

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

1/19



- *Uudesta veneestä Aisko*
- *Mistä hätäraketti on tehty?*
- *Tule mukaan meripelastajaksi*

STADIN TROSSI 1/19

STADIN TROSSI on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Seuraava lehti ilmestyy kesäkuussa.

STADIN TROSSI är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år.

Nästa tidning utkommer i juni.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Päätoimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti lehti@hmpy.fi

p. 050 350 9195

Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,

Maria Arvola, Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,

Mikael Andersén, Christian Kurtén ja

Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki Painos / Upplaga:

4100 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Outi Vapaavuori kastoi

uuden pelastusvenemme venemessuilla.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Matosaari / Maskholmen, Jollas,

PL 66, 00101 Helsinki, p. 050 571 3940

www.meripelastus.fi/helsinki

Tässä numerossa



Ruorin takaa – Bakom rodret
Uutisia

sivut 4–6



Mukaan toimintaamme

sivu 14

Hätätilanteissa / I nödsituation
Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

www.raja.fi

Kiireettömissä / Icke brådskande
Trossipalvelu / Trossen assistans

0800 30 22 30

www.trossi.fi



Otteita syksyn tapahtumista

sivut 7–11



Uusi meripelastusvene Aisko

sivut 12–13



Mistä hätäraketti on tehty?
Kokouskutsu ja 2018 tilasto

sivut 15 – 17



Svensk resumé
Kasuunin tuolla puolen

*sidorna 18–20
sivut 21–23*



Viime kesäkuussa veneseurue lähti puuveneellä Espoosta kohti Porkkalaa. Vene oli ollut useamman vuoden maissa, joten runko ei ollut kovin tiivis. Tästä tietoisena omistaja turvotutti venettä muun muassa märkien räsymattojen avulla. Matot myös estivät tuulen tuiverruksen rungon lävitse. Vesillelaskun koittaessa vene turposi nopeasti tiiviiksi. Muutaman viikon päästä omistaja lähti kaverinsa kanssa kohti Porkkalaa. Mukana heillä oli varmuuden vuoksi moottoripumppu, jolla he pystyivät tarvittaessa tyhjentämään venettä.

Isommalle selälle kääntyessä, veneen keula kulki vähitellen syvemmällä. Kun miehistö havahtui tilanteeseen, vettä oli jo erittäin runsaasti keulahytissä. Isomman aallokon vuoksi, vettä oli päässyt rungon vesirajan yläpuolisista osista sisälle. Onneksi moottoripumppu oli mukana. Se lähtikin hyvin käyntiin, mutta imu ei toiminut. Vene kallistui entistä enemmän ja kaatui lopulta kyljelleen. Meripelastushelikopteri pelasti miehistön ja merivartiosto vapaaehtoisten meripelastajien avulla sai hinattua veneen mantereelle. Moottoripumpun imu ei toiminut, sillä se olisi vaatinut siemenveden imun alkamiseksi. Tätä miehistö ei tiennyt, joten pumppu oli hyödytön. Tarinalla oli onnellinen loppu, vaikka vene lopulta rannassa upposikin kokonaan. Omistaja nimittäin nosti sen ylös ja kahden viikon päästä hän oli jo liikkeellä veneellä sen alkuperäisen moottorin voimin.

Hätäraketit ovat yksi viimeisimmistä turvallisuusvälineistä. Moni on niitä kädessään pitänyt, mutta harva on niitä ampunut. Järjestämme maaliskuun alussa hätärakettien ampumisharjoituksen Matosaaren meripelastusasemallamme. Tervetuloa mukaan ampumaan omia raketteja meidän vapaaehtoisten meripelastajien koulutuksessa. Lisätietoja tapahtumasta takakannesta. Turvallisuus on harjoittelua, pelkkä tekniikka ja välineet eivät hätätilanteessa riitä.

Säkerhet är övning

I juni förra sommaren startade ett båtlag från Esbo mot Porkkala. Båten hade varit upplagd på land i flera år och skrovet var följaktligen inte särskilt tätt. Medveten om detta lät ägaren båten svälla bl.a. med våta trasmattor. Mattorna hindrade också vinden att dra igenom båtens skrov. Efter sjösättningen svällde båten fort och blev vattentät. Efter ett par veckor startade ägaren med en kamrat mot Porkkala. För säkerhets skull tog de med sig en motorpump med vilken de vid behov skulle kunna tömma båten.

När de kom ut på en större fjärd gick båtens för så småningom djupare. När besättningen blev medveten om situationen fanns det redan väldigt mycket vatten i förhytten. På grund av den större sjögången hade vattnet trängt in genom de delar av skrovet som var ovanför vattenlinjen. Lyckligtvis hade man motorpumpen med. Den startade bra men sugningen fungerade inte. Båten lutade mera och mera och vält slutligen på sidan. Sjöräddningshelikoptern räddade besättningen och sjöbevakningen med hjälp av de frivilliga sjöräddarna lyckades bogsera båten i land. Motorpumpens sugning fungerade inte för den hade behövt matarvatten för att få igång sugningen. Detta visste inte besättningen så motorpumpen var till ingen nytta. Berättelsen hade slutligen ett lyckligt slut även om båten vid stranden sjönk helt. Ägaren lyfte upp den och efter två veckor var han redan till sjöss med den ursprungliga motorn.

Nödraketerna är en av de sista säkerhetsutrustningarna. Många har hållit en i handen men få har skjutit dem. I början på mars ordnar vi en raketskjutningsövning på vår sjöräddningsstation på Maskholmen. Välkomna att skjuta egna raketer vid de frivilliga sjöräddarnas skolningstillfälle. Mera information om evenemanget på baksidan. Säkerhet är övning, bara teknik och utrustning räcker inte i en nödsituation.



Jukka-Pekka Lumilahti
Puheenjohtaja / Ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi



Kuva: Markku Tamminen

Meripelastajien verkko vahva merellä ja sisävesillä

Vapaaehtoisten meripelastajien verkko on vahva niin merellä kuin sisävesillä. Merellä itäisimmät pelastusveneet Hailikari ja Pikkumusta löytyvät Haminasta, ja pohjoisimmat PV Teippari Tornioista ja PV 151 Kemistä. Sisävesillä Meripelastusseuralla on toimintaa suurimmilla järvillä, kuten Näsijärvellä, Pyhäjärvellä Päijänteellä, Saimaalla sekä Oulujärvellä. Pohjoisimmat pelastusveneet löytyvät Inarista sekä Miekojärveltä.

Hätätilanteissa vapaaehtoiset meripelastajat toimivat viranomaisten johtamina. Kiireettömissä tilanteissa, kuten Trossi-tehtävissä, pelastusveneen päällikkö toimii usein itse myös tilanteen johtajana. Trossi on viisaan veneilijän valinta. Ihmiset pelastetaan aina niin merellä, kuin sisävesillä ilmaiseksi. Sen sijaan omaisuuden pelastamisesta aiheutuvat kustannukset voivat jäädä veneilijän vastuulle. Trossi -jäsenpalvelu on luotu juuri näitä tilanteita varten, jolloin esimerkiksi erillisiä hinauskustannuksia ei veneilijälle tule. Trossi palvelunumero toimii toukokuun alusta lokakuun lop-

puun numerossa **0800 30 22 30** vuorokauden kaikkina aikoina.

Trossi jäsenenä saat seuraavat jäsenedut, jos matkasi vesillä keskeytyy yllättäen:

- *hinauksen lähimpään satamaan, johon on saatavissa korjauspalveluita*
- *apua korjaajan ja veneen väliaikaisen säilytyspaikan hankinnassa*
- *vastaavan palvelun Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Norjassa ja Tanskassa (rajatulla alueella)*
- *valitsemasi meri- tai järvipelastusyhdistyksen jäsenyyden*
- *neljä kertaa vuodessa ilmestyvän Vapaaehtoinen meripelastaja -lehden*
- *hyvän mielen tukiessasi vapaaehtoista meripelastustyötä.*

Trossi-jäsenpalvelun hinta on 80 € kalenterivuodessa. Lisäveneestä maksat vain 45 €. OP venevakuutuksen asiakkaat saavat Trossista 20 € alennuksen ja Suomen Purjehdus ja Veneily RY:n jäsenet 10 € alennuksen.

