

Sisekaitseakadeemia

Päästekolledž

Klemet Reimand

**PÕHIAUTODE HOOLDUSE KORRALDAMINE
LÕUNA PÄÄSTEKESKUSES**

Lõputöö

Juhendaja:

Kalle Allik, Msc

Kaasjuhendaja:

Riina Kroonberg, Msc

Tallinn 2015

ANNOTATSIOON

Kolledž: Päästekolledž	Kaitsmise kuu ja aasta: Juuni 2015
Töö pealkiri eesti keeles: Põhiautode hoolduse korraldamine Lõuna päästkeskuses	
Töö pealkiri võõrkeeles: Maintenance management of the basic fire engines in Southern rescue centre	
Lühikokkuvõte	
<p>Lõputöö on kirjutatud teemal „Põhiautode hoolduse korraldamine Lõuna päästkeskuses”. Lõputöö põhiosa pikkuseks on 38 lehte.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada probleemid põhiauto hoolduse teostamises Lõuna päästkeskuses ja teha ettepanekuid põhiauto hoolduse korraldamise parendamiseks. Eesmärgi saavutamiseks püstitas autor järgmised ülesanded: Analüüsida põhiautode hooldusega seotud dokumente, kirjeldada kõiki Lõuna päästkeskuses olevaid põhiautosid ja hoolduse teostamise erinevaid viise ajalise ja tehnilise eripära järgi. Teha ettepanekuid põhiauto hooldamise teostuse efektiivsemaks muutmiseks.</p> <p>Eesmärgi sooritamiseks teostas autor dokumendianalüüsi ja viis läbi struktureeritud intervjuud Lõuna päästkeskuse haldusalal töötavatele komandopealikele ning Lõuna prefektuuri ametnikule. Uuringu tulemustest tuli välja see, et põhiauto hoolduse teostamises esineb erinevaid probleeme ja vastanud pakkusid välja omapoolseid lahendusi probleemide kõrvaldamiseks.</p> <p>Põhilised ettepanekud mis antud lõputöö tulemusel välja tulid on järgnevad: Tehnikute töökorraldust tuleb muuta selliselt või palgata tööle uusi, et hakataks teostama põhiautodele põhjalikumalt kontrolli ennetamiseks suuremaid probleeme. Komandodesse tuleb tekitada paremad tingimused hoolduse efektiivsemaks teostuseks päästemeeskonna poolt.</p>	
Lisad:	
Võtmesõnad: põhiauto, veoauto hooldus, hooldus	
Võõrkeelsed võtmesõnad: basic fire engine, truck maintenance, maintenance	
Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega Siseturvalisuse arengukava aastatel 2015-2020	
Säilitamise koht:	
Töö autor: Klemet Reimand Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjajalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.	
Allkiri:	
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja: Kalle Allik	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele Kaasjuhendaja: Riina Kroonberg	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud Kolledži direktor: Ain Karafin	Allkiri:

SISUKORD

ANNOTATSIOON	2
SISUKORD.....	3
MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU	5
SISSEJUHATUS	6
1. PÕHIAUTO	10
1.1 Põhiauto ehitus.....	10
1.2 Põhiautod	11
1.3 REMONDI JA HOOLDUSTÖÖDE TEOSTAMINE	13
1.3.1 Remondi ja hooldustööde jagunemine ajalise määra järgi.....	13
1.3.2 Hooldus- ja remonditööde teostamine auto osade järgi	17
1.3.3 Remondikulude kaardistus 2013. aastal.....	21
2. HOOLDUSMEETODITE ANALÜÜS.....	23
3. ANALÜÜSI TULEMUSED	25
3.1 Komandopealike vastuste analüüs	25
3.1.1 Kasutusaegne, kasutusjärgne, igapäevane ja iganädalane hooldus.....	25
3.1.2 Dokumentatsioon	25
3.1.3 Dokumenteerimise võimalikud muutused.....	26
3.1.4 Põhilised probleemid põhiautodel.....	26
3.1.5 Tehniline rike	26
3.1.6 Komando vahendid hoolduste läbiviimiseks	27
3.1.7 Komandopealike põhiauto seisukorra järelevalve	27
3.1.8 Hoolduse mudel	28
3.2 PPA analüüs	29

3.2.1 Ametiautode hoolduse ja remondi teostamise kohad	29
3.2.2 Hoolduse teostamise tihedus	29
3.2.3 Hooldusega seotud dokumendid.....	29
3.2.4 Hoolduse ja remondi teostamise vastutajad.....	29
3.3 Järeldused ja ettepanekud	30
3.3.1 Järeldused	30
3.3.2 Ettepanekud	31
KOKKUVÕTE	34
SUMMARY	36
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	37
LISA 1	39
LISA 2	40
LISA 3	41
LISA 4	42
LISA 5	43

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

Päästeameti põhiauto - päästjate tööks vajalik põhiline auto, millel on peal nii veepaak kui ka võimas pump. Lisaks paagile ja selles olevale veele on autol ka väga palju päästevarustust, mida saab kasutada igasugustel õnnetusjuhtumitel ning päästetöödel. Auto katusel asub lühikene redel(id), millega saavad päästjad ronida kuni kolmandale korrusele. Päästevarustuse jaoks on autol olemasapid, mis asuvad kabiini taga ja mille vahele on paigutatud veepaak. Kappidesse on võimalikult kättesaadavalt paigutatud varustus õnnetustega seotud tööde tegemiseks nii maal kui vees. Autol on terve päästemeeskonna jaoks olemas suur kabiin. (Lääts, 2010, lk. 40)

Põhiauto hooldus - hooldus, mida teostatakse põhiautol sõltuvalt ajamäärast ja ajamääraga seonduvast viisist. Põhiautot hooldatakse kasutamise ajal, vahetult pärast kasutamist, iga päev, iga nädal ja tähtajaliselt. Kõiki hooldusi, mis ei ole tähtajalised, teostatakse sündmuskohal või komandos päästjate poolt meeskonnavanema vastutusel. Tähtajalisi hooldusi teostatakse haldusosakonna töötajate poolt määratud töökodades. Komandos teostatakse vedelike, määrdeainete koguse ja päästevahendite seisukorra kontroll. Regionaalsetes ja sisseostetava remondi- ja hooldustööga töökodades teostatakse kõik sellised hooldus- ja remonditööd, mida ei ole võimalik komandos teha. (Päästeamet, 2012)

USFA - United States Fire Administration, USA.

NFPA - National Fire Protection Association, USA.

PPA - Politsei - ja Piirivalveamet

SISSEJUHATUS

Eesti Vabariigi esimene autoprits „Hansa Lloyd“ soetati 1913. a. Põhja-Saksa Autode ja Mootorite Seltsilt. Autopritsi mootor oli võimsusega 60 hobujõudu. Autole oli Saksamaal peale ehitatud võimsa kolbpumbaga prits ja väike veepaak. Autot kasutas Tartu Linna Tuletõrje Lendsalk 1931. aastani. (Parmask, 1995, lk. 62; 64-65)

Päästeameti Lõuna päästkeskuse alla kuulub 6 päästepiirkonda ja kokku 22 päästekomandot, millest on kokku 28 põhiautot (Päästeamet, 2015). Lõuna komandodes on põhiautode mudelivalikus peamiselt Scania P94, Scania P340 ja MAN TGM (Päästeamet, 2015). Päästeamet sõlmis 2007. aastal lepingud ettevõttega AS Rentacar MAN ja Scania päästeteenistuse põhiautode 10 aastase liisingu jaoks (Päästeamet & Rentacar, 2007; Päästeamet & Rentacar, 2007). Antud liisingulepingud tähendavad seda, et 10 aastat makstakse näiteks Scaniate eest, mida võeti kasutusse 20 tükki, milledest pooled on kasutusel Lõuna päästkeskuses ja iga auto soetusmaksumuseks oli üle 200 tuhande euro (Päästeamet & Rentacar, 2007; Päästeamet & Rentacar, 2007). See annab aimu, kui palju maksavad Päästeametis hetkel kasutusel olevad kõige uuemad Scania põhiautod. Põhiauto on Päästeameti üks põhilisemaid töövahendeid. Sellest tulenevalt on tähtis autosid regulaarselt hooldada, et need ei muutuks kasutuskõlbmatuks või hakkaks lagunema, kuna autod on võetud 10 aastaks liisingusse ja on eeldatud, et vähemalt nii kaua peavad autod vastu pidama. Põhiautode rotatsiooniplaani järgi aastani 2024 on põhiautode maksimaalseks vanuseks planeeritud 25 aastat.

Lõputöö teema on seotud siseturvalisuse arengukavaga aastatel 2015 kuni 2020, mille üheks osaks päästevõimekuse tagamine maismaal ja siseveekogudel.

Autode seisukorda mõjutavad nende kõige otsesemad kasutajad ehk päästemeeskond, mis tähendab seda, et auto seisukord muutub peamiselt selle kasutamisel (väljakutsel) ning selle tõttu toimub kõige efektiivsem hooldus päästemeeskonna poolt peale väljakutselt naasmist komandos.

Hetkel on ainus dokument, mis reguleerib põhiautode hooldust Päästeameti päästetehnika ja -varustuse hoolduse ja remondi kord. Selle korra väljatöötamise aluseks võeti korra koostamise ajal olemas olnud töökorraldus ning kahes päästekeskuses kehtinud korrad: Ida Eesti Päästekeskuse 28.01.2009 käskkiri nr. 4 „IEPK operatiivsõidukite ja sisepõlemismootoriga päästevahendite hoolduse kord, Põhja-Eesti Päästekeskuse 15.12.2005 käskkiri nr. 177 „Tulekustutus- ja päästeautode hoolduse- ja remondi korra kehtestamine ning lisaks kasutati korra koostamisel abimaterjalina raamatut T. Suurkivi, T. Marvet „Tuletõrjuja-päästja ABC“ (Liivrand, 2015). Vastavalt Päästeameti päästetehnika ja -varustuse hoolduse ja remondi korrale peavad päästjad meeskonnavanema vastutusel teostama kasutusaegset, kasutusjärgset, igapäevast ja iganädalast hooldust (Päästeamet, 2012).

