmeniä minutteja, jonka jälkeen defibrillaattorin sähköimpulssi on yleensä hyödytön. Laitteen

ka lentojen matka-aika on lyhyt. Yhtiö kuitenkin harkitsee laitteiden käyttöönottoa.

SAS:n tiedotusosastolta kerrotaan, että Suomessa käytettävissä Blue1:n koneissa ei ole defibrillaattoreita.

Norwegianin kaikissa koneissa on defibrillaattorit, ja henkilökunta on koulutettu käyttämään niitä. Suomen lyhyillä lennoilla laitteita tarvitaan harvoin.

käyttö ei edellytä hoitohenkilökunnan läsnäoloa, vaan maallikkokin voidaan kouluttaa käyttämään sitä. Laitteen hinta on pari tuhatta euroa.

Richter ihmettelee suuresti, miksi EU:ssa ei olla herätty defibrillaattorien tärkeyteen.

Liikenteen turvallisuusviraston Trafain mukaan matkustajan sai-

rastumisesta johtuvia lentokoneiden ylimääräisiä välilaskuja tehdään Suomessa vuosittain keskimäärin 4-5.

Trafain ilmailutoimialan ylijohdaja **Pekka Henttu** toteaa, että defibrillaattori tuo lisäarvoa - eli parantaa elvytyksen onnistumisen todennäköisyyttä - erityisesti kaukoliikenteen reiteillä, joissa mahdollisia välilaskukenttiä on harvaksen.

Hentun mielestä lisäarvo ja lentoyhtiöille muodostuvat kustannukset ovat järkevissä suhteissa laitteen osalta. Hän kuitenkin lisää, että Euroopassa on varsin tiheässä lentokenttiä, joiden kautta matkustaja voidaan toimittaa asianmukaiseen hoitoon. Siksi Euroopan liikenteen osalta asia ”tulisi arvioida erikseen”.

Euroopan lentoturvallisuusvirasto EASA ei ole asettanut lentoyhtiöille velvoitetta hankkia defibrillaattoreita koneisiinsa.

HELGE MURTOVAARA

TÄNÄÄN

Turvapuisto opettaa rakentajia

Takalaanilaan nouseva rakennusalan koulutusrata opettaa työturvallisuutta oikeissa työympäristöissä lähivuosina tuhansille alan työntekijöille ja opiskelijoille.

K1 OULU & SEUTU, SIVU 4

Liminkan kauan kaivattu pyörätie

Tupoksen ja Limingan välille Tupoksentielle valmistuu pitkään ja hartaasti kaivattu kevyen liikenteen väylä. Vaikka kysymys on Limingan sisäisestä liikenteestä, se avaa myös kevyen liikenteen yhteyden Haukiputaan ja Lumijoen välille.

K1 OULU & SEUTU, SIVU 5

Sairaalaremonttia joka vuosi

Oulaskankaan sairaala käyttää seuraavan kymmenen vuoden aikana normaalin vuosibudjetin puitteissa sairaalan ylläpito- ja peruskorjaukseen lähes 20 miljoonaa euroa. Viimeisen neljän vuoden aikana tiloja on remontoitu 1-1,5 miljoonalla eurolla joka vuosi.

K1 KOTIMAA, SIVU 6

Taantuma puree betoniinkin

Kun talous menee alaspäin, investoinnit pannaan jäihin. Niinpä betoniakaan ei tarvita. Marraskuussa 30 vuotta täyttävä Ruskon Betoni uskoo silti liikevaihtonsa kasvavan myös tänä vuonna.

K1 RAHA, SIVU 12

Ensimmäiset urheilijat Sotšiin nimettiin

Suomen olympiajoukkueeseen nimettiin ensimmäiset kymmenen urheilijaa viidestä eri lajista. ”Nyt valitut ovat huikeita urheilijoita, jotka ovat osoittaneet pystyvänsä voittamaan oman lajinsa kansainvälisiä kisoja”, Suomen olympiajoukkueen johtaja **Mika Kojonkoski** sanoo.

K1 URHEILU, SIVU 17

K2

Tornion kulttuuria veistoksessa

Tornion keskustaan Nordbergin möljälle tulee veistos, joka kuvaa paikkakunnan teollista kulttuuria ja kulttuurihistoriaa.