Lukijakysely

Kartoitamme kevään aikana mielipidettänne jäsenlehti Stadin Trossista. Tulomme soittamaan satunnaisesti valikoiduille jäsenille lehden ilmestymisen jälkeen, jotta pystyisimme jatkossa entistäkin paremmin kertomaan vapaaehtoisesta meripelastuksesta Helsingissä. Kyselyyn vastaaminen vie muutaman minuutin. Toivomme mahdollisimman monen pystyvän vastaamana kyselyyn, sillä jäsenten ja lukijoiden näkemykset ovat meille erittäin tärkeitä.





Syyskokouksen satoa

Helsingin Meripelastusyhdistyksen syyskokous pidettiin 22.11.2018 Helsingfors Segelklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaarella. Yhdistyksen puheenjohtajaksi valittiin **Jukka-Pekka Lumilahti** ja varapuheenjohtajaksi **Katja Rajala**. Uusina hallituksen jäseninä aloittivat **Oskari Tihinen**, **Jussi Lehtonen** sekä **Hannu Rainetoja**. Hallituksessa jatkavat vielä vuoden 2019 **Klaus Hannus**, **Christian Kurtén** sekä **Jari-Pekka Mörsky**. Kokouksessa hyväksyttiin myös toimintasuunnitelma sekä budjetti vuodelle 2019.

Jäsenmaksut pysyvät ennallaan. Trossijäsenten maksu on 80 euroa, joka sisältää yhdistyksen henkilöjäsenyyden 35 euroa Yhteisöjäsenten maksu pysyy myös entisenä 160 euronä.

Ennen kokousta **Ylikonstaapeli Jarmo Niininen** Helsingin Venepoliisista esitteli uuden Ville 1-poliisiveeneen hankintaa ja tekniikkaa. Veneessä on paljon yhtäläisyyksiä ensi kesänä käyttöön ottamamme uuden pelastusveeneen kanssa, joten kokousväki kyselee paljon yksityiskohtia Poliisin venehankkeesta.

Meriopas.fi - uusi sovellus vesille

Onko venematkan varrella kiinnostavia vierailukohteita? Missä nopeusrajoitukset sijaitsevat? Onko lähellä vierassatamia? Mahtaako laivoja olla lähistöllä liikkeellä? Millainen sinilevätilanne on? Muun muassa näihin kysymyksiin vastaa uusi verkkopalvelu meriopas.fi.

Selainpohjainen Meriopas.fi toimii myös mobiililaitteilla suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi.

Meriopas on ensimmäinen osa Suomessa tuotetun merellisen tiedon saatavuutta helpottavaa Meritietoportaalihanketta. Tavoitteena on luoda eri merialan toimijoiden tiedot ja aineistot yhdistävä kansallinen palvelu, joka parantaa meritiedon ja -aineistojen löydettävyyttä ja käytettävyyttä.

Meriopas.fi tarjoaa reaaliaikaista meritietoa, karttoja, ladattavia tutkimusaineistoja, tietoa meren tilasta ja opetusmateriaaleja. Sen taustalla ovat vahvat toimijat, kuten Suomen ympäristökeskus, Ilmatieteen laitos, Luonnonvarakeskus, Metsähallitus, Geologian tutkimuskeskus, Traficom, Museovirasto, Turun yliopiston Brahea-keskus, rannikkomaakuntien liitot ja Ahvenanmaan maakuntahallitus. Portaalinhoidon rahoittaa Euroopan meri- ja kalatalousrahasto (EMKR). Meriopas.fi-palvelun on kehittänyt Fleetrange Oy. Palvelu on käyttäjille maksuton ja se löytyy osoitteesta www.meriopas.fi.

Uusien jäsenten nimiä ei enää julkaista

Olemme saaneet kyselyitä, miksi Stadin Trossissa ei julkaista enää uusien jäsenten nimiä. Käytäntö jouduttiin lopettamaan viime vuonna voimaan astuneen GDPR-asetuksen myötä.

Jatkossa jäsenmäärän kehittymistä voi seurata tilastojen yhteydessä olevasta yhteenvedosta, mutta yksittäisten henkilöiden nimiä emme voi enää julkaista.



Otteita syksyn tehtävistä ja tapahtumista

Konevika keskellä laivaväylää

Lauantaina 18.8 PV Mikrolog III oli hinaamassa moottorivenettä turvasatamaan, kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti sen klo 21.54: Hernesaaren eteläpuolella, viisi-henkisen seurueen veneestä oli hajonnut moottori keskelle laivaväylää. Vene oli ankkurissa, mutta Tallinnan liikenteen vuoksi paikka oli vaarallinen. Mikrologin miehistö keskeytti hinauksen saattamalla moottoriveneen lähellä olevaan turvasatamaan ja kello 22.02 Mikrolog lähti kohti Hernesaarta. Viiden minuutin kuluttua Mikrolog III saapui avuntarvitsijoiden luokse. Vene otettiin kylkihinaukseen, jolloin se saatiin nopeasti pois laivaväylältä. Syrjemmällä vene siirrettiin Mikrologin perään hinattavaksi ja yhdistelmä suuntasi lähellä olevaan avuntarvitsijan kotisatamaan. Hinaus oli ohi klo 22.53. Edessä oli vielä paluu aikaisemman moottoriveneen luokse jatkamaan keskeytynyt hinaus suunniteltuun paikkaan.

Polttoaine loppu, varakanisterikin tyhjä

To 4.10-su 7.10 PV Rautauoma oli Meripelastusseuran koulutuskeskuksessa Inkoon Bågaskärissä. Meneillään oli seuran järjestämä etsintä- ja pelastusyksikön päällystökurssi. Veneen päällikkö oli Rautauoman normi miehistöstä, mutta muu veneen miehistö koostui vapaaehtoisista ympäri Suomen. Kello 18.30 MRSC Helsinki hälytti sen Vormön pohjoispuolelle. Siellä oli tuuliajolla avovene, jonka kyydissä oli viisi henkilöä sekä kaksi koiraa. Veneestä oli bensa loppunut, valitettavasti veneen matkassa ollut varakanisteri oli myös tyhjä. Kello 19.15 PV Rautauoma saapui avuntarvitsijoiden luokse. Ilman lämpötila oli sen verran alhainen, että hädässä olleesta veneestä otettiin kaksi aikuista ja kolme lasta sekä koirat Rautauoman kyytiin. Vene otettiin hinaukseen. Vormön seudulla turvasatamia ei ole ihan lähellä, joten matka lähimpään turvasatamaan hinauksen kanssa vei yli puolitoista tuntia. Myös kyydissä olleet henkilöt jätettiin veneen kanssa samaan paikkaan ja Rautauoma käänsi keulansa kohti Bågaskäriä. Hinauksen aikana pimeys laskeutui meren ylle, mutta tehtävä saatiin siitä ja sekamiehistöstä huolimatta hyvin suoritettua.



Venetsialaiset päättivät huvilakauden

Jo perinteikkäät Vuosaaren venetsialaiset päättivät huvila- ja veneilykauden lauantaina 25.8. Rautauoma osallistui päivällä Vuosaaren venesatamassa Vuosaaripäivän viettoon ja sen jälkeen Vuosaaren Venetsialaisiin. Vuosaaren urheilukalastajien ja Kahvila Kampelan alueella järjestetyissä Venetsialaisissa PV Rautauomaan tutustui 750 henkilöä. Tummenevassa illassa jatkankynttilät loivat tunnelmaa juhliin ja ilta päättyi lopulta ilotulitukseen.



1.



2.



3.