Eelnevalt välja toodud hooldustööde teostamisi ei dokumenteerita. Hoolduse ja remonttööde korraldamise eest regionaalses haldusosakonna remonditöökojas vastutab regionaalse haldusosakonna tehnika ja varustuse talituse juhataja. (Päästeamet, 2012)

USA päästeteenistuses läbi viidud uuringu kohaselt on tekkinud hooldusprobleemid peamiselt just uuemate tuletõrjeautodega, mille hooldamine on kallim ja keerulisem. Autode toimimisel on suur roll elektroonikal ja arvutitel, mis juhivad erinevaid autode funktsioone, näiteks pumpasid, kütuse- ja pidurisüsteeme. Erinevad süsteemid teevad autode kõiksuguste funktsioonide toimivuse paremaks ja lihtsamaks, aga sellega suureneb ka süsteemide keerukus. Süsteemide diagnostika tegemiseks on vaja kalleid ja keerulisi vahendeid. Väiksemate tuletõrjekomandode jaoks on uuemate tuletõrjeautode hoolduseks vajalike vahendite ostmise liiga kallis, mille tõttu tehakse leping lähima pädeva eraettevõttega. Antud uuringust tuli välja ka see, et hooldust teostatavates ettevõtetes ei pruugi olla pädevaid tehnikuid, mille tulemusena sai üks päästja surma valesti hooldatud pidurisüsteemi tõttu. (Leatherman, 2009)

USA päästeteenistuses läbi viidud uuringus on leitud seda, et kui on olemas pädevad tehnikud, kes teostavad autodele ennetavat hooldust, vähendab see rikete tekkimise võimalust ja sellest tulenevalt ka autode arvelt maas oleku aega.

Ennetava hoolduse teostamine ei pruugi olla nii põnev, kui tulekahjude kustutamine, aga mängib tähtsat rolli täitmaks meie peamist eesmärki, milleks on elude ja vara päästmine. Uuringus on välja toodud ka see, et mida paremini päästeautodele tehnik on spetsialiseerunud, seda efektiivsem on ka hoolduse teostamine. Välja on veel toodud järgnev: hoolduse efektiivsust tõstab ka see, kui hoolduse teostamist treenitakse ja harjutatakse samamoodi nagu igat teist koolitust. (Rooney, 2001)

Autor valis lõputöö teemaks antud valdkonna puutudes kokku hoolduse teemadega töötades ajutiselt päästkeskuses. Toetavaks teguriks oli teema uudsus, kuna antud teemat ei olnud varem piisavalt uuritud, mida koges ka töö autor antud valdkonnaga kokku puutudes ja otsides töö jaoks valdkonnapõhiseid teooria allikaid ning tehnikahuvi aitas töö autoril antud teema sisulist tähtsust paremini mõista ja käsitleda olulisi aspekte ka töö kirjutamisel.

Lõputöö uurimisküsimused:

1. Milline on Päästeameti Lõuna päästkeskuse põhiautode hooldamise protsess?
2. Kuidas Lõuna päästkeskuses põhiautodele hooldust teostatakse?
3. Millised on põhilised põhiauto hooldusega seotud probleemid Lõuna päästkeskuses?

Lõputöö uurimisülesanded:

1. Anda ülevaade põhiautodest ja nende hooldusest.
2. Analüüsida hooldusega seotud dokumente, materjale, viia läbi empiiriline uurimus Lõuna päästkeskuse komandopealikega ja PPA Lõuna prefektuuri ametnikuga.
3. Järeldused ja ettepanekud hoolduse mudeli muutmiseks.

Lõputöös püstitatud uurimusküsimuste vastuste saamiseks ja uurimisülesannete täitmiseks viib autor läbi kvalitatiivse uuringu ja uurib teemaga seotud materjale.

Lõputöö eesmärk on Lõuna päästkeskuse põhiautode hooldamise protseduuride ja teostamise viiside baasil probleemide välja selgitamine ja nende lahendamiseks

ettepanekute esitamine. Hooldamise protsessi analüüsimise eesmärgiks on uurida, kuidas hooldamine on praeguse seisuga korraldatud. Hoolduse teostamise analüüsimise eesmärgiks on uurida, kuidas hooldamist realselt teostatakse. Töö teostati Lõuna päästkeskuse haldusalal paiknevate põhiautode kohta.

Antud teemat on väga vähe uuritud ning sellest tulenevalt oli autoril väga raske leida teemaga seonduvaid teoreetilisi materjale.

Valimina on töö autori poolt välja valitud kõik Lõuna päästkeskuse haldusalal töötavad komandopealikud, keda on kokku 22. Sellise valimi kasuks otsustas töö autor selle tõttu, kuna komandopealikud peavad tagama põhiautode töötamiseks vajaliku seisukorra ja puutuvad antud teemaga kõige mitmekülgsemalt kokku.

Lähtuvalt töö eesmärgist ja püstitatud uurimisküsimustest koostas lõputöö autor esiteks struktureeritud intervjuu, milleks koostati küsimustik põhiautode hoolduse kohta ja need saadeti Lõuna päästkeskuse komandopealikele e-posti vahendusel, teiseks saadeti e-posti vahendusel struktureeritud intervjuu küsimustik PPA Lõuna prefektuurile ja kolmandaks analüüsiti põhiauto hooldusega seotud dokumente ja andmebaase. Uuring viidi läbi ajavahemikus 26. jaanuar kuni 3. märts 2015.

Lõputöö koosneb kolmest osast. Esimene osa käsitleb põhiauto ehitust, Lõuna päästkeskuses paiknevate erinevate põhiautode kirjeldust ja erinevaid hoolduse teostamise viise nii ajalise, kui ka tehnilise eripära järgi.

Teine peatükk hõlmab endas empiirilist uuringut, mille autor viis läbi kvalitatiivsel meetodil, kasutades selleks kahte erinevat struktureeritud küsimustikku vastavalt Lõuna päästkeskuse komandopealikele ja PPA Lõuna prefektuuri ametnikule.

Kolmas peatükk hõlmab endas saadud tulemuste analüüsi, järelduste tegemist ja töö autoripoolseid ettepanekuid hoolduse korralduse muutusteks.

Lõputööl on rakenduslik väärtus, kuna töös saadud tulemused on rakendatavad Päästeametis antud valdkonna parendamisel.

1. PÕHIAUTO

Päästeautode maksumus on väga suur. Iga uue päästeauto maksumuseks võib võrdluse tuua 15-ne pereautoga. Igas päästekomandos paikneb vähemalt üks põhiauto, suurematest komandodest võib leida neid ka kaks tükki, mis tõttu on neid autosid üle Eesti üsna palju. (Lääts, 2010, lk. 40)

1.1 Põhiauto ehitus

Päästeautod on erilised auto, mis ehitatakse tavaliselt käsitsi. Päästeautode ehituseks on selleks loodud eraldi tehased. Tehase inseneridega lepatakse kokku millist päästeautot soovitakse, milline varustus sellel peab olema ja kui võimas pump. Sooviavalduse paneb kokku Päästeamet. Kui tehas on saanud kõik auto ehituseks vajaliku teada, hakatakse päästeautot projekteerima. Autotehasest tuuakse alusauto, millest hakatakse ehitama päästeautot. Kogu ehitus võtab väga palju aega. Alates päästeauto planeerimisest kuni auto jõudmisega päästekomandosse võib kuluda mitu aastat. (Lääts, 2010, lk. 53)

Päästeauto valmistatakse tavaliselt veoautost. Sellist palja alusraami ja kabiiniga veoautot nimetatakse alusautoks (Lääts, 2010, lk. 53). Pärast seda, kui veoautode tehasest on alusauto jõudnud päästeautode tehasesse, hakatakse sellest ehitama päästeautot. Kõigepealt kinnitatakse auto raami peale veepaak ning seejärel varustuse kappide kinnitamiseks vajalik sõrestik. Pärast sõrestiku ja/või kere valmis tegemist hakatakse päästeautole peale ehitama pumpa ja varustuse jaoks vajalikke kappe. (Lääts, 2010, lk. 54)

Veepaak ja pump on auto keskmeks, kõik muu ehitatakse nende ümber. Kui varustuse kapid on valmis ehitatud ja paika pandud, hakatakse nendesse varustust paika sobitama. Selleks mõõdetakse ja kaalutakse kogu varustus üle. Samuti tehakse kappidesse varustuse jaoks kinnitused. Kõige eelneva valmis saamisel kontrollitakse kõik mitu korda üle. (Lääts, 2010, lk. 54)

Kõige viimasena tehakse päästeautole uus välimus, peale mida saab tavalisest veoautost äratuntav päästeauto. Kui kõik on täielikult valmis, siis proovitakse kogu tehnika järele ka praktikas. Selle jaoks on autotehaste juurde tehtud suured platsid ehk polügoonid, kus katsetatakse tehnikat. Kui kõik autoosad on valmis ja järele katsetatud, võib päästeauto tehase hoovi pealt sõita päästekomandosse. (Lääts, 2010, lk. 54)

1.2 Põhiautod

Pärast seda kui Päästeamet on ostnud uued põhiautod, ja päästjad on saanud autot esimestel väljakutsetel kasutada, hakatakse sellele otsima nime. Nime panemise õigus on igal Eesti Vabariigi kodanikul. Nime leidmise jaoks kuulutatakse terves riigis välja konkurss, millest on kõigil võimalik osa võtta ja oma meelepärane nimi välja pakkuda. Igal nimel peab kaasas käima legend, et põhjendada miks autole just selline nimi tuleks panna. Nime andmisel määratakse autole ka ristiisa ehk vader. Selline traditsioon ulatub kaugesse minevikku. Sarnaselt meremeestele, kes panevad oma laevadele naisterahva nimed, nii teevad seda ka päästjad oma põhiautodega. Hetkel sõidavad põhiautodest eestimaa peal ringi Kärmas Katariina, Meite Mathilde, Teele, Barbara ja Tiiu. (Lääts, 2010, lk. 40)

Nimetus **Kärmas Katariina** nimi pärineb 1910. aastal Saksamaalt Tallinna tuletõrjele ostetud aurupritsiist. Viimane oli oma soetamise ajal tuletõrjetehnika tippsaavutus. Kuna need olid taasiseseisvunud Eesti esimesed täiesti uued autod, said need autod oma nime aurupritsi järgi. (Lääts, 2010, lk. 40)