Silakkaa markkinoille

Perjantaina 5.10. Itäiseltä Suomenlahdella länteen matkalla olleelta kalastusalukselta hajosi kytkin Sipoon vesillä. Rajavartiolaitos hinasi veneen iltahämärässä turvasatamaan Vuosaaren Hiekkajaalanrantaan. Kello 23.26 MRSC Helsinki soitti PV Mikrolog III:n päivystävälle päällikölle ja kertoi Vuosaareissa avuntarpeessa olevasta kalastusaluksesta. Mikrologin päällikkö soitti puolestaan kalastusalukselle, ja sen kippari kertoi heidän olevan matkalla silakkamarkkinoille. Alus oli täynnä kalaa, ja jos he eivät pääsisi Kolera-altaalle seuraavana päivänä, rahalliset tappiot olisivat erittäin suuret. Mikrologin päällikkö ja kalastusaluksen kippari sopivat, että Mikrolog III tulee hinaamaan kalastusaluksen aamulla markkinoille. Päällikkö hälytti meripelastusseuran hälytysjärjestelmän kautta miehistön ja seuraavana päivänä kello 10.00 Mikrolog III oli matkalla. Kello 10.30 kalastusalus oli hinauksessa ja näin sen matka kohti markkinoita jatkui, alkuperäisestä aikataulusta hivenen myöhässä tosin. Vajaan kahden tunnin hinauksen jälkeen Mikrologin miehistö kiinnitti kalastusaluksen neljäntoista muun kalastusaluksen seuraan Kolera-altaalle ja näin markkinat pääsivät alkamaan myös epäonnekkailta kalastajilla. Helsingin silakkamarkkinoilla on pitkät perinteet, sillä se on yksi Suomen vanhimmista tapahtumista. Ensimmäisen kerran tapahtuma järjestettiin vuonna 1743 ja vain parina sotavuotena markkinat ovat jääneet välistä.

Kuva 1.
Silakkamarkkinat 1890-luvulta.
Tuntematon kuvaaja
©Helsingin Kaupunginmuseo

Kuva 2.
Silakkamarkkinat vuodelta 1931,
kuva W.W.Wikman
©Helsingin Kaupunginmuseo

Kuva 3.
Silakkamarkkinat vuonna 1958,
kuva Arvo Kujantie
©Helsingin Kaupunginmuseo



Jäät eivät keskeytä koulutuksia. Yhdistyksen nuoret kävivät 20.1. harjoittelemassa jäistä pelastautumista Matosaaren lähistöllä. Kuva: Sara Mörsky

Pohjakosketus neitsytmatkalla

Sunnuntaina 7.10 klo 16.42 PV Mikrolog III oli partioajossa Helsingin edustalla, kun sen miehistö havaitsi moottoriveneestä näytettävän hätämerkkiä. Mikrolog käänsi kohti moottoriveneettä ja kysyi mikä seurueella on hätänä. Moottoriveneen miehistö kertoi, että olivat siirtämässä juuri ostamaansa venettä uuteen kotisatamaan, kun se sai Pihlajasaaren pohjoispuolella pohjakosketuksen. Sen seurauksena ohjaus lakkasi toimimasta. Koska kyseessä oli selkeä meripelastustehtävä, Mikrolog III ilmoitti tilanteesta MRSC Helsinkiin. Lähin turvasatama oli Lauttasaaressa sijaitseva huoltoliike, jonne Mikrologin miehistö moottoriveneen hinasi. Kello 17.30 tehtävä oli suoritettu.

Myrskyisä lauantai

Trossipalvelu soitti Mikrolog III:n päivystävälle päällikölle lauantaina 27.10 klo 10.50. Sipoossa edellisenä päivänä nelihenkinen perhe oli lähtenyt saareen. Vene oli jätetty poijuun ja pienemmällä veneellä perhe sousti saareen. Yön aikana tuuli kuitenkin nousi, eikä perhe päässyt enää takaisin veneelleen. Mikrologin päällikkö oli muutenkin suunnitellut merelle lähtöä, sillä tarkoituksena oli avustaa konevikainen vene telakalle. Koska perhe pystyi olemaan mökillä, Mikrolog hinasi ensin konevikaisen veneen telakalle. Sipoon tehtävä osoittautui haastavammaksi kuin miehistö alun perin ajatteli, siitä piti huolen 14-19 m/s puhaltanut tuuli. Ensimmäin vietiin veneen päällikkö poijussa olevaan veneeseen. Hän ei kuitenkaan pystynyt hakemaan muita

perheen jäseniä kovan merenkäynnin vuoksi laiturilta. Mikrologin miehistö päättikin hakea loput perheestä saaren tyynen puolelta ja kuljetti heidät veneelle. Tämän jälkeen vene lähti kohti kotisatamaa, Mikrolog III turvasi alkumatkan veneen matkaa.

Kova tuuli oli aiheuttanut ongelmia myös toiselle venekunnalle. Heidän veneensä oli päässyt irti Itä-Helsingin saaristossa sijaitsevasta laituripaikasta ja ajautunut maihin. Laituripaikka oli normaalisti suojaisa poukama, mutta tällä kertaa tuuli puhalsi suoraan poukamaan. Näin ollen kaksihenkisellä seurueella ei ollut mitään mahdollisuutta päästä pois saaresta. Kello 17.18 Mikrolog III oli heidän luonaan. Varsin nopeasti kävi selväksi, ettei veneen hinaamista kannattanut edes yrittää ahtaan poukaman ja suoraan sinne puhaltavan kovan tuulen vuoksi. Ratkaisuksi tuli jättää vene mökkisaareen ja ottaa henkilöt Mikrologin kyytiin. Kello 17.35 henkilöt olivat turvassa mantereella. Samassa MRSC Helsinki kutsui: Itä-Helsingin sisäsaaristossa kaksihenkinen seurue oli lähtenyt kalaan pienellä perämoottorilla varustetulla soutuveneellä. Paluumatkalla moottori oli sammunut, eikä se lähtenyt enää käyntiin. Kovan tuulen vuoksi vene ajalehti kaislikkoon, eikä melominen kaislojen keskellä onnistunut.

Yhdentoista minuutin kuluttua hälytyksestä Mikrolog III oli kalastajien luona. Ainoa järkevä ratkaisu oli ottaa soutuvene hinaukseen ja hinata se läheiseen turvasatamaan. Satama oli myös veneen kotisatama ja näin haaksirikkoiset saatiin takaisin mantereelle.

Hyinen tiistai

Itätuuli puhalsi 15-20 m/s, kun Trossi-palvelunumero soitti tiistaina 30.10: Itä-Helsingin vesillä moottorivene oli irtoamassa mökkisaaren laiturista. Tilanne oli hankala, sillä mökillä olevat eivät uskalla lähteä vesille myrskyn vuoksi. Venettä ei kuitenkaan voi kiinnittää paremmin myöskään laituriin, sillä sekin on hajoamassa. Kotona ollut miehistö lähti kohti Matosaarta ja PV Mikrolog III irtosi Matosaaren suojasta kello 11.00. Matka avuntarvitsijoiden luokse ei ollut pitkä, mutta Mikrologin miehistö käsitti heti, ettei näiden olosuhteiden kanssa ole leikkimistä. Kello 11.15 Mikrolog III saapui paikalle ja miehistö havaitsi tilanteen olevan erittäin paha. Itätuuli puhalsi suoraan kohti laituria, eikä siitä ollut mitään mahdollisuuksia lähteä pois ilman apua. Miehistö keskusteli avuntarvitsijoiden kanssa. Yhdessä päädyttiin hinaamaan vene pois laiturista, jonka jälkeen Mikrolog saattaisi veneen saaren suojan puolelle toiselle puolelle saarta. Hinausköydet saatiin kiinnitettyä moottoriveneeseen, mutta sen kiinnitysköydet olivat niin kireällä, että ainoa vaihtoehto oli katkoa ne puukolla. Mikrologin kansimiehen katkaistua köydet, päällikkö nosti Mikrologin moottorin kierroksia ja nopeasti vene irrotettiin laiturista. Kun turvallisempaan paikkaan päästiin, hinaus irrotettiin ja veneilijät ajoivat itse saaren toiselle puolen. Kello 12.00 vene oli turvasa ja tehtävä oli suoritettu.

Mutta kotiin ei ollut vielä asiaa, sillä Trossi-palvelunumero oli soittanut jo uudesta tehtävästä: Pohjoisrannassa odottaisi henkilö konevikaisessa veneessä, joka tarvitsisi hinauksen nostopaikalle. Miehistö käänsi Mikrologin

keulan kohti keskustaa.

Pohjoisrantaan päästessä miehistön huomio kiinnittyi kolmeen henkilöön, jotka huitoivat käsiään hätämerkin tavoin. Selvisi, että heidän laiturissa kiinni oleva alumiininen perämoottorivene oli uppoamassa. Mikrologin miehistö viritti veneen polttomoottoripumpun ja tyhjensi veneen estäen sitä uppoamasta. Vuodon syy ei selvinnyt, mutta omistaja lupasi itse hoitaa jatkotoimenpiteet. Tehtävään meni reilu tunti, jonka jälkeen matka jatkui kohti Trossipalvelun ilmoittamaa konevikaista.

Kello 14.30 Mikrolog oli konevikaisen veneen luona. Köydet kiinnitettiin, hinaussopimus tehtiin ja sitten kohti nostopaikkaa. Hinauksen aikana Mikrolog sai soiton äskeisen tehtävän veneilijältä, alumiinivene vuotaa edelleen ja uppoaisi kohta uudestaan. Miehistö lupasi tulla meneillään olevan hinauksen jälkeen uudestaan paikalle. Onneksi hinausmatka ei ollut pitkä ja kello 14.50 konevikainen moottorivene oli turvallisesti odotamassa nostamista. Käsi tervehdykseksi ja keula takaisin kohti Pohjoisranta.

Alumiiniveneen vuodon syyn ollessa mysteeri, päädyttiin hinaamaan vene läheiselle luiskalle. Hinaukseen meni vajaa kymmenen minuuttia, ja kello 15.05 Mikrolog pääsi lähtemään kohti Matosaarta. Vaikka Mikrologin miehistöllä oli päällään pelastuspuvut ja sen alla useampi kerros lämpimiä vaatteita, kylmyys alkoi myös jo hieman vaivaamaan miehistöä. Avovene lokakuun myrskyssä ei ole kaikkein mukavin yhdistelmä.



*Kova tuuli työllisti lokakuun lopussa.
Kuva: Sebastian Nilsson-Ollandt*



*Mikrolog III saattoi veneilijöitä myrskyssä turvaan.
Kuva: Sebastian Nilsson-Ollandt*



*Mikrolog III nousee
ylös vedestä 18.12.
Kuva: Mikko Pätäri*



*Rautauoma nostettiin lavetin päälle, jonka avulla se
siirrettiin telakkahalliin. Kuva: Mikko Pätäri.*



*Myös nuorten koulutusvene Aava R
telakoitiin syksyllä.
Kuva: Sebastian Nilsson-Ollandt*

Kuivalle maalle

Joulukuun 18. päivänä PV Mikrolog III ja PV Rautauoma ajettiin Matosaaresta Hernesaareen, jossa ne nostettiin Top Boatin halliin. Veneet telakoidaan lämpimässä hallissa. Tämä on osoittautunut toimivaksi ratkaisuksi, sillä Rautauoma pitäisi kuitenkin pitää lämmitettynä koko talven siinä olevan elektroniikan vuoksi. Lisäksi veneen päälle rakennettavasta suojakatoksesta tulisi erittäin massiivinen, joka olisi altis talven tuiskuille ja

lumimyräköille. Ilman suojakatosta venettä ei mielellään voi jättää, sillä sen päälle satava lumi sulaessaan ja uudestaan jäätyessään aiheuttaisi vaikeasti korjattavia vaurioita niin läpivienneissä kuin veneen ulkopuolella sijaitseville varusteillekin. Lisäksi talven aikana veneisiin tehdään myös erilaisia huoltotoimia, joten lämpimässä ja avarassa hallissa myös nämä tehtävät onnistuvat parhaiten.

Pukuhuolto

Yhdistyksellä on käytössä vajaa kolmekymmentä pelastuspukua. Esimerkiksi Mikrolog III:n miehistö ajaa venettä muutamaa kesän lämmintä päivää lukuun ottamatta aina pelastuspuvut päällä. Lisäksi Rautauomassa on kymmenkunta pukua miehistölle mahdollista pelastautumis- tai evakuointitilannetta varten. Kaikkien pukujen tiiveys tarkastetaan talven aikana ja vetoketjut vahataan sujuvan toimivuuden takaamiseksi. Vialliset tai suurempia korjauksia vaativat puvut lähetetään valmistajilleen korjattaviksi.





PV Aisko kävi testattavana Helsingissä joulukuussa.

Uusi pelastusvene Aisko

"Annan tälle alukselle nimen Aisko. Turvatkoon Aisko merenkulkua Suomen rannikolla. - Joudu apuun silloin kun myrskyt ja vaara uhkaavat urheita merenkävijöitä. Jag giver detta fartyg namnet Aisko. - Måtte Aisko skydda sjöfarten vid Finlands kuster. - Skynda till hjälp då faran hotar våra tappra sjöfarare."

Näillä sanoilla aluksen kummi, **Outi Vapaavuori** kastoi uuden pelastusvenemme tiistaina 12.2. Helsingin venemessuilla.

Kasteen jälkeen merimieskirkon pastori Jaakko Laasio siunasi PV Aiskon, sekä sitä käyttävän miehistön. Meripelastusseuran puheenjohtaja **Valtteri Simola** puolestaan kertoi, kuinka haastavaa meripelastusveneiden rahoituksen hankkiminen on. Hän kannusti ryhtymään laivanvarustajaksi, sillä se on konkreettinen keino helpottaa uusien veneiden rahoitusjärjestelyitä. Käyttäjiä edusti Helsingin Meripelastusyhdistyksen puheenjohtaja **Jukka-Pekka Lumilahti**, joka puheessaan lupasi PV Aiskon tulevan erittäin aktiiviseen käyttöön pääkaupunkiseudun merialueelle.

Yhdistyksen omarahoitusuudesta vastannut **Reijo Rautauoma** piti kastajaisten viimeisen puheen. Hänen mukaansa meripelastus on aatteeltaan ja toiminnaltaan sellaista, että hänen on ollut helppoa ja luontevaa lähteä tukemaan arvokasta työtä. Hän kuitenkin korosti, että veneitä saa rahalla, mutta arvokkainta ovat mukana olevat vapaaehtoiset.

Veneen on valmistanut kokkolalainen Kewatec Alubot, joka on erikoistunut työveneiden valmistamiseen. Veneen kehityksessä ovat meripelastusseuran lisäksi olleet mukana myös yhdistyksen omat aktiivit. Mikään

vene ei voisi syntyä ilman rahoitusta. PV Aiskon hankinnan mahdollistivat veikkausvoittovarat, Reijo Rautauoma, sekä Suomen Meripelastusseura. Veneen nimi tulee Reijo Rautauoman puolisoilta, jonka lempinimi Aisko myös on. Jatkossa Matosaaren meripelastusasemalla asemapaikkaa pitävätkin sulassa solussa PV Aisko ja PV Rautauoma.



Jaakko Laasio Merimieskirkosta siunasi Aiskon ja sen miehistön.



PV Aisko pysähtyy oman veneen mittaisella matkalla. Tätä myös testattiin joulukuussa.