14. septembril 2004 kuulutati välja konkurss uuele põhiautole. Antud ajahetkel ei osanud eestlased veel päästeautole nime panna, mille tõttu otsustati nimi leida, nii nagu ka eelnevale autole, ajaloost. Sel korral otsustati tuletõrje peakoosolekul nimi võtta 1882. aastal Saksamaalt Laussi vabrikust soetatud aurupritsi järgi: Mathilde. 29.10.2004 otsustas nimekomisjon vastavalt ajalooramatutele panna täpsem nimi **Meite Mathilde**. Mathilde alusautoks on Scania ja päästeauto pealisehituse ehitas Soome firma Saurus. (Lääts, 2010, lk. 40-44)

Teele kasutuselevõttuga algas Eesti päästeteenistuses uus ajastu. Eesti riigi eelarve oli suurenenud ning uusi põhiautosid suudeti osta juba partiide kaupa. Autosid osteti korraga 40, tänu millele said uue põhiauto omanikuks väga paljud päästekomandod. Teele alusautoks valiti veoauto MAN ja pealisehitus valmistati Saksa tootja EMPL poolt. Antud põhiautole koostati samuti nimekonkurss, mis seekord õnnestus juba edukamalt, milles väljapakutud nimede hulgast osutus valituks Teele. Teele ristiti 25. mail 2007. aastal Tallinna raekoja platsil, mille sai omale Nõmme päästekomando. (Lääts, 2010, lk. 44)

Barbara nimekonkurss osutus väga edukaks ning paljude nimede seast osutus võitjateks Pärnu päästekomando päästja ja „Meie, päästjad“ autor Antti Lääts. Auto ristimispaigaks oli 10. oktoobril 2008. aastal Pärnu jahisadam. Barbara alusautoks valiti Rootsi veoauto tootja Scania. Auto pealisehitus ehitati Poolas Wawraszeki tehases. (Lääts, 2010, lk. 44)

Tiiu nimi valiti nimekonkursil välja samaaegselt Barbaraga. Ka ristimine toimus sarnaselt Barbaraga Pärnus 10. oktoobril 2008. aastal. Tiiu ehitus on võrreldes teiste põhiautodega natukene erinev. Põhiauto Tiiu on ehitatud sellistele päästekomandodele, millel on väikesed päästemeeskonnad. Antud auto kabiin on lühem ning seetõttu mahub korraga sinna istuma vaid kolm päästjat. Kõik peale kabiini on sarnane Barbaraga. Tiiu alusautoks valiti MAN ja pealisehitus valmistati Poola Wawraszeki tehases. (Lääts, 2010, lk. 46)

1.3 REMONDI JA HOOLDUSTÖÖDE TEOSTAMINE

1.3.1 Remondi ja hooldustööde jagunemine ajalise määra järgi

Antud alapeatükis toon välja hetkel ainsa hooldamist korraldava dokumendi "Päästeameti päästetehnika- ja varustuse hoolduse ja remondi kord" sisu ja seletan selle lahti omapoolsete selgitustega.

Kasutusaegse hoolduse eesmärk on see, et meeskond kontrolliks põhiauto seisukorda sündmuskohal, eriti kui tegemist on pikemate sündmustega. Esimesena tuleb kontrollida kõiksuguste auto kasutamise seotud vedelike (õlid, jahutusvedelik, kütused) ja määrdeainete koguseid, vajadusel lisada neid juurde, et tehnika saaks järjepidavalt tööd teha ilma tõrgeteta. Teiseks tuleb kindlasti jälgida kõiki näidikuid ja märgutulesid, veendumaks, et ei esineks rikkeid nii pumbal kui ka autol. Kolmandaks tuleb kindlasti meeles pidada seda, et pumpa ei kasutataks üle võimete, mille tõttu võib tekkida ülekoormus. Ülekoormuse all mõeldakse järgmist tegevust: isik kes tegeleb pumba ja/või muude teiste seadmetega peab jälgima, et seadmetele ei rakendataks tehase poolt määratud suuremat koormust seadmete maksimaalsete näitajatega seoses. Kui seadmeid kasutatakse suurema koormuse all, kui ettenähtud, võib see kaasa tuua seadmete rikkeid. (Päästeamet, 2012)

Kasutusjärgne hooldus tuleb teostada valves oleva meeskonna poolt, mille eest vastutab meeskonnavanem, viivitamata peale sündmuskohalt saabumist päästekomandos, et saaks kiiresti auto tagasi valmisolekusse uute väljakutsete jaoks. (Päästeamet, 2012)

Kasutusjärgset hooldus tuleb teostada põhjalikumalt kui kasutusaegset hooldust. Esiteks on vaja vaadata üle kogu tehnika visuaalselt, kas kogu auto on ettenähtud tingimustel komplekteeritud, vedelike tase on korras, ega leki kuskilt midagi. Teiseks tuleb puhastada ja hooldada meeskonna kabiin, varustuse kapid ja kogu kasutatud päästevarustus. Kolmandaks tuleb kontrollida päästeautol olevate

sisepõlemismootoriga ja muude päästevahendite ning nende kinnituste seisukorda. (Päästeamet, 2012)

Sisepõlemismootoriga päästevahendid tuleb hoolikalt hooldada. Selleks tuleb neid peale kasutamist puhastada, vedelikud üle vaadata, vajadusel saeketid ja löikekettad välja vahetada ning antud vahendite määrimine vastavalt selleks ettenähtud määrdeainetega. (Päästeamet, 2012)

Igal hommikul kell 8.00, kui komandos toimub valves oleva meeskonna vahetus, teostatakse igapäevane hooldus. Igapäevase hoolduse toimumise eest vastutab, sarnaselt eelnevale hoolduse viisile, meeskonnavanem. Meeskonnavanem peab veenduma, et päästeauto oleks komplekteeritud ja võimeline reageerima kõikidele väljakutsete liikidele. (Päästeamet, 2012)

Esimesena tuleb autos üle kontrollida selle dokumentide olemasolu ja kehtivus, milledeks üldiselt on tankimiskaart ja registreerimistunnistus, samuti veenduda liikluskindlustuse olemasolus. Teisena teostatakse üldine auto üle vaatamine, kas auto on puhas ja komplektne. Kolmandana kontrollitakse auto tehnilist seisundit visuaalselt. Selleks vaadatakse üle tuled, tahavaatepeeglid, vilkurid, sireen, esiklaasi kojamehed, rool, pidurid ja rehvid. Neljandana tuleb üle kontrollida kõik autos olevad vedelikud. Üle tuleb vaadata vee ja vahuaine tase paagis. Mootoris on vaja üle vaadata, kui suur on mootoriõli, jahutusvedeliku, aknapesuvedeliku, piduriõli ja roolivõimu õli tase. Veel tuleb üle vaadata kindlasti kütusepaagis oleva kütse kogus. Kui mõni vedeliku tase peaks olema alla ettenähtud normi, siis tuleb seda viivitamatult lisada juurde, et vältida rikkeid. Viiendaks tuleb üle vaadata pump, täpsemalt selle juhtimismooduli ja näidikute toimivus. Veel tuleb pumbas kontrollida õlitasapinda, mida tuleb vajadusel juurde lisada. Viimasena peab kontrollima üle päästevahendite kinnituste olemasolu ja seisukorra, et ei tekiks olukorda, kus varustus võib väljasõidul kappides liikuma hakata, mis võib põhjustada varustuse purunemise või deformatsiooni ja muuta see kasutuskõlbmatuks. (Päästeamet, 2012)

Päästekomandodes on paika pandud üks kindel päev nädalas, millal valves olev päästemeeskond teostab meeskonnavanema vastutusel iganädalase hoolduse. Vastavalt korrale peab seda teostama pühapäeval. (Päästeamet, 2012)

Esiteks tuleb iganädalase hoolduse korral õhusüsteemist eemaldada kondensaat. Teiseks tuleb ära puhastada, ja peale seda määrada, lukkude ja kapiuste juhtpinnad. Kolmandaks tuleb visuaalselt kontrollida pumba kardaanülekannete tehnilist seisukorda, mille teostamiseks on vaja minna auto alla. Neljandaks tuleb hooldada (puhastada ja seejärel määrada) kõikvõimalikud kummi-, ja plastikdetailid, näiteks uksetihendid ja salongi sisustus. Viiendaks tuleb üle kontrollida akude seisukord, milleks vaadatakse elektrolüüdi tasapinda ja puhastatakse klemmid, et ei tekiks nendele oksüdatsiooni, mis takistab elektri edasi liikumist akust auto elektrisüsteemi. Viimasena tuleb kindlasti teostada päästeautole katsekäivitamine, mis peab kestma vähemalt 3 minutit. Sisepõlemismootoriga päästevahendeid tuleb samuti käivitada ja enne kappi tagasi asetamist üle vaadata, vajadusel ka täita vedeliku anumad. Kindlasti ei tohi teostada paatide päramootorile kuivkäivitust, kuna mootor kuumeneb ilma vett läbi laskmata üle ja tekib rike. (Päästeamet, 2012)

Kõige pikema ajalise vahega teostatakse autotehnikale tähtajaline hooldus. Autotehnika tähtajalise hoolduse teostamise jaoks on tehnika ja varustuse talitus koostanud graafiku, kuid tähtajalist hooldust tuleb teostada vähemalt korra aastas. Tähtajalist hooldust teostatakse tehnika ja varustuse talituse poolt kokkulepituna, kas haldusosakonna remonditöökojas või hoolduse ja remonditöid teostavas eraettevõttes. Sisepõlemismootoriga päästevahenditele teostatakse antud hooldust vastavalt töötundide arvule või vähemalt ühe korra aastas. (Päästeamet, 2012)

Hooajaliselt kasutatavatele sisepõlemismootoriga päästevahenditele teostatakse hooldus aasta esimese kvartali jooksul päästekomandos, haldusosakonna regionaalses töökojas või kokkuleppel tehnika ja varustuse talitusega hooldusega ning remonditöid teostavas eraettevõttes. Hooajaliselt kasutatakse näiteks ujuvpumpasid ja ATV-sid. (Päästeamet, 2012)