Merellä testeissä

Ennen kastajaisia, Aisko oli koeajoilla Helsingissä joulukuun pakkaspäivinä. Koeajojakson toteutumista jän- nitettiin etukäteen kovien pakkasten vuoksi. Onneksi pakkaset hieman hellittivät juuri kun vene saatiin Hel- sinkiin ja reilun viikon mittainen testijakso saatiin vie- tyä läpi suunnitelmien mukaisesti. Testijakson tarkoi- tuksena oli havaita mahdollisia valmistusvirheitä sekä puutteita, mutta myös testata veneen ominaisuuksia käytännössä. Koska veneen on tarkoitus olla ensimmäi-

nen kymmenen veneen sarjasta, testiajoilla oli erittäin suuri merkitys koko sarjalle. Havaittujen puutteiden ja kehitysehdotusten vuoksi vene palasi valmistajatel- kalleen Kokkolaan viimeisteltäväksi.

Helsingin Meripelastusyhdistyksen käyttöön vene on tarkoitus saada alkukaudesta. Ensin Meripelastusseura antaa käyttäjäkoulutuksen yhdistyksen viisihenkiselle projektiryhmälle, jonka jälkeen projektiryhmä koulut- taa muun venemiehistön veneeseen. Todelliseen koi- tokseen ja arjen aherrukseen vene saataneen hieman ennen juhannusta. Tällöin yhdistys voi luopua PV Mik- rolog III:sta, jota odottaa uudet tehtävät Turun meripe- lastusyhdistyksessä.

Palaamme veneen esittelyyn tarkemmin seuraavissa Stadin Trossi-lehdissä.

Kuvat: Markku Tamminen

Veneen miehistössä toimivat kasteessa Oskar Krogell (vas), Mikko Pätäri ja Fredrik Stenius.



Yhdistyksen omarahoitussuudesta vastasi Reijo Rautauoma.



Mukaan toimintaamme?

Helsingin Meripelastusyhdistyksellä on toimintaa maalla ja merellä, sekä nuorille että aikuisille. Tervetuloa mukaan toimintaamme, uusille tekijöille on aina tarvetta.

Venemiehistö

Haluatko mukaan pelastusveneiden miehistöön? Järjestämme keväällä tulokaskurssin yhdessä SMPS Espoon meripelastajien kanssa. Kurssin jälkeen pääset mukaan varsinaiseen venemiehistökoulutukseen ja toimintaan pelastusveneillä. Sinulla ei tarvitse olla aiempaa veneily- tai muuta kokemusta vesillä liikkumisesta, sillä opetamme tarvittaessa kaiken. Pelastusvenemiehistössä toimiminen vaatii kuitenkin aikaa, sillä etenkin alussa perustietojen ja taitojen kartuttamiseen menee aikaa. Venemiehistöltä edellytämme perusterveyttä ja normaalia fyysistä kuntoa.

Mikäli kiinnostuit, käy tutustumassa tarkemmin vaatimuksiin ja koulutusajankohtiin osoitteessa

www.meripelastus.fi/helsinki ja hae mukaan elämäsi parhaimpaan harrastukseen.

Matosaaren meripelastusasema

Luonnonkauniilla paikalla, Helsingin Jollaksen Matosaarella sijaitseva meripelastusasema kaipaa myös kunnostajia. Järjestämme kaikille avoimet talkoot pelastusasemallamme la 18.5 sekä su 19.5 klo 9.00-16.00. Tervetuloa silloin paikalle auttamaan meitä aseman saamisessa päivystyskuntoon. Tarjoamme kaikille paikalle tulleille talkooruoan ja juotavaa. Yhdistyksellä on myös työkalut ja muut työvälineet, omat suojavaatteet on hyvä ottaa mukaan. Talkoissa on tehtävää laidasta laitaan, joten kaikille löytyy varmasti mielekästä puuhaa. Tarjoilun järjestämiseksi toivomme ennakkoilmoittautumisia yhdistyksen numeroon **0505713940** (ei tekstiviestejä). Samasta numerosta voi myös kysellä lisätietoa. Ennakkoilmoittautuminen ei ole kuitenkaan pakollista, eikä talkoisiin tuleminen sido toimintaan jatkossa millään lailla.



Veneiden huolto

Kiinnostaako sinua tekniikka? Käytössämme olevat pelastusveneet Rautauoma, Aisko ja Mikrolog III sisältävät monipuolista tekniikkaa ja vaativat toimiakseen säännöllistä huoltoa. Teemme paljon huoltoja ja korjauksia itse, mutta ammattilaisten apukaan ei ole vierasta. Talvikaudella veneiden luona on huoltopäiviä noin kerran kuukaudessa, kesäisin huoltoja järjestetään tarpeen mukaan tiistai-iltais. Huoltoihin osallistuminen ei vaadi pelastusvenemiehistössä toimimista, vaan voit tulla mukaan vaikka vain yhteen huoltokertaan. Kaikesta on meille apua ja näin olet mukana auttamassa ihmisiä vesillä. Huoltotoimikunnan vetäjä **Jani Virtanen** antaa mielellään lisätietoa asiasta sähköpostitse alusvastaava.helsinki@messi.meripelastus.fi. Voit myös soittaa yhdistyksen numeroon **0505713940**.

Nuoret

Kaipaatko mielenkiintoista tekemistä, josta voi tulla elämäsi paras harrastus tai haluaisitko oppia veneilyn taitoja? Yhdistyksemme nuorisotoiminta on tarkoitettu 10-15 vuotiaille. Säännöllisissä harjoituksissa käydään lävitse turvallisuutta, merimiestaitoja, ensiapua, vesillä liikkumisen perusteita ja ennen kaikkea pidetään hauskaa. Yhdistyksellä on myös käytössään oma nuorisokoulutusvene Aava R, jolla nuoret voivat itsenäisesti ja/tai ohjatusti harjoitella veneilyä. Nuorten toimintaan pääsee mukaan lähettämällä sähköpostia **Sara Mörskylle** nuoriso.helsinki@messi.meripelastus.fi tai soittamalla hänelle numeroon **0404112361**.



Vaikka raketit on tehty samojen vaatimusten perusteella, myynnissä on useita erilaisia malleja.



Mistä hätäraketti on tehty?

Kun hätäraketin laukaisee, se lähtee muutamassa sekunnissa 300 metrin korkeuteen. Mitä se on oikein syönyt ja miten se kannattaisi laukaista?

Punainen hätäraketti on se viimeinen oljenkorsi hätätilanteessa. Veneissä on yleensä vähintään kaksi hätärakettia, mutta niitä ei kannata ampua molempia peräkanaa. Toimivampi ratkaisu on pitää rakettien välillä 5-10 minuutin tauko. Ensimmäinen raketti toimii ikään kuin herättäjänä, jolloin seuraavaa havaitsijat osaavat jo odottaa. Näin saadaan paremmat suuntimat ja pelastajien on helpompi löytää paikalle. Merellä hätärakettihavainnosta tulee ilmoittaa meripelastuskeskukseen tai -lohkokeskukseen. Sisävesillä oikea taho on hätäkeskus. Periaatteessa suuntimiseen riittää kaksi ilmoitusta, käytännössä suuntimiseen liittyy aina sen verran epävarmuuksia, että havaintoja on hyvä olla useita. Hätärocketin etäisyyttä on todella vaikea arvioida, siksi havainnoissa keskitytäänkin suuntiin ja ilmoittajan paikkaan.

Mistä raketti koostuu?

Punainen hätäraketti koostuu raketin kotelosta, ajopanosesta ja itse laskuvarjollisesta paloaineesta. Raketin kotelo on muovikuori, jonka kylkeen on painettu raketin tiedot ja käyttöohjeet. Tärkeää on myös huomioida ampumasuunta. Kotelon alaosassa on laukaisumekanismi, joka vaihtelee eri malleissa.

Laukaisun suurin haaste on suuntaus ja erityisesti sen pitäminen laukaisun aikana. Heikommalla kädellä kannattaa puristaa rakettia tiukasti kotelon keskiosasta, ja vahvemmalla huolehtia laukaisemisesta. Oikea laukai-

sukulma n. 50-70 astetta, suoraan ylöspäin rakettia ei kannata ampua. Vaikka rakettia puristaisi kuinka kovasti, tuppaa raketti silti lähtemään eri suuntaan kuin halutaan. Mikäli ampuminen tapahtuu vartalon sivusta ja pään yläpuolelta, ei raketti pääse vahingossa lipsahamaan kasvoille.

Raketin nostaa taivaalle ajopanos. Nousu kolmensadan metrin korkeuteen kestää muutaman sekunnin, jonka jälkeen kuuluu poksahdus. Silloin ajopanos sytyttää varsinaisen paloaineen ja pieni laskuvarjo avautuu hi-

dastamaan paloaineen laskeutumista. Ajopanos sekä laskuvarjo paloaineineen on pakattu hylsyyn, joka putoaa taivaalta alas veteen. Usein kysytään, miten punaisen valon erottaa Puolustusvoimien käyttämistä valkoisten valorakettien väristä. Punainen on kuitenkin selkeästi punainen, valkoinen on vaalea, oranssi, keltävä tai muu vastaava.

Punainen paloaine palaa noin minuutin ajan. Parhaiten valo näkyy heti alussa, jolloin raketti on korkeimmillaan. Laskuvarjo pyrkii hidastamaan valon laskeutumista, mutta käytännössä valon sammussa se on enää kymmenien metrien korkeudessa. Toisinaan käy niin, että paloaine polttaa laskuvarjon ja valo putoaa nopeasti palavana veteen. Raketti jatkaa palamistaan myös vedessä, sillä siinä on kaikki palamiseen tarvittava aine itsessään.

Plussat

- + Toimii olosuhteista riippumatta**
- + Näkyy pimeällä pitkälle**
- + Valmistusvaatimukset ovat standardoituja**

Miinukset

- Paloaika verrattain lyhyt**
- Jonkun ulkopuolisen täytyy havaita raketti ja ilmoittaa havainnosta meripelastuskeskukseen/hätäkeskukseen**
- Ei anna lisätietoja pelastajille**
- Valoisalla näkyy huonosti**
- Raketin sammuttaminen on mahdotonta**

Yksi yleinen laukaisumekanismi on narusta vetäminen. Toinen yhtä yleinen on metallinen tai muovinen klipsi, joka käännetään kuorta vasten.



Tervetuloa Helsingin meripelastusyhdistyksen järjestämään hätämerkinantoharjoitukseen lauantaina 2.3.2019. Lisätiedot osoitteesta www.meripelastus.fi/helsinki tai puhelimitse 0505713940.

Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Markku Tamminen



Punainen valo leijaillee alas laskuvarjon avulla. Pisimmälle raketti näkyy heti kun raketti saavuttaa lakipisteen ja valoaine syttyy.



Oikea tapa ampua raketti on kasvojen yläpuolelta, vartalon sivusta.

Kokouskutsu – Kallelse till vårmöte

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään 28.3.19 klo 18.00

Helsingfors Segelklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaassa. Osoite on Vattuniemen puistotie 1.

Kokouksen asialistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten vuosikertomus, tilinpäätös ja jäsenmaksujen vahvistaminen.

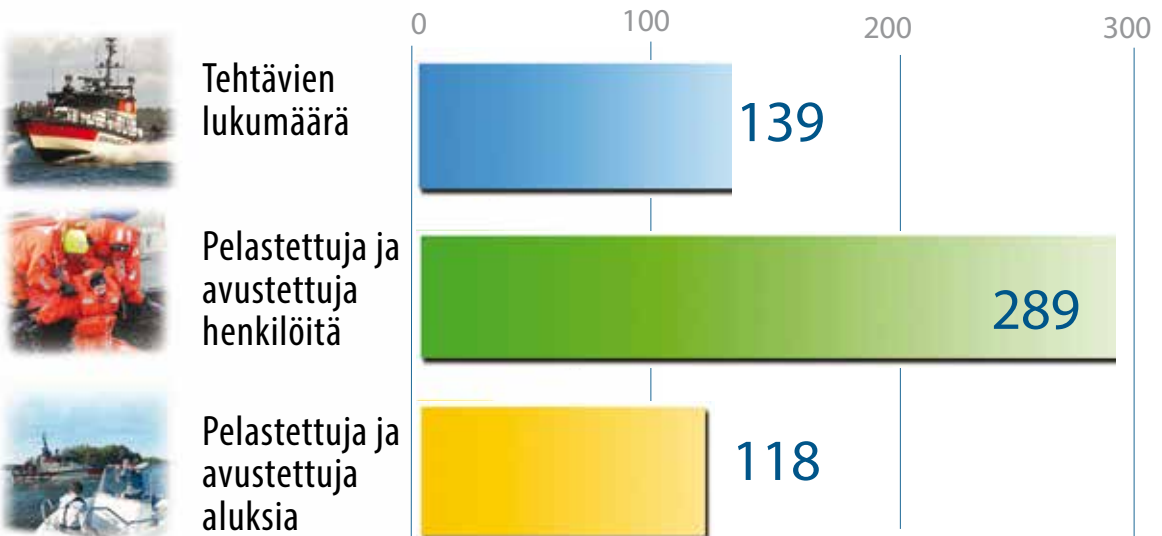
Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls sen 28.3.2019 kl.18.00
på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö. Adressen är Hallonnäs parkväg 1.

Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena,
så som årsberättelsen, bokslut och fastställande av medlemsavgift.

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla. Tervetuloa! – Servering. Välkomna!



Tehtävätילוasto 2018



Jäsenmäärä 31.12.2018: 3971, kasvua vuoden 2018 aikana 266 jäsentä

SVENSK RESUMÉ



Den nya RB Aisko kommer att ersätta RB Mikrolog III.

Tack vare hytten förbättras manskapets verksamhetsförmåga märkbart. Bild: Markku Tamminen

Den nya räddningsbåten Aisko

"Annan tälle alukselle nimen Aisko. Turvatkoon Aisko merenkulkua Suomen rannikolla. - Joudu apuun silloin kun myrskyt ja vaara uhkaavat urheita merenkävijöitä. Jag giver detta fartyg namnet Aisko. - Måtte Aisko skydda sjöfarten vid Finlands kuster. - Skynda till hjälp då faran hotar våra tappra sjöfarare."

Med dessa ord döpte fartygets gudmor **Outi Vapaa-vuori** vår nya räddningsbåt tisdagen den 12.2. på båt-mässan i Helsingfors.

Efter dopet välsignade sjömanskyrkans pastor **Jaakko Laasio** Aisko, samt dess besättning. Vid dopet talade också **Reijo Rautauoma** som stått för föreningens självriskandel samt Sjöräddningssällskapets ordförande **Valtteri Simola**. Det sista talet vid dopet hölls av Helsingfors Sjöräddningsförenings ordförande **Jukka-Pekka Lumilahti** förutspådde att båten kommer i mycket aktivt bruk i huvudstadsregionen.

Båten har tillverkats av Kewatec Aluboot i Karleby som har specialiserat sig på tillverkning av arbetsbåtar. I utvecklingen av båten har förutom sjöräddningssällskapet också föreningens egna aktiva medverkat. Ingen båt kan bli färdig utan finansiering. Anskaffningen av RB Aisko möjliggjordes av Veikkausbolagets vinstmedel, **Reijo Rautauoma** och Finlands Sjöräddningssällskap. Båtens namn kommer från Reijo Rautauomas fru vars smeknamn är Aisko. Hädanefter samsas RB Aisko och RB Rautauoma om hemmahamnen på Maskholmen.

Prov på havet

Före dopet gjordes provkörningar på havet under kölldagarna i december. Man var på förhand spänd på hur provperioden skulle kunna utföras under de kalla dagarna. Lyckligtvis steg temperaturen litet just när man fick båten till Helsingfors och provperioden

Den nya RB Aisko kommer att ersätta RB Mikrolog III. Tack vare hytten förbättras manskapets verksamhetsförmåga märkbart. Bild: Markku Tamminen





Under provkörningen gjordes ett nödstopptest åt Aisko där båten stannar på en båtlängd. Bild: Markku Tamminen

på litet över en vecka kunde genomföras enligt plan. Provperioden var avsedd för att upptäcka möjliga tillverkningsfel och brister men också för att testa båtens egenskaper vid användning. Eftersom båten är den första i en serie på tio båtar har provkörningarna stor betydelse för hela serien. På grund av observerade brister och utvecklingsförslag returnerades båten till tillverkaren i Karleby för färdigställande.