Varustuse tähtajaline hooldus toimub samuti, kas päästekomandos või hooldust ja remonti teostavas eraettevõttes. (Päästeamet, 2012)

Autotehnikal teostatakse tähtajalisel hooldusel kolm põhilist tegevust. Esiteks teostatakse korrosioonitõrje ja vajadusel parandatakse värvikahjustused. Teiseks määratakse rooli -ja pidurisüsteemi sõlmed. Kolmandaks kontrollitakse pumpa, täpsemalt kontrollitakse selle hermeetilisust ja samuti ka imivoolikuid ja nende ühendusi. (Päästeamet, 2012)

Sisepõlemismootoriga päästevahenditele tehakse tähtajalisel hooldusel samuti kolm tegevust. Esiteks, sarnaselt autotehnikale, teostatakse korrosioonitõrje ja värviparandused. Teiseks vahetatakse mootoriõli ja viimasena vahetatakse õli-, õhu- ja kütusefiltrid ära. (Päästeamet, 2012)

Tähtajalise hoolduse korral katsetatakse kindlaks määratud päästevahendeid ja päästevarustust. Täpsemalt vajavad katsetamist vahtkustutusseadmed, redelid, dielektrilised tööriistad, päästenõõrid, päästevestid, keemiakaitseülkonnad ja hingamisaparaadid. Antud vahendid ja varustus vajad kontrollkatsetamist sellepärast, et need on päästetööde teostamisel kriitilise tähtsusega vahendid ja varustus. (Päästeamet, 2012)

Kui autotehnikat pole korralikult hooldatud või juhtub muudel põhjustel autol midagi sellist, mille korral see muutub kasutuskõlbmatuks ja ei ole võimalik kasutusjärgse hooldusega kasutuskõlblikku seisukorda taastada, tuleb autole teostada erakorraline remont. Antud remondi läbiviimist korraldab tehnika ja varustuse talitus. Kui selline olukord on tekkinud, tuleb sellest teavitada viivitamatult häirekeskust ja teeninduspiirkonna operatiivkorrapidajat. Kui rike peaks tekkima koolituse ajal, tuleb sellest koheselt teavitada koolituse läbiviijat. Rikke jaoks on olemas eraldi blankett, millele koostatakse rikketeade. (Päästeamet, 2012)

Rikke toimumisel peab selle kohta koostama päästekomando pealik rikketeate, milles kirjeldab võimalikult detailselt juhtunut ja edastab selle nii kiiresti kui võimalik elektroonselt e-posti kasutades haldusosakonna töötajale. Rike, mis tekib koolituse läbiviimisel, tuleb kirja panna koolituse läbiviijal ning samuti edastada elektroonselt haldusosakonnale. Kõik rikketeated hoitakse regionaalses haldusosakonnas alles. (Päästeamet, 2012)

Viimaseks on välja toodud garaažiseadmete hooldus. Antud seadmetele teostatakse hooldust vastavalt tootja poolt ette nähtud nõuetele, päästekomandos kohapeal, regionaalses haldusosakonna remonditöökojas või hoolduse ja remonditöid teostatavas eraettevõttes haldusosakonnaga kokkuleppel. (Päästeamet, 2012)

1.3.2 Hooldus- ja remonditööde teostamine auto osade järgi

Antud alapeatükis räägin sellest, milliste põhimõtete järgi teostatakse hooldus- ja remonditöid Ameerika Ühendriikide standardis nimega NFPA 1911.

Auto või mõne selle osa teenistusest maha võtmiseks peab tehnik tegema selleks vastava ülevaatused ja leidma auto defektsed osad, mille põhjal on võimalik määrata, kas auto tervikuna, või mõni auto osa tuleb maha kanda. Antud ülevaatused koostab tehnik akti, millest võib selguda kolm võimalust:

1. Auto tuleb täielikult teenistusest eemaldada.
2. Auto võib jääda teenistusse kindlaks määratud piiranguga (autol puudub mingi kindel funktsioon).
3. Auto võib jätkata teenistust tervikuna.

Tehnik kasutab auto seisukorra hindamiseks tootja poolt ettenähtud juhiseid, mis annavad märku auto kulumisest/vananemisest. Teenistusest kõrvaldatud tehnika tuleb kindlasti märgistada, et vältida selle juhuslikku kasutamist, mille toimumisel võib juhtuda õnnetus. Eriti tähtis on see siis, kui auto ise on arves, aga puudub mõni funktsioon. Selleks, et auto kasutaja märkaks ega sellest tulenevalt ei kasutaks rikkis funktsiooni/seadet, tuleb see märgistada kokkulepitud värvi sildiga. (NFPA, 2012)

Auto arvelt maha võtmiseks on kindlaks määratud kindlad märgid:

- 1) Katkine tuuleklaas, mis segab juhi vaatevälja.
- 2) Katkised või puuduvad tahavaate peeglid.
- 3) Katkised või puuduvad kojamehed.
- 4) Katkised või puuduvad ukseingid.
- 5) Katkised või puuduvad pedaalid.
- 6) Autol on lubatust suurem koorem/raskus peal.
- 7) Rehvides on praod.
- 8) Velgedele on tekkinud defekt (mõra, mõlk) ja/või on mõni rattapolt kadunud või defektne.
- 9) Vedrustuse visuaalselt nähtav defekt.
- 10) Mootor ei käivitu.
- 11) Mootorist lekib vedelikke (näiteks õli, jahutusvedelik).
- 12) Valgustus ei tööta.
- 13) Pidurisüsteemi rike.
- 14) Pumba rike. (NFPA, 2012)

Kogu auto kere ja selle juurde kuuluvad osad tuleb üle kontrollida. Kontrollimisel vaadatakse, kas kerel või selle juurde kuuluvatel osadel on defekte, puudu midagi struktuurset tervikust, kas esineb korrosiooni ja/või mehhaanilisi vigastusi (mõlke, muljumisi, kõveraid osi). (NFPA, 2012)

Vedrustuse kontrollimisel tuleb samuti vaadata, kas visuaalselt on kõik osad olemas ja ilma vigastusteta. (NFPA, 2012)

Auto sildadel tuleb peale visuaalse kontrolli teostada ka selle kõigi liikuvate osade (diferentsiaal, ülekande teljed jne) määrete kontrolli, kuhu vajadusel tuleb seda lisada. (NFPA, 2012)

Ratastel tuleb jälgida, et rattalaagrid oleksid puhtad, kompleksed ja õlitatud. Rehvidel tuleb jälgida väliseid vigastusi ning seda, et rehvirõhk oleks tootja poolt

määratud suurusega. Peale rehvide kulumisastme tuleb veel jälgida seda, et rehvide vanus ei ületaks tootja poolt ettenähtud aega. (NFPA, 2012)

Mootoris tuleb jälgida mootoriõli taset, mis ei tohi langeda alla ettenähtud normi. Tuleb vaadata, et mootori osad on omavahel tugevalt kokkumonteeritud, ega lekiks mingeid vedelikke. Mootori tööga seonduvaid filtreid ja õlisid tuleb vahetada tootja poolt ettenähtud aja või kilometraaži tagant. Mootori diagnostika teostamisel tuleb selle käigus leitud rikkekoodide info põhjal puudusi kontrollida ja vajadusel remontida. Tuleb jälgida jahutusvedeliku taset ja seda, kas kõik mootorijahutussüsteemi osad on ilma defektideta ning kas salongis asuv jahutusvedeliku temperatuuri näidiku väärtus vastab tegelikkusele. Vajadusel teostatakse termostaadile, radiaatori- ja/või siduri ventilaatorile diagnostika. Kütusesüsteemil tuleb vaadata seda, kas kogu süsteem on paagist kuni mootorini lekkevaba, ning kas salongis olev kütuse koguse näidiku väärtus vastab tegelikkusele. Tuleb jälgida mootori puhul ka seda, et mootoril on ligipääs välisõhule ning salongis oleks võimalik kasutada vastavalt soovile külma või sooja õhku. Väljalaske süsteemil tuleb kontrollida kas kogu süsteem on lekkevaba, ning kas toimub ettenähtud määraga heitgaaside filtreerimine. (NFPA, 2012)

Käigukastil tuleb vaadata visuaalselt, kas esineb väliseid vigastusi ja/või lekkeid. Muude probleemide leidmiseks on vajalik läbi viia diagnostika. Samuti tuleb jälgida, et tootja poolt ettenähtud aja tagant tuleb vahetada käigukastis õli ja filter. (NFPA, 2012)

Jõuülekanne osadel tuleb üle vaadata nende visuaalne korrasolek, et ei esineks mehaanilisi vigastusi ega lekkeid. Kindlasti tuleb jälgida seda, et kogu jõuülekanne süsteem oleks korralikult määratud. (NFPA, 2012)

Roolisüsteemil tuleb jälgida, et roolivõimupumbas oleks piisavalt vedelikku ning roolisüsteemi mehaanilised osad oleksid kompleksed ja defektivabad. Samuti tuleb teostada diagnostikat rataste sümmeetrilisuse kohta. (NFPA, 2012)

Pidurisüsteemis tuleb üle vaadata käsipiduri toimivuse, vajadusel viia läbi diagnostika. Kindlasti tuleb vastavalt kilometraažile jälgida piduriklotside ja ketaste kulumise astet, pidurisüsteemi õhukompressorit, ning kas süsteem on hermeetiline. Tähelepanu tasub pöörata ka korrosioonile pidurisüsteemis, eriti kui auto ei sõida tihedalt. (NFPA, 2012)

Kabiini osas tuleb kontrollida üle, et kõik klaasist osad, aknad ja peeglid oleksid terved. Tuleb üle vaadata, et kõik istmed ja turvavööd oleksid korralikult kinnitatud ja terved. Samuti tuleb üle vaadata kas ukseingid, hinged ja lukud oleksid ilma vigadeta. Järgmiseks tuleb üle vaadata kõik kabiinis oleva varustuse kinnitused, kas on terved ja korrosioonivabad, vajadusel puhastada, et vältida korrosiooni teket (näiteks lampide ja hingamisaparaatide kinnitused, kompuutri terviklikkus, kõikide nuppude ja tulede seisukord). (NFPA, 2012)

Pealisehituses tuleb üle vaadata, kas kõik kapid on korras ja ilma mõlkide, vigastusteta, kas kappide siinid on puhtad ja defektivabad. Samuti tuleb üle kontrollida ka see, kas ukse liiguvad korrapäraselt ja sulguvad korralikult. Üle tuleb vaadata kõik varustuse kinnitused nii kappides kui ka katusel, et varustus sõidu ajal liikuma ei hakkaks. (NFPA, 2012)

Elektriga seotud autoosadest tuleb kontrollida seda, et käivitussüsteemi töös ei esineks rikkeid, selle ennetamiseks tuleb läbi viia diagnostika. Teiseks tuleb terve auto juhtmestik üle kontrollida, vaadata, kas juhtmed on õigesti paigaldatud, terved ja puhtad. Kolmandaks tuleb üle kontrollida aku(de) kestvus. Neljandaks tuleb üle kontrollida ja mõõta laadimissüsteem (mootorigeneraator). Viiendaks tuleb üle vaadata kõik laadimisdokid ja muud autos olevate elektriliste seadmete ühendused. Kuuendaks auto enda valgustus: lähituled, kaugtuled, udutuled, kabariidituled, suunatuled, pidurituled ja salongivalgustus. Seitsmendaks tuleb üle vaadata elektrilised lisad: soojendus ja jahutus, konditsioneer, kojamehed. Viimasena elektrilistest seadmetest tuleb üle kontrollida hoiatussüsteemid:

hädaolukorrast teada andev valgustus, elektrilised ja elektroonilised sireenid, auto enda signaal ja tagurdamisest teada andev signaalheliseade. (NFPA, 2012)

Pumbal tuleb esiteks üle vaadata seda, et kõik sulgurid oleksid tehniliselt korras, ega omaks defekte. Seejärel tuleb üle vaadata, kas kogu pumba torustik on terve ja defektivaba (ei leki ega oma mõlke). Siis tuleb kontrollida, kas kõikide näidikute ja märguande tulede väärtus vastab tegelikkusele. Üle tuleb kindlasti vaadata kõikide kraanide toimivus, pumba tööks vajalikud osad ja vajadusel neid puhastada ning määrada. (NFPA, 2012)

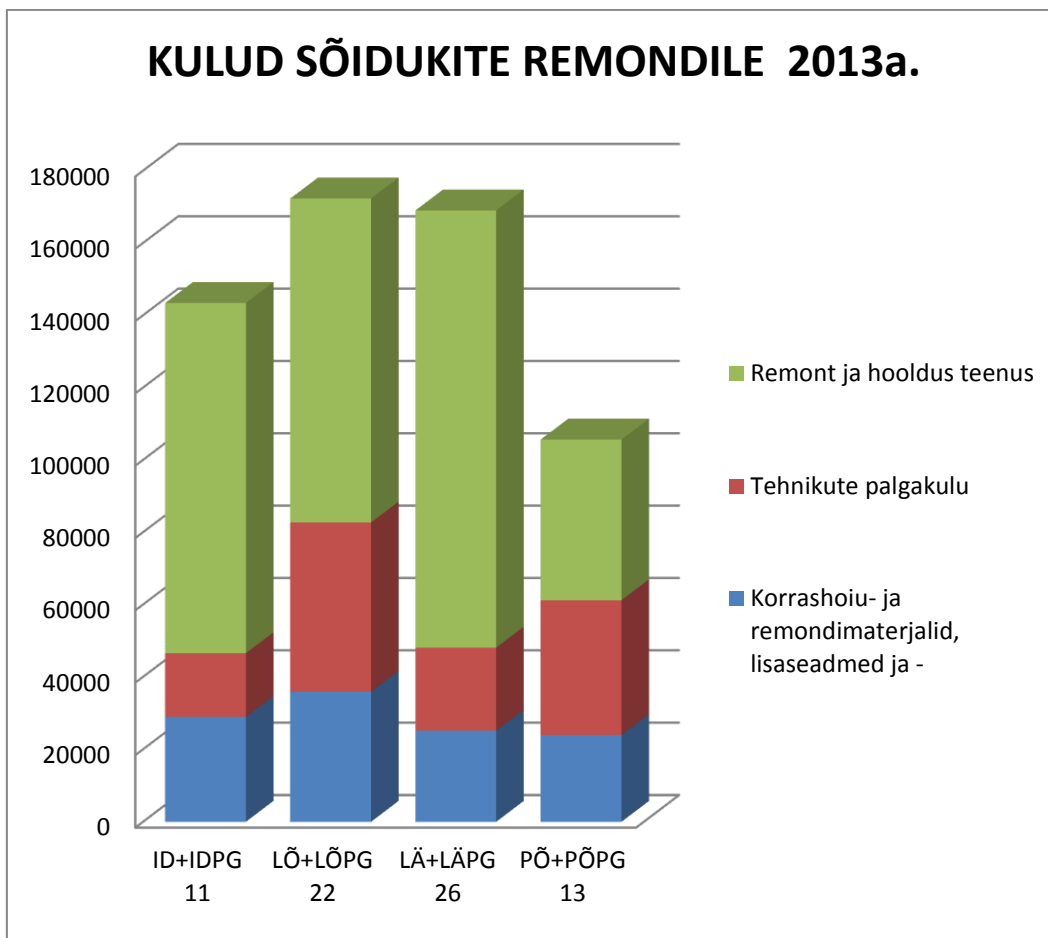
Veepaagil tuleb kontrollida seda, et see oleks tugevasti paigaldatud, ega omaks purunenud kinnituskohhti. Samuti tuleb üle vaadata mehaanilised vigastused (mõlgid) ja korrosioon. Kindlasti tuleb jälgida ka seda, et paaki ei oleks settinud mustust, mis vajadusel tuleb puhastada. (NFPA, 2012)

Suruõhusüsteemil tuleb kontrollida hermeetilisust ja mehaanilisi vigastusi, samuti jälgima korrosiooni esinemist ja vajadusel puhastada ning määrada süsteemi mehaanilisi osi (näiteks valgustusmast). (NFPA, 2012)

Vahusüsteemi tuleb kindlaks määratud aja tagant hooldada nii, et tuleb aegunud vaht välja vahetada ja enne uue vahu paigaldamist kogu süsteem korralikult läbi pesta. Samuti tuleb üle kontrollida kõik näidikud, märguande valgustus ja sulgurid/kraanid. (NFPA, 2012)

1.3.3 Remondikulude kaardistus 2013. aastal

2014. aastal koostas Päästeameti lõuna haldusosakonna töötaja rahandusosakonna poolt väljastatud sõidukite kulude tabelite põhjal remondikulude kaardistuse, mille käigus selgitati välja sisseostetava hooldus- ja remonditeenuse ning Päästeameti poolt teostatud remondi- ja hooldustööde maht (maksumus). (Haldustalitus, 2014)



Joonis 1. Kulud sõidukite remondile 2013 (Haldustalitus, 2014)

Antud joonisel ei ole arvestatud kulutusi seoses auto remondi või hoolduskohta viimiseks. Siin on välja toodud kõikide päästekeskuste ja pommigruppide kulutused remondi- ja hooldusteenusele, tehnikute palgakulu ning sellega seotud materjalide maksumus kokku 2013. aastal. Sellest on näha, et Lõuna piirkonnas on kõige suurem kulu võrreldes teiste piirkondadega, kuigi komandode arv on Lääne piirkonnas suurem (komandode arvud on märgitud horisontaalselt päästekeskuse lühendite all). (Haldustalitus, 2014).

2. HOOLDUSMEETODITE ANALÜÜS

Kvalitatiivse uuringu korral võetakse kasutusse erinevaid meetodeid, mis on nii interaktiivsed, kui ka humanistlikud. Andmekogumisel oodatakse uuritavatelt aktiivset osalust ja tundlikku mõistmist. Uuriija eesmärgiks on luua küsitletavatega tihe ja usalduslik kontakt. Andmete kogumisel ei tohi neid tavapärase tööülesannete täitmisel rohkem segada, kui hädavajalik. Traditsiooniliselt kasutatakse andmekogumiseks vaatlusi, intervjuusid ja dokumentide analüüsi, kuid tänapäeval on juurde tekkinud mitmeid muid meetodeid, näiteks heli lindistamine, e-posti kasutamine ja ajalehe artiklites oleva info kasutamine. Kokku korjatud andmed võivad olla nii tekstilised (sõnalised), kui ka kujundilised (pildilised). (Laherand, 2008, lk. 18)

Kvalitatiivse meetodi eesmärgiks on saada terviklikku empiirilist andmestikku, mis hõlmaks kvalitatiivseid ja detaile iseloomustavaid osi. Andmekogumiseks kogutakse uurimismaterjal meetodiga, mis võimaldab eelmises lauses nimetatud eesmärgi saavutada poolstruktureeritud küsimustikuga. Järeldusi võib uurimismaterjali kohta teha ilma statistilisi vahendeid kasutamata. (Laherand, 2008, lk. 21)

Esimesena koostas autor struktureeritud intervjuu (vt. Lisa 3) hooldusviiside ja -meetodite analüüsimiseks Lõuna päästkeskuse päästekomandodes. Teiseks uuris autor komandode kaugusi regioonikeskusest. Kolmandaks saadeti intervjuu küsimused elektroonselt kõigile Lõuna päästkeskuse haldusalal töötavatele komandopealikele. Neljandaks saadeti spetsiaalselt Lõuna prefektuurile kohandatud intervjuu küsimused PPA Lõuna prefektuuri ametnikule.

Intervjuus, mis suunati komandopealikele uuris lõputöö autor seda, kuidas teostatakse komandodes hooldusi ajalise määra järgi, milliste viiside ja meetoditega.

Viimasena küsitles autor PPA Lõuna prefektuuri ametnikku. Intervjuu eesmärgiks oli teada saada, kuidas teostatakse ametiautode hooldust teises sisekaitselises ametkonnas, et saaks võrdlusi tuua ametkondade vahel.

3. ANALÜÜSI TULEMUSED

3.1 Komandopealike vastuste analüüs

Analüüsile vastas Lõuna päästkeskuse 22 komandopealiku hulgast täpselt pooled, ehk 11 pealikku. Küsimustele on vastatud erineva mahuga.

3.1.1 Kasutusaegne, kasutusjärgne, igapäevane ja iganädalane hooldus

Neljas komandos on ajalise määraga hoolduste teostamine seotud põhiauto ja/või selle osade puhastamisega. Kaheksas komandos on antud hooldustega seotud erinevate vedelike tasemete kontroll ja vajadusel juurde lisamine. Lõuna piirkonna komandodes teostatakse iganädalast hooldust reedeti, mis erineb teistest ajalise määraga hooldustest selle poolest, et neli komandot käivitavad hoolduse käigus kogu tehnikat, sealhulgas ka põhiauto. Välja on toodud veel see, et ühes komandos kontrollitakse antud hoolduse korral ka põhiautol asuvat valgusmasti ja akude seisukorda.

3.1.2 Dokumentatsioon

Kümnes komandos üheteistkümnest, mis küsitluses osalesid, märgitakse hoolduste teostamisi ülesse, kuid erinevatesse kohtadesse. Seitsmes komandos täidetakse erakorralise hoolduse (remondi) puhul rikketeade, mis asub „Päästeameti päästetehnika ja -varustuse hoolduse ja remondi korra" Lisa 2 asuval lehel. Neljas komandos kasutatakse hoolduste dokumenteerimiseks „Päästeameti päästetehnika ja -varustuse hoolduse ja remondi korra" Lisa 3 tabelit. Kolm komandot kasutavad hoolduste kirja panemiseks erinevaid hoolduslehti, mis on kahe komandopealiku sõnul olemas igal autol eraldi. Kaks komandopealikku ei tea tähtjaliste hoolduste dokumenteerimisest midagi, kuna nendeni ei jõua selle kohta mitte ükski dokument. Komandopealik J sõnul pannakse komandos teostatava tähtjalise hoolduse andmed kirja tavalisele paberilehele.

3.1.3 Dokumenteerimise võimalikud muutused

Neli pealikku on ühisel arvamusel, et pabereid ja nende täitmist võiks vähem olla. Kahe komandopealiku arvates on praegune süsteem sobiv. Kahe komandopealiku arvamus seisneb selles, et komandos võiks olla eraldi vorm või päevik tehtud tähtajaliste hoolduste ja avariiremondi tööde kohta. Komandopealik C jaoks on puuduseks see, et peale rikketeate edastamist ei anta teavet rikke likvideerimise orienteeruva aja kohta. Komandopealik K pakub välja sellise lahenduse, et igal autol peaks olema pass, mis käib autoga kaasas, kuhu märgitakse ülesse kõik autoga tehtud tööd, mida millalgi tehti ja mida vahetati. Pealiku sõnul oleks see vajalik selleks, et autode rotatsiooni käigus ei tekiks segadust eelnevalt teostatud tööde kohta.

3.1.4 Põhilised probleemid põhiautodel

Viies komandos on suuremaks probleemikohaks valgustusega seotud mured. Välja on toodud auto enda tuled, vilkurid, kapivalgustid ja valgustusmast. Täpsemalt, kas pirnid põlevad läbi või ei anna oksüdeerinud pesade tõttu ühendust. Kahes komandos suuremaid väljakujunenud probleeme ei esine. Komandopealik A komandos on põhiautol probleeme kapiuste vaba liikumisega ja massiga. Komandopealik C probleemikohaks on põhiautol asuv pumba elektroonika. Komandopealik E komando põhiautol tuleb ette varustuse kinnituste purunemisi. Komandopealik I on välja toonud järgnevad põhiautol esinevad probleemid: lekked (õli, tosool, vesi), tihendid (armatuur, püstikud, pump) ja kraanid.

3.1.5 Tehniline rike

Kõik vastanud komandopealikud teavad, et avariiremondi korral tuleb koostada ja edastada rikketeade. Rikketeade edastatakse e-posti vahendusel. Viies komandos ollakse teadlikud sellest, et peale rikketeate edastamist on vaja komandosse organiseerida asendusauto (reservauto). Neli pealikku komandodes teavad, et ühendust tuleb võtta enda regiooni tehnika ja varustuse talituse töötajatega. Kolm pealikku on teadlikud ka sellest, et kindlasti tuleb põhiauto rikkest teada anda

valves olevale operatiivkorrapidajale. Kahes komandos käitatakse rikke korral järgnevalt: hinnatakse olukorda selliselt, et otsustatakse, kas rike on võimalik eemaldada komandos, või mida on vaja rikke likvideerimiseks vaja ette võtta. Komandopealik D on välja toonud probleemikohaks selle, et kui autoga peaks midagi tõsist juhtuma nädalavahetusel või öösel, ajal millal komandopealikku ja haldusosakonna töötajat ei pruugi kätte saada (väljaspool nende tööaega). Sellisel juhul peavad olukorra suutma lahendada meeskonnavanem, operatiivkorrapidaja ja regiooni vastutav korrapidaja.

3.1.6 Komando vahendid hoolduste läbiviimiseks

Neljas komandos on hoolduste tegemiseks kõik vajalikud vahendid olemas. Kaks komandopealikku arvavad, et komandodes võiks olla, või teatud ajaperioodi tagant käia tehnik (tehnikaalane spetsialist), kes vaataks autosid üle. Komandopealik A arvamuse kohaselt võiks olla komandos olemas spetsiifilisemad puhastusvahendid, et põhiautode hooldust oleks võimalik teostada efektiivsemalt. Samuti pakub välja sama pealik, et kohapeal võiks olla varu pirnidest ja varustuse kinnitustrippidest, kuna need on asjad, mis kõige tihedamini purunevad ja vajavad välja vahetamist, aga samas on nende välja vahetamine lihtne ja kiiresti teostatav. Komandopealik H sõnul on praegu komandos kasutusel olev survepesur liiga väikese tootlikkusega, mille tõttu ei ole põhiauto puhastamine piisavalt efektiivne. Samuti puudub samas komandos kanal, mis muudaks hoolduse teostamise kvaliteetsemaks, kuna siis oleks võimalik kontrollida auto all oleva põhja seisukorda. Komandopealik I arvab, et tema komando garaaži kolmandas boksis võiks olla kanal, kandelamp, pigieemaldaja ja prits hoolduse põhjalikumaks teostamiseks.

3.1.7 Komandopealike põhiauto seisukorra järelevalve

Igal reedel, siis kui tehakse iganädalast hooldust, kontrollivad põhiauto seisukorda isiklikult neli pealikku. Igapäevaselt vaatavad auto üle vähemal või rohkemal määral kaks komandopealikku.

Isiklikult ei teosta põhiauto seisukorra kontrolli kaks komandopealikku, kes ei pea seda vajalikuks. Komandopealik D teostab visuaalselt pistelisi kontrole, millel pole kindlaks määratud ajavahemikku. Pealik ei poolda regulaarseid kontrole sellepärast, et pistelise kontrolli eelis seisneb meeste teadmatuses seda oodata. Komandopealik I teostab auto kontrolli iga nädal, kogudes sealjuures informatsiooni auto seisukorra kohta meeskonnavanematelt ja päästjatelt. Komandopealik J vaatab auto üle ühe korra kuus, täpsemalt sellel päeval, kui meeskond teostab iganädalast hooldust. Komandopealik K teostab põhiauto kontrolli keskmiselt kolm korda nädalas, mille korral teeb visuaalse vaatluse, pistelise kontrolli kappidesse, vaatab kütusepaaki, kontrollib õlivardalt õli taset, jahutusvedeliku taset ja vaatab üle tuled.

3.1.8 Hoolduse mudel

Neli komandopealikku ei oska välja tuua mitte mingeid muutust vajavaid asjaolusid praeguse mudeli puhul. Kahe pealiku sõnul võiks regioonis olemas olla rohkem spetsialiseerunud tehnik. Esimese pealiku visiooni kohaselt peaks igal regioonil olema oma tehnik või regiooni keskuses paiknema tehnilist abi pakkuv auto koos meeskonnaga, kes saaks reageerida ka öösel, kui võivad toimuda erinevad rikked väljasõidul (näiteks rehvide purunemine teel olles). Teise pealiku arvates peaks olema antud tehniku funktsiooniks kontrollida iga kvartal üle autod ja hindama nende olukorda, mis pealiku sõnul vähendaks kulutusi remondile ja tehnika kestaks kauem. Komandopealik G arvates võiks neile anda õigus ja võimalused osta vajaliku toote poest ära ise, mis kiirendaks probleemide lahendamise kiiremini, kui toote saatmine postiga. Komandopealik I sõnul tuleks muuta asendusauto tellimise jäikust ja korda. Samuti pakub sama pealik välja ka komandosise päeviku kasutusele võtmise, kuhu märgitakse ülesse kõik põhiautoga seonduvad probleemid. Komandopealik J sooviks oleks see, et vanemate autodega, mis ei ole enam liisingus, võiks saada õiguse teostada remonti meeste endi poolt oma komandos. Komandopealik K arvates võiks tööle rakendada regionaalsed remondi ja hoolduse baasid, kus on sobivad ruumid, vajaminev varustus ja kindlasti professionaalsed töötajad.

3.2 PPA analüüs

3.2.1 Ametiautode hoolduse ja remondi teostamise kohad

Lõuna Prefektuuris teostatakse autodele hooldust garantiiajal vastavates margiesindustes, näiteks Škodasid Aasta Auto AS-is ja Volkswageneid Aasta Auto Plussis. Autod, millel pole enam garantiid ja muud tööd, mis garantiitööde alla ei kuulu, teostab Lõuna Prefektuur ise, oma töökodades. Töökodasid on lõuna piirkonnas kokku 4: Tartus, Viljandis, Valgas ja Võrus.

3.2.2 Hoolduse teostamise tihedus

Politsei ametiautode hoolduse teostamise tihedus sõltub valmistajatehase poolt etteantud tingimustest, näiteks hoolduse jälgimine kilometraaži või kindla ajavahemiku järgi.

3.2.3 Hooldusega seotud dokumendid

Selle jaoks on autodes olemas hooldusraamatud ja PPA-s kasutusel arvutiprogramm "Transport", kuhu kantakse peale auto hooldust ja remonti tehtud tööd, teostamise kuupäeva ja järgmise hoolduse aja.

3.2.4 Hoolduse ja remondi teostamise vastutajad

PPA Lõuna Prefektuuris on see vastutus jagatud kolme logistika töötaja vahel, kes jälgivad hoolduste aegasid programmist "Transport". Vajadusel teatavad logistikud sõiduki kasutajale eesolevast hoolduse tähtajast ning lepivad kokku hoolduse teostamise aja ja koha (Automargi esinduses või prefektuuri enda töökojas).

3.3 Järeldused ja ettepanekud

3.3.1 Järeldused

Autori poolt läbiviidud Lõuna päästkeskuse haldusalal olevate komandode põhiautode hoolduse korraldatuse uurimisel selgusid erinevad tähelepanekud ja probleemid hoolduse teostamises. Nendeks on:

1. Suurem osa komandodest teostavad ajalise määraga hooldusi vastavalt „Päästeameti päästetehnika ja -varustuse hoolduse ja remondi korrale“. Autode seisukorda kontrollitakse tihti peale ainult visuaalselt, ega vaadata autot lähemalt.
2. Suuremaks probleemiks on hoolduste dokumenteerimise osa, kuna komandodes täidetakse küll paberid hoolduse teostamise kohta, aga reaalne teostus võib paberil seisnevast erineda.
3. Probleemikohaks tähtjaliste hoolduste ja rikete korral on see, et komandopealikud ei näe selle kohta dokumente, kust oleks näha milliseid töid autol täpsemalt teostati. Samuti on murekohaks ka see, et komandos teostatud tööd märgitakse ülesse suvalisele paberilehele.
4. Pealike seas tunti puudust tähtjaliste hoolduste ja avariiremondi tööde teostamise kohta olevast dokumendist, et ei jääks hoolduse või remondipäev kirja panemata.
5. Mitmed pealikud on arvamusel, et hooldusega seonduvat bürokraatiat on liiga palju.
6. Auto tehnilise poole pealt on põhilised murekohad pirnide läbipõlemised, varustuse kinnituste purunemine, lekked, tihendid ja kraanid.
7. Rikke korral oskavad üldiselt kõik pealikud õigesti tegutseda, aga keeruline on olukord nädalavahetustel, kus haldusosakonna töötajaid ei pruugi kätte saada.
8. Komandos tunti puudust erinevatest spetsiifilisematest puhastusvahenditest, veel ka kanalist ja selle kasutamiseks ka kandelamp, mis hõlbustaks hoolduste teostamist.

9. Puudust tuntakse tehnikust, kes käiks kindla aja tagant autosid põhjalikumalt kontrollimas ja testimas ning komandosisesest päevikust, kuhu saaks kanda kõik autoga seonduvad probleemid ja tegevused.
10. Muret tuntakse ka selle koha pealt, et vanemaid autosid, millel pole liisingut, ei tohi mehed ise komandos remontida, kuigi vastav oskus oleks olemas. Tehnika, mis saadetakse hooldusesse üldjuhul kaugel olevasse hoolduskeskusesse, võib olla tänu sellele arvelt maas kauem, kui seda hooldust oleks võimalik teostada tegelikult ka komandos, kus kõik autoga seonduv saaks tehtud (Rolli, 2004).
11. Veel tunti puudust regionaalsete remondi- ja hoolduse töökodadest, kus kõik autoga seonduv saaks tehtud.
12. Hoolduse teostamise järelevalve kohapealt usaldavad mõned komandopealikud meeskonnavanemaid auto hea seisukorra tagamise eest, kuid samas teevad pealikud ka ise pistelist kontrolli, veendumaks, et autoga on kõik korras.
13. Alla poolte pealikest arvas, et muuta ei ole vaja praeguse hoolduse korraldatuse puhul midagi.

3.3.2 Ettepanekud

Tulenevalt järeldustest leiab autor, et otstarbekas oleks põhiautode hoolduse korraldamises välja tuua järgmised muudatused:

1. Komandodes peavad päästjad kontrollima oma põhiauto seisukorda põhjalikumalt, et ennetada suuremaid probleeme ja autod kestaksid kauem.
2. Komandodesse peab tekitama igasse põhiautosse hoolduspäeviku, kuhu kantakse sisse iga päästeauto hooldus- ja remonditööd, tööde teostamise aeg ja teostaja nimi. Samuti lisatakse sinna ka tähtjaliste hoolduste ajad, et pealikud ei peaks suurtest tabelitest või andmebaasidest neid otsima ja järge taga ajama.
3. Komandopealikele tuleb saata peale tähtjalise hoolduse või remondi teostamist e-posti aadressile informatsioon teostatud tööde kohta. Samuti peab pealikele peale rikketeate saatmist saadetama vastus selle orienteeruva likvideerimise aja kohta.

4. Päästjad peavad hooldama igasuguste põhiauto valgustitega seonduvaid lambipirnide pesasid põhjalikumalt, et vähendada pirnide läbipõlemist.
5. Põhiauto hooldamisel tuleb suuremat rõhku panna kappide siinide puhastamisele ja määrimisele, et vähendada kapiuste kinni kiilumise ohtu ning põhiautode kappides asuva varustuse kinnitamiseks on vaja tugevamaid kinnitusi ja/või nendega hoolsamini ringi käia.
6. Reguleerida tuleb põhiauto rikkega tegelemine nädalavahetustel ja muutuma peab asendusauto tellimise kord.
7. Komandodesse tuleb soetada spetsiifilisemaid puhastusvahendeid, et autosid oleks võimalik põhjalikumalt ja efektiivsemalt hooldada.
8. Igasse komandosse peab tekitama kanali ja soetama kandelambi, mis hõlbustab autode hooldust. Autode hooldamine põhja alt on väga tähtis, kuna eriti talvel koguneb sinna väga palju teedele puistatud soola, mis tekitab eemaldamata jätmisel autole korrosiooni, mis omakorda ajapikku tekitab kahjustusi auto raamile, sildadele, väljalaskesüsteemile, pidurisüsteemile ja muudele auto all olevatele osadele (Patterson, 2012). Samuti tuleb igasse komandosse muretseda suure tootlikkusega survepesur, et suurendada hoolduse efektiivsust.
9. Regioonis peab olema tehnik/tehnikud, kes käib/käivad igas kvartalis igas komandos põhiautosid põhjalikult kontrollimas, et ennetada tulevikus tekkida võivaid probleeme, mis vähendaks remondikuluseid ja pikendaks tehnika kestvust. Samuti peab regioonis olema 24/7 reageeriv tehniline abi samade tehnikute näol, kes likvideerivad lihtsamad probleemid põhiautode väljasõidul, näiteks rehvide purunemine.
10. Haldusosakond peab kaaluma komandodele vanemate põhiautode remontimise õiguse andmist.
11. Lõuna piirkonda peab rajama töökojad põhiautode remontimiseks ja tähtajaliste hoolduste tegemiseks sarnaselt PPA Lõuna prefektuuriga nelja linna: Tartusse, Viljandisse, Valgasse ja Võrusse. Antud kohad töökodade jaoks sobivad strateegiliselt ka autori poolt koostatud komandode kauguste loeteluga (vt. Lisa 5).

12. Komandopealikele peab andma vahendid ja võimalused lihtsamate varuosade soetamiseks, mida suudavad mehed vahetada ka komando tingimustes ise.
13. Komandodesse, täpsemalt garaaži seintele, peab koostama infotahvliid selle kohta, milliseid tegevusi hoolduste käigus teha tuleb.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada, millised probleemid esinevad Päästeameti Lõuna päästkeskuse piirkonna komandode põhiauto hoolduse teostamises.

Töö käigus tutvus autor põhiautode soetamiseks koostatud hankelepingutega, hetkel ainsa kehtiva hooldust reguleeriva dokumendiga, sõidukite andmebaasiga, põhiautoga seonduva kirjandusega ja muude dokumentidega.

Eesmärgi saavutamiseks tegi autor ülevaate Lõuna päästkeskuse haldusalal olevate komandode põhiautodest, „Päästeameti päästetehnika ja -varustuse hoolduse ja remondi kord“ dokumendist, välisriigi standardist ja koostas uuringu.

Uurimismeetodiks kasutas autor kvalitatiivset andmekogumismeetodit intervjuu kaudu. Võimalikult paljude vastanutega üritati saada võimalikult mitmekülgne ülevaade antud teemast. Lisaks teostas autor ka dokumendianalüüsi põhiautode paiknemisest Lõuna päästkeskuse piirkonnas, et välja selgitada kaugused regiooni keskusest.

Uurimuse tulemusena selgus mitmeid tähelepanekuid, probleeme ja ettepanekuid põhiauto hoolduse teostamise valdkonnas. Analüüsides komandopealike vastuseid autori poolt koostatud intervjuu küsimustele, tekkis väga palju erinevaid arvamusi ja seisukohti. Ainult kaks komandopealikku üheteistkümnest on üldjoontes rahul hetkel toimiva hoolduse mudeliga Lõuna päästkeskuse piirkonnas. Võttes arvesse lõputöö uuringut, võib öelda, et välja toodud probleemid ja puudused on aktuaalsed ja lahendamist vajavad.

Lõputöös välja toodud teooria ja analüüsi põhjal võib öelda, et püstitatud lõputöö eesmärk sai saavutatud ja uurimisküsimustele ja -ülesannetele vastused leitud. Analüüsist tulenevate probleemide lahendamiseks peavad Päästeameti Lõuna

päästkeskuse tehnika ja varustuse hooldusega tegelevad töötajad tegema koostööd komandodega ja leidma mõistlikke lahendusi.

Probleemide kõrvaldamiseks pakub autor välja kaks põhilist ettepanekut:

- Tehnikute töökorraldust tuleb muuta selliselt või palgata tööle uusi, et hakataks teostatama põhiautodele põhjalikumat kontrolli ennetamiseks suuremaid probleeme.
- Komandodesse tuleb tekitada paremad tingimused hoolduse efektiivsemaks teostuseks päästemeeskonna poolt.

SUMMARY

The thesis is written on the topic „Maintenance management of the basic fire engines in Southern rescue centre”. The length of the main part of the thesis is 38 pages. The thesis aims to identify the problems in the implementation of the basic fire engine maintenance of Southern rescue centre and make proposals for improving the organisation of the basic fire engine maintenance. To achieve the goal set by the author, he has done the following functions: to analyze the documents related to the maintenance of the basic fire engine, describe all different kinds of basic fire engines in Southern rescue center region and describe different ways of executing maintenance by time and technical measures. To make proposals for a change to a more efficient performance of the maintenance of the basic fire engine. To achieve the thesis goal, author did analysis on the documents and carried out structured interviews to all the fire station chiefs who are working in the Southern rescue centre area. The study results came out of it, were that there are different problems in the implementation of the basic fire engine maintenance.

The basic proposals which came out of the results of the thesis is the following: first, technicians job management has to change or there is needed to hire a new one that they will carry out a more comprehensive control of basic fire engines to prevent bigger problems. Second, in the fire stations must be created better conditions for more effective maintenance of the basic fire engine for the rescue team.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Haldustalitus, P. L., 2014. *Päästeameti sõidukite 2013.a. remondikulude kaardistus*. Tartu: PA Lõuna haldustalitus.

Laherand, M.-L., 2008. *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: OÜ Infotrükk.

Leatherman, S., 2009. *U.S. Fire Administration*. [Võrgumaterjal]
Available at: <http://www.usfa.fema.gov/pdf/efop/efo43046.pdf>
[Kasutatud 10 Veebruar 2015].

Liivrand, H., 2015. „Päästeameti päästetehnika- ja varustuse hoolduse ja remondi kord“ koostamine [Intervjuu] (6 Märts 2015).

Lääts, A., 2010. *Meie, päästjad*. Tallinn: TEA Kirjastus.

NFPA, 2012. *NFPA 1911: STANDARD FOR THE INSPECTION, MAINTENANCE, TESTING, AND RETIREMENT OF IN-SERVICE AUTOMOTIVE FIRE APPARATUS*. [Võrgumaterjal]
Available at: <http://www.nfpa.org/codes-and-standards/document-information-pages?mode=code&code=1911>
[Kasutatud 17 Jaanuar 2015].

Parmask, P. J., 1995. *Eesti tuletõrje ja tsiviilkaitse*. Tallinn: AS KUPAR.

Patterson, M. T., 2012. *U.S. Fire Administration*. [Võrgumaterjal]
Available at: <http://www.usfa.fema.gov/pdf/efop/efo47314.pdf>
[Kasutatud 10 Veebruar 2015].

Päästeamet, 2012. *Päästeameti päästetehnika ja -varustuse hoolduse ja remondi kord*. Tallinn: Päästeamet.

Päästeamet, 2015. *Lõuna Päästekeskus*. [Võrgumaterjal]
Available at: www.rescue.ee/louna/maakonna-paasteosakonnad
[Kasutatud 17 Jaanuar 2015].

Päästeamet, 2015. *SÕIDUK*, Tallinn: Päästeamet.

Päästeamet & Rentacar, 2007. *Hankeleping nr. 118ML*. Tallinn: Päästeamet.

Päästeamet & Rentacar, 2007. *Hankeleping nr. 4ML*. Tallinn: Päästeamet.

Rolli, J. W., 2004. *U.S. Fire Administration*. [Võrgumaterjal]
Available at: <http://www.usfa.fema.gov/pdf/efop/efo37773.pdf>
[Kasutatud 10 Veebruar 2015].

Rooney, L. R., 2001. *U.S. Fire Administration*. [Võrgumaterjal]
Available at: <http://www.usfa.fema.gov/pdf/efop/efo33865.pdf>
[Kasutatud 10 Veebruar 2015].

SCANIA, 2010. *Scania fortalece la cooperación con Laxa Special Vehicles*.
[Võrgumaterjal]

Available at: www.scania.es/about-scania/media/press-releases/laxa.aspx#
[Kasutatud 18 Jaanuar 2015].

WISS, 2010. *Heavy firefighting engines*. [Võrgumaterjal]
Available at: http://www.wiss-fireengines.com/HEAVY%20FIREFIGHTING%20VEHICLES-gallery_28.html
[Kasutatud 18 Jaanuar 2015].

LISA 1



Joonis 1. (SCANIA, 2010)

LISA 2



Joonis 2. (WISS, 2010)

LISA 3

Küsitlus Lõuna päästkeskuse komandopealikele

Olen Sisekaitseakadeemia Päästekolledži kadett Klemet Reimand. Seoses lõputööga teemal "Lõuna päästkeskuse põhiauto hoolduse korraldamise mudel" viin läbi uuringut Lõuna päästkeskuse komandopealike seas. Küsitluse eesmärgiks on välja selgitada hetkeolukorda Lõuna päästkeskuse hoolduse teostamise viisides. Uuringu läbiviimiseks palun Teie abi, et uuringu lõpptulemus oleks edukas. Teie vastused jäävad anonüümseks. Allpool on toodud välja hoolduste jagunemine ja lühikirjeldus võimalikust hooldusautost. Vastamisel püüdke olla aus.

1. Kuidas Teie komandos teostatakse kasutusaegset, kasutusjärgset, igapäevast ja iganädalast hooldust (kui tihti, mida ja kuidas hooldatakse)?
2. Kuidas Teie komandos teostatakse hoolduse dokumenteerimist ja järelevalvet eelmises küsimuses olnud hoolduste kohta?
3. Milliseid dokumente täidetakse tähtajalise ja erakorralise hoolduse korral (avariiremondi korral)?
4. Mida tuleks muuta dokumentide täitmisel Teie arvates?
5. Millised on põhilised murekohad põhiautodel, millistest puudustest teatavad meeskonnavanemad kõige enam?
6. Kuidas tegutsete sõiduki tehnilise rikke korral?
7. Kas Teie komandos on olemas piisavalt vahendeid ja võimalusi põhiautode hoolduse tegemiseks (mis on puudu ja mis Teie arvates võiks komandos olemas olla)?
8. Kui tihti Te isiklikult põhiautode seisukorda kontrollite ja kuidas?
9. Mida Teie arvate, et võiks muuta hoolduse teostamises praeguse mudeli puhul?

LISA 4

Küsimustik ametiautode hoolduse kohta Politsei- ja Piirivalveametile Lõuna-Eesti piirkonnas

1. Kus tehakse Teie piirkonnas ametiautodele hooldust ja remonti? Näiteks: kas hoolduste teostamiseks on lõunas PPA-l enda töökoda (töökojad) või teostatakse seda kuidagi muud moodi ja kui, siis kus täpsemalt (milliste ettevõtete poolt)?

Vastus:

2. Kui tihti Teie piirkonnas ametiautodele hooldusi teostatakse?

Vastus:

3. Kuidas Teie piirkonnas ametiautodele hooldust teostatakse? Näiteks: kuidas on hoolduse teostamine jaotatud, millal ja mida hooldatakse?

Vastus:

4. Milliseid dokumente autode seisukorra kohta täidetakse ja millal?

Vastus:

5. Kes vastutab hoolduse ja remondi teostamise eest PPA Lõuna-Eesti piirkonnas?

Vastus:

LISA 5

Lõuna päästepiirkonna põhiautod ja nende kaugus regiooni töökojast, mis asub Tartus.

1. Jõgevamaa päästepiirkond

Jõgeva PK -

MAN TGM 18.330 4X2 BB

Kaugus regiooni töökojast: 52,5 km

Mustvee PK -

SCANIA P94 GB4X2NZ 300

Kaugus regiooni töökojast: 61 km

Põltsamaa PK -

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 64,1 km

Tabivere PK -

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 24,9 km (Lõuna...2015; Sõiduk...2015; maps.google.com)

2. Põlvamaa päästepiirkond

Põlva PK -

SCANIA P 340 CB4X4HHZ

Kaugus regiooni töökojast: 51,8 km

Räpina PK -

SCANIA P114 CB4X4HZ 340

Kaugus regiooni töökojast: 60,1 km

Värska PK -

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 82,9 km (Lõuna...2015; Sõiduk...2015; maps.google.com)

3. Tartumaa päästepiirkond

Annelinna PK -

SCANIA P 340 CB4X4HHZ

MAN TGM 18.330 4X2 BB

Kaugus regiooni töökojast: 0 km

Alatskivi PK -

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 47,9 km

Elva PK -

MAN TGM 18.330 4X2 BB

Kaugus regiooni töökojast: 30,6 km

Tõrvandi PK -

MAN TGM 18.330 4X2 BB

Kaugus regiooni töökojast: 11,9 km (Lõuna...2015; Sõiduk...2015; maps.google.com)

4. Valgamaa päästepiirkond

Valga PK-

SCANIA P 340 CB4X4HHZ

IVECO MAGIRUS

Kaugus regiooni töökojast: 71,9 km

Otepää PK-

SCANIA P114 CB4X4HZ 340

Kaugus regiooni töökojast: 45,3 km

Tõrva PK-

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 71,7 km (Lõuna...2015; Sõiduk...2015; maps.google.com)

5. Viljandimaa päästepiirkond

Viljandi PK-

SCANIA P 340 CB4X4HHZ

Mercedes-Benz 1222

Kaugus regiooni töökojast: 82,3 km

Abja-Paluoja PK-

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 115 km

Mustla PK-

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 81,4 km

Suure-Jaani PK-

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 104 km (Lõuna...2015; Sõiduk...2015; maps.google.com)

6. Võrumaa päästepiirkond

Võru PK-

SCANIA P 340 CB4X4HHZ

SCANIA LB111S

Kaugus regiooni töökojast: 73,7 km

Antsla PK-

MAN TGM 13.280 4X4 BL

Kaugus regiooni töökojast: 83,7 km

Mõniste PK-

SCANIA P94 GB4X2NZ 220

Kaugus regiooni töökojast: 104 km

Vastseliina PK-

MAN TGM 13.280 4X4 BL

Kaugus regiooni töökojast: 95,7 km (Lõuna...2015; Sõiduk...2015; maps.google.com)