Avsikten är att Helsingfors Sjöräddningsförening får båten i bruk i början på båtsäsongen. Först ger Sjöräddningssällskapet en användarutbildning åt en fempersoners projektgrupp varefter projektgruppen utbildar resten av båtmanskapet. I verklig tjänst och vardagens knog torde man få båten något före mid-sommar. Då kan föreningen avstå från RB Mikrológ III som har ett nytt hem väntande hos Åbo Sjöräddningsförening.



Sjöräddningssällskapetets hälsning framfördes av ordförande Valtteri Simola.

TROSSEN

SKYDD FÖR DIN BÅT

Höstmötets resultat

Helsingfors Sjöräddningsförenings höstmöte hölls den 22.11.2018 i Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubb-lokal på Drumsö. Till ordförande valdes **Jukka-Pekka Lumilahti** och till viceordförande **Katja Rajala**. Nya styrelsemedlemmar blev **Oskari Tihiinen**, **Jussi Lehtonen** och **Hannu Rainetoja**. I styrelsen fortsätter år 2019 **Klaus Hannus**, **Christian Kurtén** och **Jari-Pekka Mörsky**. Mötet godkände också verksamhetsplanen och budgeten för år 2019. Medlemsavgifterna hålls oförändrade. Trossenmedlemmarnas avgift är 80 € vilket inkluderar föreningens medlemsavgift 35 €. Samfundsmedlemmarnas avgift är också oförändrad och är 160 €.

Före mötet berättade överkonstapel Jarmo Niininen från Båtpolisen i Helsingfors om den nya Ville-3 polisbåtens anskaffning och teknik. Båten har många likheter med den nya räddningsbåten som vi tar i bruk i sommar och mötesdeltagarna ställde många detaljfrågor om polisens båtprojekt.

Läsarenkät

Under våren kartlägger vi era åsikter om medlems-tidningen Stadin Trossi. Vi kommer att ringa slump-vis utvalda medlemmar efter det att tidningen ut-kommit så att vi i framtiden ännu bättre kan berätta om den frivilliga sjöräddningen i Helsingfors. Det tar några minuter att svara på frågorna. Vi hop-pas att så många som möjligt svarar på enkäten för medlemmarnas och läsarnas åsikter är mycket vik-tiga för oss.



Vad är nödraketen gjord av?

När man utlöser en nödraket stiger den på några sekunder till 300 meters höjd. Vad består den egentligen av och hur ska den avfyras?

Den röda nödraketen är det sista strået vid en nödsituation. Det finns normalt minst två raketer i båten men det lönar sig inte att avfyras dem genast efter varandra. Det fungerar bättre om man håller en 5-10 minuters paus mellan raketerna. Den första raketen fungerar som ett slags väckarklocka varvid de som sett den redan kan vänta sig den andra. På detta sätt får man bättre pejlingar och det blir lättare för räddarna att hitta till platsen. På havet bör man meddela om nödraketobservationer till sjöräddningscentralen eller undercentralen. På insjöarna är den rätta instansen alarmcentralen. För pejlingen räcker det i princip med två anmälningar, i praktiken blir det alltid så mycket osäkerhet vid pejlingen att det är bra om man får flera anmälningar. Avståndet till nödraketen är verkligt svårt att bedöma, därför koncentrerar man sig på pejlingarna och anmälarens position.

Vad är raketen gjord av?

Den röda nödraketen består av raketens hylsa, drivpatronen samt brännpatronen med fallskärm. Hylsan är ett plasthölje med tryckta uppgifter och användarinstruktioner. Det är också viktigt att avskjuta raketen i rätt riktning. I den nedre delen av hylsan finns avlösmekanismen, som är olika för olika modeller. Den största utmaningen vid avskjutningen är riktningen och särskilt att kunna hålla den under avskjutningen. Det lönar sig att ta hylsans mellersta del i ett fast grepp med vänstra handen och sköta avfyrningen med högra

handen. Den rätta vinkeln är ca 50-70 grader, rakt upp lönar det sig inte att skjuta. Hur hårt man än håller i raketen vill den ändå avfyras i annan riktning än man tänkt. När avskjutningen sker på sidan av kroppen och ovanför huvudet kan raketen inte i misstag slinta mot ansiktet.

Raketen drivs mot himlen av en drivpatron. Sträckan till ca 300 meters höjd tar ett par sekunder, varefter det hörs en knall. Då tänds drivpatronen den egentliga brännpatronen och en liten fallskärm öppnar sig för att bromsa upp brännpatronens fall. Drivpatronen samt fallskärmen är packade i en liten hylsa som faller ner i vattnet. Ofta frågas hur man skiljer det röda ljuset från Försvarsmaktens vita ljusraketer. Det röda ljuset är dock klart rött, det vita ljuset är vitt, orange, gulaktigt eller motsvarande.

Den röda brännpatronen brinner i ca en minut. Bäst syns ljuset genast i början när raketen är som högst. Fallskärmen strävar till att bromsa upp ljusets fall men också i bästa fall är det på några tiotals meters höjd vid ljusets slut. Ibland händer det att brännpatronen bränner fallskärmen och ljuset faller snabbt i vattnet. Raketen fortsätter att brinna i vattnet för den har alla ämnen i sig som behövs för att brinna.

Välkommen till Helsingfors Sjärräddningsföreningens nödsignalsövning på lördagen den 2.3.2019.

Tilläggsuppgifter på adressen

www.meripelastus.fi/helsinki eller
telefon 050 571 3940.



Raketens drivladdning är just på väg från skyddshöljet och stiger upp till 300 meters höjd. Bild: Markku Tamminen





KASUUNIN TUOLLA PUOLEN

Auringonnousu Pietarin ankkuripaikalla kesällä 2012.

Suomenlahden pohjukan Pietari

Olen käynyt Pietarissa laivalla muutamia kymmeniä kertoja. Pari kertaa matkustajalaivan asiakkaanakin, mutta yleensä tankkilaivan miehistössä. Reitti Pietariin on mielenkiintoinen. Mutkittelu melko ahtaalla väylällä alkaa jo Suursaaren kohdalta. Matkalla ohitetaan muutama muukin entinen Suomen saari, samalla kun pidetään silmällä etelästä Ust-Lugasta (Laukaansuu) ja pohjoisesta Viipurin suunnasta, mm. Primorskin (Koivisto) ja Vysotskin (Uuras) satamista tulevaa liikennettä. Perämiehellä saattaa välillä olla vaikeuksia ymmärtää venäläisen VTS (Vessel Traffic Service, alusliikennepalvelu) -päivystäjän vahvaa aksenttia, mutta aina niistä tilanteista jotenkin selvittiin.

Luotsipaikan lähestyessä ankkuripaikat väylän molemmin puolin alkavat olla täynnä laivoja. Varsinainen sisäänajoväylä on niin kapea, että suuret laivat käyttä-

vät sitä yksisuuntaisesti. Luotsipaikalle kerätään joukko laivoja, jotka sitten lähtevät jonossa kohti satamaa. Tämän jälkeen vuorostaan satamasta lähtee saattue ulos. Näitä saattueita tai konvoi, kuten merimieskiellä sanotaan, kulkee päivän mittaan muutama molempiin suuntiin. Ne on ajoitettu niin, että aikataulun mukaisessa liikenteessä olevat laivat, kuten risteilijät, eivät joudu odottamaan ainakaan kovin paljoa. Muut laivat sitten sopeutuvat tilanteeseen. Matkan varrella pystyy katselemaan mm. Kronstadtin vanhaa linnoitusta ja huomattavasti uudempaa, Pietaria tulvilta suojaavaa massiivista patoketjua.

Satamamme sijaitsi heti satama-alueen alussa. Vieressä aallonmurtajalla seisojainakin vielä muutama vuosi sitten historiasta muistuttava mahtipontinen betoninen Leningrad-teksti. Käyntimme Pietarissa kestivät yleen-

Konvoi kesällä 2009 matkalla satamaan. Tällä kertaa lisähaastetta toivat keskellä konvoita pyörivät purjehduskisan veneet.

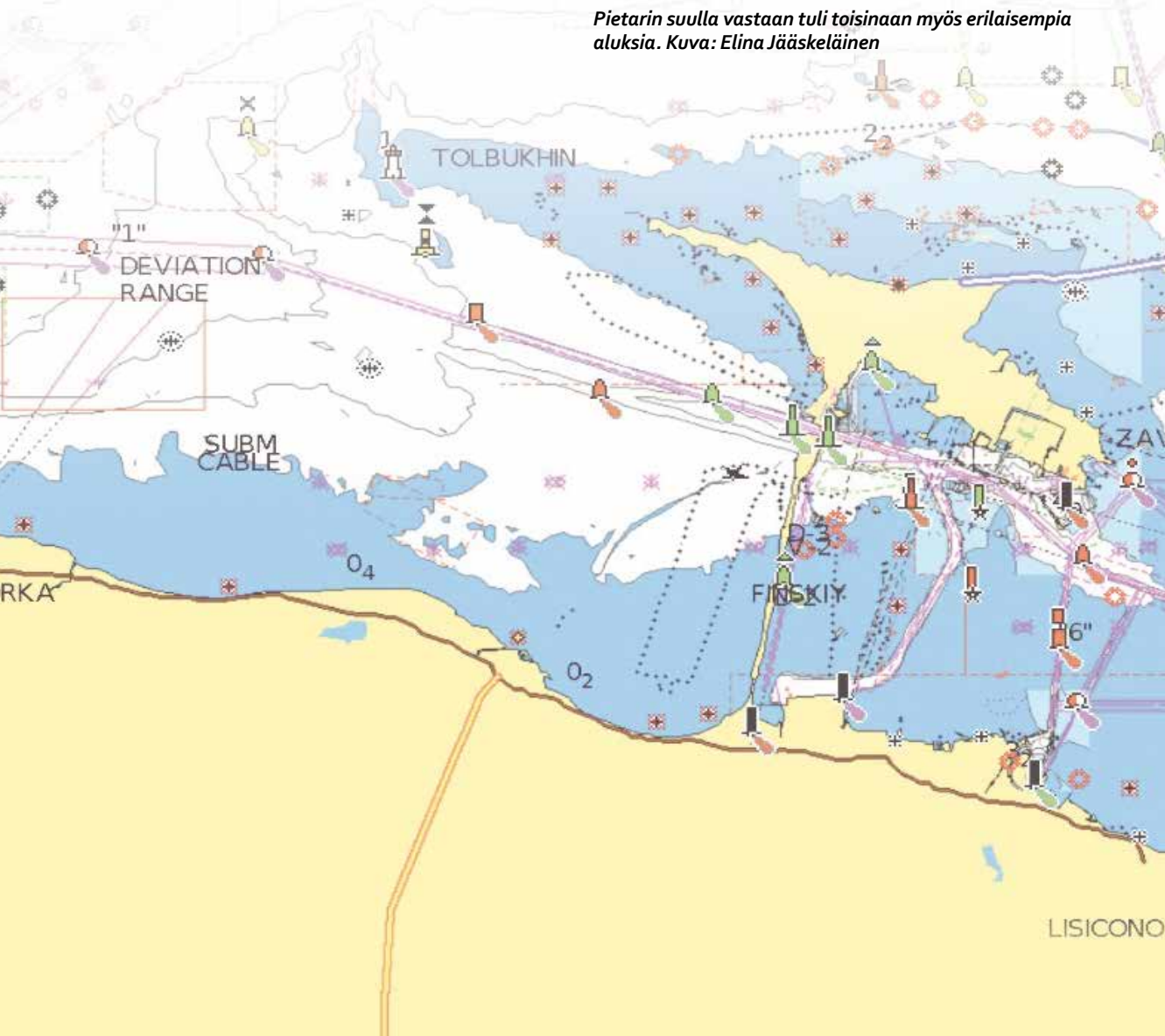


sä noin puolitoista vuorokautta. Välillä viranomaisia odotetaan laivalle monta tuntia, välillä lastaus keskeytyi moneksi tunniksi ilman mitään ilmoitusta. Välillä luotsia odotettiin tuntikausia. Mutta useimmiten käynti meni niin, että menimme aamulla satamaan, ja seuraavan päivän ilta-konvoissa lähdettiin pois. Pietarin väylän syvyys oli sellainen, että normaali-vedellä laivamme pääsi juuri täydessä lastissa lähtemään ulos. Jos ennuste näytti, että vedenkorkeus on normaalivettä alempana, otettiin vähän pienempi lasti. Pari kertaa lastia jouduttiin pumppaamaan ennen lähtöä takaisin maihin, kun vedenkorkeus oli muuttunut ennusteesta, ja väylällä sallittu syvyys pieneni vastaavasti. 10 cm syvyyden muutokseen piti lastia purkaa muutamia satoja tonneja. Mieleen on jäänyt eräs talvinen uloslähtö Pietarista, sillä kertaa aamulla. Silloin oli kova jäätalvi, ja laivoja oli jäänyt kymmenittäin jäihin kiinni. Jokainen niis-

tä oli yrittänyt omin voimin niin pitkälle kuin pääsi, ja jäänyt niille sijoilleen missä koneen voimat olivat loppuneet. Käytännössä laivat olivat sikin sokin sekä väylällä, että väylän sivussa mitä erilaisimmilla keulasuunnilla. Jäänmurtaja kävi auttamassa niitä sen mitä ehti, mutta hidasta puuhaahan se oli. Ulos lähtiessämme jätettiin luotsi pois, kippari pääsi nukkumaan ja itse jäin ajamaan laivaa kohti länttä. Yleen-



Pietarin suulla vastaan tuli toisinaan myös erilaisempia aluksia. Kuva: Elina Jääskeläinen



sä laivan ajaminen on melko yksitoikkoista puuhaa, mutta tuolla kerralla pääsi todellakin ajamaan, kun koko loppuvahti meni pujotellessa sekä paikallaan olevien että hitaammin kulkevien laivojen välistä. Välillä ro-ro-laivat menivät ohi, mutta kun kohdalle tuli tiiviimpi jääpankki, niin jyräsin taas itse ohi. Täydessä lastissa olevalla tankkilaivalla on massaa 2-3 kertaa enemmän kuin vastaavan pituisella ro-ro-

laivalla. Joten silloin kun rolikka hyytyi jääpankkiin kuin seinään, niin tankkilaivamme jyräsi massallaan jäiden läpi, vaikkei tankkeri avovedessä nopeudessa pärjääkään.

Teksti ja kuvat: Sami Korppi



Venäläinen jäänmurtaja menossa auttamaan kiinni jääneitä laivoja



Hätämerkinantoharjoitus 2.3.2019 Matsaaren meripelastusasemalla

Voit ampua meripelastajien koulutuksessa

- punaisia laskuvarjoraketteja
- punaisia käsisoituja
- oranssi savuja
- punaisia valopistoolin ammuksia
- kynäraketin ammuksia
- ammuttavien tuotteiden tulee olla valmistettu 2012 tai sen jälkeen

Myös alkusammutuskoulutusta Laajasalon VPK:n toimesta.

Tilaisuus on maksuton kaikille Suomen Meripelastusseuran jäsenyhdistysten jäsenille. Muille maksu on 35€/perhekunta.

Paikalle voit tuoda maksutta ammuntaan kelpaamattomia pyroteknisiä hätämerkinantovälineitä asianmukaista hävittämistä varten.

Lue lisää www.meripelastus.fi/helsinki tai soita 050 571 3940



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki