

Stadin Trossi

3-4/18

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



● *Seurasaaren meripelastusvaja kunnostettiin*

● *Millainen aalto upotti luotsiveneen?*

● *Jari Piirainen - Meripelastusseuran väistyvä toimitusjohtaja*

STADIN TROSSI 3–4/18

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

Seuraava lehti ilmestyy helmikuussa.

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

Nästa tidning utkommer i februari.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys
Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Päätoimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti
p. 050 350 9195

Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,
Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,
Mikael Andersén, Christian Kurtén ja
Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki Painos / Upplaga:
4200 kpl / st ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Seurasaaren meripelastusvajan kunnostukseen
osallistuneen vajan luovutustilaisuudessa 23.10.
Kuva: Sebastian Nilsson-Ollandt



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 rodet
Uutisia, kokouskutsu

sivut 4–7



Millainen aalto
kaatoi luotsiveneen?

sivut 15–18

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 kesän ja syksyn tapahtumista *sivut 8–12*
Uusi vene hahmottuu



Meripelastajien suururakka *sivut 13–14*
Seurasaarella valmis



Jari Piirainen, *sivut 19–22*
Meripelastusseuran puheenjohtaja



Svensk resumé *sidorna 23–24*
Kasuunin tuolla puolen *sivut 25–27*



Vuosi alkaa olla loppuillaan. Paljon on tehty, mutta paljon tulee vielä tapahtumaan.

Yhdistyksemme uuden pelastusveneen rakennustyöt ovat jo pitkällä. Veneen valmistaa kokkolalainen Kewatec Aluboot ja jo suunnitelmien perusteella uskallan väittää veneestä tulevan erittäin hyvä ja toimiva. Vaikka veneestä tuleekin niin sanottu luokkavene, on sen suunnittelussa pystytty ottamaan huomioon myös helsinkiläisten vapaaehtoisten meripelastajien toiveita. Vene on tarkoitus vastaanottaa joulukuun puolivälissä. Veneemme tullaan kastamaan venemessuilla 8.2.2019, ja siihen pääsee sen jälkeen tutustumaan messuilla. Uuden veneen myötä, nykyinen käytössämme oleva PV Mikrolog III tulee saamaan uuden kodin Turusta.

Vaikka uuden veneen valmistuminen on vielä edessä, paljon on myös tehty töitä tänä kesänä. Toistasataa erilaista suoritettua tehtävää ja lukematon määrä tunteja, jolloin miehistömme on ollut valmiina lähtöön. Lisäksi olemme onnistuneet kasvattamaan jäsenmääräämme lähes 450 henkilöllä. Erityisen iloinen olen myös siitä, että olemme kesän aikana vapaaehtoisvoimin pystyneet kunnostamaan Seurasaaressa 1900-luvun alussa Meripelastusseuran käyttöön rakennetun pelastusvajan. Saaren eteläkärjessä sijaitseva vaja sopii loistavasti Seurasaaressa vanhojen rakennusten yhteyteen.

Kaiken toiminnan taustalla on yhdistyksen vapaaehtoiset meripelastajat. Ilman teitä, ei olisi mahdollista saada aikaan näin hienoja saavutuksia. Tässä kohtaa onkin hyvä lausua suuret kiitokset jokaiselle teistä teidän näkemästä vaivastanne ja tekemästänne työstä!

Tämä lehti on tällä kertaa tämän vuoden viimeinen. On siis hyvä hetki kiittää myös kaikkia yhdistyksen jäseniä, tukijoita, lahjoittajia ja yhteistyökumppaneita. Nähdään venemessuilla ja muistakaa myös, että hätärakettiammunnat ovat jälleen helmi-maaliskuun vaihteessa.

Orolig sommar

Årets slut närmar sig. Mycket har gjorts men mycket kommer ännu att hända.

Arbetet på vår förenings nya räddningsbåt har redan hunnit långt. Båten tillverkas av Kewatec Aluboot i Karleby och redan på basen av planerna vågar jag påstå att båten blir mycket bra och funktionsduglig. Även om båten blir en sk. klassbåt har man vid planeringen kunnat beakta också önskemål från de frivilliga sjöräddarna i Helsingfors. Planen är att ta emot båten i mitten på december. Vår båt kommer att döpas på båtmässan den 8.2.2019 och därefter kan man bekanta sig med den på mässan. När vi fått den nya båten får Mikrolog III som vi nu använder ett nytt hem i Åbo.

Även om färdigställandet av den nya båten ännu är framför oss har mycket arbete gjorts under sommaren. Över hundra utförda uppdrag och oräkneliga timmar som våra besättningar har varit färdiga till uttryckning. Dessutom har vi lyckats öka vårt medlemsantal med nästan 450 personer. Särskilt glad är jag över att vi med frivilliga krafter kunnat renovera ett sjöräddningsskjul som byggts på Fölisön i början på 1900-talet för Finlands Sjøräddningssällskap. Skjulet som finns på den södra ändan av ön passar utmärkt i samband med de gamla byggnaderna på Fölisön.

Bakom all verksamhet står föreningens frivilliga sjöräddare. Utan er skulle det inte vara möjligt att få till stånd så fina prestationer. Detta är ett bra tillfälle att rikta ett stort tack till er alla för den möda ni lagt ner och det arbete ni utfört!

Denna tidning är denna gång den sista detta år. Det är alltså en lämplig tidpunkt att tacka också alla föreningens medlemmar, uppbackare, donatorer och samarbetspartners. Vi ses på båtmässan och kom ihåg att nödraketövningarna kommer igen i månadsskiftet februari-mars.

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





Kuva: Markku Tamminen

Puolituhatta täyteen

Sunnuntaina 9.9. PV Mikrolog III:lla täyttyi viident sadan tehtävän raja, kun se oli avustamassa karille ajanutta venekuntaa Santahaminan eteläpuolella. Vuonna 2011 valmistunut PV Mikrolog on ahertanut Helsingin vesillä keskimäärin yli 60 erilaisessa tehtävässä vuosittain. Karilleajo on yksi tyypillisimmistä veneen miehistön suorittamista pelastus- ja avustustehtävistä. Tällä kertaa samassa tehtävässä

oli mukana myös Rajavartiolaitoksen vene. Se ei kuitenkaan päässyt syvällä karikossa olleen veneen viereen, joten Mikrolog pienenä ja ketteränä yksikkönä vei hinausköyden veneilijöille ja irrotti heidät. Tämän jälkeen Mikrologin miehistö hinasi karilla olleen väljemmillä vesillä olleen Rajavartiolaitoksen veneen kylkeen ja he hoitivat tehtävän loppuun.



PV Mikrolog III:n viidessadas tehtävä oli irrottaa karille ajanut venekunta. Kuva: Rajavartiolaitos

UUTISIA



#FINN'EM
2018

Ensihoidon päivystyksen ja ensihoidon parissa työskenteleville ammattilaisille tarkoitettu kansainvälinen #FINN'EM 2018-konferenssi järjestettiin Helsingissä 20.-22.9. PV Rautauoma oli mukana kolmena päivänä yhdellä työpajalla, jossa harjoiteltiin vedestä pelastamista ja potilaalle tämän jälkeen annettavaa ensihoitoa. Lisäksi osallistujat pääsivät tutustumaan miltä suomalainen, noin 12 asteinen merivesi tuntuu. Kaikkiaan ensimmäistä kertaa tapahtumakeskus Telakassa järjestettyyn konferenssiin osallistui useita satoja henkilöitä. Valtaosa perinteisistä konferensseista koostuu luennoista ja tuote-esittelyissä. #FINN'EM 2018-halusi olla erilainen ja siksi teorian ja tuotteiden lisäksi osallistujat pääsivät kokeilemaan ja tekemään asioita myös käytännössä. Aamupäivän teorian jälkeen iltopäivisin oli valittavana kahdeksan erilaista työpajaa, joista yhden aiheena oli meripelastus. Rautauoman lisäksi rastilla oli mukana myös merivartiosto ja konferenssin terveydenhuollon ammattilaiset kouluttajina.

Tehdään hyvää

UPM:n pääkonttorin viisihenkinen tiimi kävi tiistaina 11.9. Matosaareissa tekemässä talkootyötä. Iltopäivän aikana saatiin tehtyä paljon sellaisia töitä, jotka muuten olisivat jääneet tekemättä. Tarkoitus on jatkaa yhdistyksen ja UPM:n välistä yhteistyötä siten, että Helsingin Meripelastusyhdistys olisi yksi paikoista, joissa UPM:n työntekijät voisivat käydä tekemässä vapaaehtoistyötä.

Elina Pirjetä pesee höyryllä Matosaaren sohvaa tyynyjä. Hän oli yksi UPM:n vapaaehtoistyöntekijöistä syyskuussa Matosaareissa.



Rakettiammunnat 2.3.2019

Lähes kaikissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa yhteinen tekijä on, ettei hädässä olijan hätää havainnut kukaan muu. Näin apua ei koskaan tullut tai se tuli liian myöhään. Hätäraketti, hätäsoitu ja oranssi savu ovat viimeisiä keinoja hädän ilmaisemiseen. Lähes kaikki parista tuhannesta aiemmin mukana olleista on kertonut yllättyneensä miten raketti toimii, ja kuinka se lähtee kun sen laukaisee. Siksi järjestämme ensi talvena jälleen hätärakettien ampumisharjoituksen meripelastusasemallamme Jollaksen Matosaaressa la 2.3.2019.

Tapahtumaan voi tulla ampumaan veneilijöiden omia, vuonna 2012 tai sen jälkeen valmistettuja hätäraketteja ja soihtuja sekä polttamaan oransseja savuja. Ennen ammuntaa meripelastajamme antavat koulutuksen ja itse ammunta tapahtuu turvallisesti suojavälineiden takaa.

Lisää tietoa tapahtumasta seuraavassa Stadin Trossi lehdessä tai nettisivuillamme vuodenvaihteen jälkeen.
www.meripelastus.fi/helsinki

Kasuunin tuolla puolen – uusi sarja Stadin Trossissa

Tässä lehdessä julkaistaan ensimmäinen osa uudesta Kasuunin tuolla puolen -sarjasta. Sarja esittelee Euroopan ja Pohjois-Atlantin erilaisia satamia ja merenkulkijan elämää tankkilaivalla. Sarjaa kirjoittaa perämiehenä tankkilaivalla työskennellyt **Sami Korppi**, joka itsekin on vapaaehtoinen meripelastaja sekä veneilijä. Tankkilaivalta katsottuna meri näyttää hieman erilaiselta kuin veneilijän silmin, sillä esimerkiksi 1 mpk turvamarginaali toisiin laivoihin on aavalla me-

rellä jo varsin vähän. Toisaalta laivalla kun ollaan, niin alus ei koskaan nuku, vaan ainoastaan vahti vaihtuu kellosta ja paikasta riippumatta. Ja ne satamat, millaista Euroopassa oikein onkaan? Kasuunin tuolla puolen, sivulta 27 alkaen.

Tuplanumero

Käsissäsi on tämän vuoden Stadin Trossin tuplanumero 3–4. Seuraavan kerran lehti ilmestyy helmikuussa.

Kokouskutsu – Kallelse till höstmöte

*Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään torstaina 22.11.2018 klo 18.00 Helsingfors Segelklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaaressa. Osoite on Vattuniemen puistotie 1. Puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja ovat erovuorossa joka vuosi. Puheenjohtaja **Jukka-Pekka Lumilahti** on ilmoittanut olevansa käytettävissä. Hallituksen varsinaisten jäsenten toimikausi on kaksi vuotta. Tällä kertaa erovuorossa ovat **Ritva Heikkinen, Sami Laine ja Christian Kurtén**. Christian Kurtén on ilmoittanut olevansa käytettävissä. Sen sijaan varapuheenjohtaja **Matti Piispanen** ja jäsenet Ritva Heikkinen ja Sami Laine eivät ole enää käytettävissä. Henkilövaalien lisäksi kokouksessa käsitellään muut sääntömääräiset asiat, kuten esimerkiksi toimintasuunnitelma sekä budjetti vuodelle 2019. Lisäksi käsitellään hallituksen esitys Matosaaren meripelastusaseman rakennusten ostamisesta.*

Ennen kokousta Helsingin venepoliisi esittelee heidän uuden veneensä, sekä venepoliisin toimintaa.

*Helsingin Meripelastusyhdistys – Helsingfors Sjöräddningsförening rf:s medlemmar sammankallas till stadgeenligt höstmöte torsdagen den 22.11.2018 kl.18.00 på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö. Adressen är Hallonnäs parkväg 1. Ordföranden och viceordföranden väljs varje år. Ordförande **Jukka-Pekka Lumilahti** har meddelat att han står till förfogande. Mandattiden för ordinarie styrelsemedlemmar är två år. I tur att avgå denna gång är **Ritva Heikkinen, Sami Laine ja Christian Kurtén**. Christian Kurtén har meddelat att han står till förfogande. Däremot står vice ordförande **Matti Piispanen** och styrelsemedlemmarna Ritva Heikkinen och Sami Laine inte mera till förfogande. Utöver personvalen behandlas de andra stadgeenliga ärendena på mötet, till exempel verksamhetsplan och budget för året 2019.*

Före mötet presenterar Helsingfors båtpolis sin nya båt och båtpolisens verksamhet.

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



Viitan väärällä puolen olevalle kivelle ajanut purjevene irrotettiin Rautauoman toimesta kesällä. Kuva: Hannu Rainetoja

Otteita kesän ja syksyn tapahtumista

Kiireinen lauantai

Elokuun 18. päivänä PV Rautauoma sai Trossi keskuksesta tehtävän: Pikku Leikosaassa oli purjevene, jonka moottori ei käynnistynyt. Veneen miehistö oli omasta mielestään sen verran kokemattomia, etteivät he uskaltaneet lähteä liikkeelle pelkillä purjeilla. Kello 13.10 Rautauoma oli purjeveneeseen luona ja otti veneen hinaukseen. Hinauksen aikana kello 13.46 Meripelastuslohkokeskus (MRSC) Helsinki hälytti: Mustan Hevosen luona ajelehti purjevene, jonka kyydissä oli kolme henkilöä. Rautauoma jätti hinauksessa olleen ensimmäisen purjeveneeseen läheiseen laituriin ja lähti varmistamaan ajelehtivan purjeveneeseen tilannetta. Matkan aikana miehistö oli yhteydessä ajelehtivaan veneeseen, jolloin selvisi, että he ovat saaneet keulapurjeen nostettua ja sen avulla ajelehtiminen oli loppunut. Kello 14.20 Rautauoma oli paikalla. Tarkemmissa selvittelyissä kävi ilmi, että purjevene oli ollut kulussa moottorilla, kun kone oli äkillisesti sammunut. Ahtaan paikan, laivaväylän ja olosuhteiden vaikutuksesta miehistö koki olevansa hädässä ja oli siksi pyytätännyt apua. Keulapurjeen ansiosta tilanne oli vakiintunut ja sen avulla miehistö koki pääsevänsä kohti kotisatamaa. Rautauoman miehistö sopi purjeveneeseen miehistön kanssa, että Rautauoma tulee tarvittaessa avustamaan rantautumisessa. Kello 14.46 Rautauoma palasi ensimmäisen purjeveneeseen luokse ja otti sen jälleen hinaukseen. Nyt purjevene saatiin vietyä kotisatamaan, ja kello 15.34 tehtävä oli ohitse.

Myös toinen purjevene oli saanut koneensa jälleen toimimaan, joten Rautauomaa ei enää tarvittu. Päivä oli kuitenkin vasta aluillaan, sillä tunnin päästä MRSC Helsinki hälytti Hevossalmeen konevikaisen, ankkurissa olleen veneen luokse. Siinä oli kaksi henkilöä, ja vene hinattiin Rautauoman toimesta turvasatamaan. Samana iltana tuli vielä kaksi muutakin tehtävää, polttoaineviasta kärsivä moottorivene sekä keskelle laivaväylää hihnan katkeamisen johdosta ankkuroitumaan joutuneen moottoriveneen hinaus. Rankka päivä lähestyi puoltayötä, kun miehistö pääsi lopulta Matosaareen.

Vesiskootteri kaatuu

Perjantaina 7.9. PV Mikrolog III:n miehistö oli miehittänyt veneen Matosaassa. Matosaaren ohiajaneeseen vesiskootteriin oli tullut konevika. Paikalle tullut veneilijä otti vesiskootterin hinaukseen. Hetken päästä skootterisyystä tai toisesta kaatui ja sen kyydissä olleet kaksi henkilöä joutuivat veden varaan. Samainen veneilijä pelasti vedessä olleet ihmiset ja paikalle tullut Rajavartiolaitoksen vene toi heidät Matosaareen. Kylmissään olleet veeteen pudonneet ihmiset lämmitettiin kuuman suihkun, lämpimän juotavan ja huopien avulla Matosaassa, jonka jälkeen heille järjestyi kyyti kotiin. Mikrolog III hinasi lopulta kovan onnen vesiskootterin traileriluiskalle, jossa se nostettiin ylös merestä.



Trutholmenissa poltettiin harjoituksessa purkukuntoisia mökkejä. Kuva: Pasi Pouri

Mökkejä palaa

Trutholmenissa poltettiin purettavia mökkejä syyskuun 8. päivä. Saaressa tapahtuva tulipalo ovat aina hankala tehtävä, pitkien etäisyyksien ja käytössä olevien vähäisten yksiköiden vuoksi. PV Rautauomassa on tällaisia tehtäviä varten kiinteä palopumppu, jonka avulla se voi toimia pumppuyksikkönä saarissa palavien rakennusten tai maaston sammutuksessa. Pumpusta vedetään letkut palopaikalle, jolloin erillistä moottoripumppua ei tarvita. Varsinaisen sammuttamisen hoitavat Laajasalon VPK:n sammuttajat, jolloin molempien osaamista voidaan hyödyntää mahdollisimman hyvin: Meripelastajat tarjoavat alustan, kuljetuksen sekä tuen, ja itse sammutuksen hoitaa VPK:n miehistö. Trutholmenin mökkien sammutuksessa saatiin arvokasta kokemusta oikeiden rakennusten sammuttamiseen saaristossa.



Purjevene kalliolle

Perjantaina 14.9 PV Mikrolog III oli matkalla Meripelastusseuran toimintakeskukseen Bågaskäriin, kun matkalla MRSC Helsinki hälytti sen kello 17.14 Porkkalan Upinniemen lähistölle. Purjeveneen vaihde ei kovassa tuulessa mennytkään päälle, vaan vene jäi tuuliajolle. Kovan aallokon ja tuulen johdosta vene ajautui nopeasti läheiselle rantakalliolle. MRSC Helsinki hälytti paikall-

le Mikrologin lisäksi myös Rajavartiolaitoksen yksikön. Kello 17.33 Mikrolog III saapui paikalle, jolloin Rajavartiolaitoksen vene oli jo paikalla. Se sai purjeveneen hätähinaukseen ja yhdessä Mikrologin kanssa vene vietiin turvasatamaan. Nopea apu pelasti purjeveneen tuhoutumiselta. Kello 19.07 tehtävä oli ohitse, ja Mikrolog III jatkoi matkaa kohti Bågaskäriä.

KLADI



Merivesi nousi syyskuun lopulla lähes Matosaaren saunaan sisälle. Marginaalia jäi parikymmentä senttiä, vahingoilta onneksi välttyttiin. Kuva: Fredrik Stenius

Vesibussissa tarvitaan ambulanssia

Torstaina 27.9. kello 17.00 PV Mikrolog III:n miehistö oli valmistautumassa viikkokoulutukseen, kun se huomasi saaristoristeilyllä olevan vesibussin tulevan kohti Matosaaren meripelastusaseman laituria. Vesibussissa ollut henkilö oli saanut sairaskohtauksen ja hänet piti saada välittömästi hoidettavaksi. Mikrologin

miehistö tutki potilasta ja opasti Matosaareen tilatun ambulanssin potilaan luokse. Vesibussi jatkoi matkaa, potilas lähti hoidettavaksi sairaalaan ja Mikrologin miehistö jatkoi tehtävän jälkeen viikkokoulutukseen.

Kokosi: Jukka-Pekka Lumilahti

Komea rivi PV1 -luokan pelastusveneitä. PV Mikrolog III (keskimmäisenä) osallistui sisarveneidensä kanssa pelastustekniikan jatkokurssilla kurssiveneinä syyskuun puolivälissä. Kuva: Jaakko Heikkilä





Uusi vene hahmottuu

Venerintamalla on tapahtunut paljon kesän ja syksyn aikana. Viimeisenä veneen suunnittelutöistä valmistui lokakuun alkupuolella sähkösuunnitelma. Samaan aikaan rakennustyöt olivat jo kovassa vauhdissa, ja tällä hetkellä veneen alumiinirunko on valmis, samoin hytti. Molemmat ovat menossa maalaukseen, jonka jälkeen alkaa veneen varusteleminen. Veneen suunniteltu valmistuminen on joulukuun alussa, jonka jälkeen alkavat vastaanottoon liittyvät koeajot. Meripelastusseuralle vene on tarkoitus luovuttaa joulukuun puoliväliin mennessä. Vene tullaan esittelemään yleisölle Vene-messuilla, jonka ensimmäisenä päivänä 8.2. se myös kasteetaan. Operatiiviseen käyttöön vene otetaan Helsingissä jäiden lähdettyä keväällä, jolloin yhdistyksen nykyinen pienempi pelastusvene Mikrolog III siirtyy Turun Meripelastusyhdistyksen käyttöön.

Helsingistä Hankoon ja takaisin

Uuden Meripelastusseuran PV 2-luokan mukaisen veneen valmistaa kokkolalainen Kewatec Aluboot. Veneen pituus tulee olemaan 10,01 m ja leveyttä sillä on 2,8 m. Venettä kuljettaa Cummins 550 hevosvoiman diesel-moottori, joka on yhdistetty Rolls-Roycen vesisuihkuvetolaitteeseen. Maksimimopeudeksi veneelle on kaavailtu 37 solmua, jolloin matkavauhti asettuisi noin kolmenkymmenen solmun paikkeille. Veneellä on tarkoitus päästä yhdellä tankilla Helsingistä Hankoon ja takaisin, joten toiminta-aikaa mat-

ka-ajossa olisi reilut viisi tuntia. Venettä pystyy ope- roimaan kahden hengen miehistöllä, mutta hytissä on paikat yhteensä neljälle henkilölle. Monipuolinen pelastusvälineistö puolestaan mahdollistaa veneen käyttämisen lähes kaikissa pelastus- ja avustusteh- tävissä niin sisä- kuin ulkosaaristossakin. Helsingin yhdistykselle tärkeää on myös se, että veneellä pää- see Hevossalmen sillan sekä Degerön kanavan lävitse ilman, että sen mastoa täytyy kaataa.



Uutta tekniikkaa

Meripelastusseuran veneistä uusi vene on ensimmäinen, joka varustetaan EmpirBus -sähköjärjestelmällä. Tämä väyläpohjainen järjestelmä mahdollistaa paremman työergonomian verrattuna perinteisiin kytkimillä toteutettuihin järjestelmiin. Lisäksi EmpirBus-järjestelmä on muokattavissa, eikä päivityksen tekemiseen tarvita välttämättä ulkopuolisia tahoja.

Toinen uutuus veneessä on hydraulinen keulaportti. Portti on vastaavanlainen kuin Helsingin venepoliisin uudessa Ville veneessä. Myös se on Kewatec Alubootin valmistama vene.

Kevään ja alkukesän aikana yhdistyksen miehistö tullaan perehdyttämään veneen ominaisuuksiin sekä välineistöön erillisellä koulutuksella. Sen jälkeen vene on otettavissa jatkuvaan käyttöön. Koska vene on sarjan ensimmäinen vene, tullaan seuraavia veneitä kehittämään vielä ensimmäisestä veneestä saatujen kokemusten perusteella.



*MPA-2016 PV 2 Diesel Render 5 20181005
Uusi vene tulee esille Vene messuille helmikuussa.
Kuva: Kewatec Aluboot*



*MPA-2016 PV 2 Diesel Render 3 20181005
Lähellä vedenpintaa oleva takakansi mahdollistaa hyvän työskentelyn pelastettaessa ihmisiä vedestä kuin myös hinauksissa ja karilta irrotuksissa. Kuva: Kewatec Aluboot*



Vajan palauttaminen uudenveroiseksi vaati yli 400 tuntia töitä. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti

Meripelastajien suururakka Seurasaarella valmis

Helsingin Meripelastusyhdistys antoi viime syksynä Suomen Meripelastusseuralle 120-vuotislahjaksi Seurasaarella sijaitsevan meripelastusvajan kunnostuksen ulkoapäin. 23.10.2018 yhdistys luovutti vajan takaisin Meripelastusseuralle. Vajan kunnostukseen osallistuivat **Matti Mitra, Markku Leiro, Raimo Erkkilä, Eero Söderholm, Kalevi Nikunen, Niko Mitra, Harri Saarenmaa, Timo Päre ja Matti Lintunen**. Koko kunnostustyö tehtiin talkoovoimin.

Kunnostus aloitettiin kuntokatselmuksessa, jossa karusta ulkoasusta huolimatta vaja osoittautui kohtuukuntoiseksi. Ainoastaan vajan isot ulko-ovet jouduttiin uusimaan kokonaan.

Meripelastusvaja sijaitsee Seurasaaren etelärannalla,

entisen höyrylaivalaiturin vieressä. Vajassa on säilytetty hengenpelastusvälineistöä lähinnä rannalta ja rannan läheisyydessä tapahtuviin pelastustehtäviin. Se on rakennettu 1900-luvun alkupuolella, jolloin vastaavanlaisia vajoja oli Helsingin seudulla toistakymmentä. Seurasaaren vaja on ainoa vaja, joka on säilynyt näihin päiviin saakka. Säilymistä on auttanut sijainti, jonka johdosta se ei ole joutunut väistymään rantojen rakentamisen tieltä.

Tätä lukiessa tulee heti mieleen kysymys, aiotaanko vajan sisällölle tehdä jotain. Voi tietysti olla, ettei siihen edes tiedetä vastausta.

Jukka-Pekka Lumilahti



Vaja oli päässyt ulkoapäin huonoon kuntoon. Kuva: Markku Tamminen



*Vanha meripelastusmerkki vajan seinässä oli pahasti rapistunut.
Kuva: Matti Mitra*



*Uutta ja vanhaa sekaisin.
Kuva: Matti Mitra*



*Vajan ovet tehtiin uusiksi tarkalleen vanhojen ovien mukaisiksi.
Kuva: Matti Mitra*



Kuva: Rajavartiolaitos

Mikä kaatoi luotsiveneen?

Emäsalon luotsiveneturvasta saatiin lisätietoa, kun Onnettomuustutkintakeskus julkaisi tutkintaselostuksen perjantaina 28.10.2018. Onnettomuuden syynä oli vakavuuden menetys, jonka keskeinen aiheuttaja oli aallokko. Millainen aallokko kaataa Suomenlahdella veneen?

Perjantai 8.12.2017 oli normaali joulukuinen päivä, kun Sten Nordic -tankkilaiva lähti Porvoon Sköldvikistä kohti Belgiaa. Aluksella oli suomalainen luotsi, jonka avulla laiva pääsi turvallisesti saaristosta avomerelle. Tuuli puhalsi 11–14 m/s, kovimpien huippujen ollessa yli 18 m/s. Pimeyden laskettua, kello 16.08 Sten Nordic sivuutti Emäsalon eteläpäässä sijaitsevan luotsiaseman. Asemalta lähti luotsivene L-242 Sten Nordicin perään. Veneen kahden hengen miehistö koostui luotsikutterin kuljettajasta ja turvamiehestä, joilla molemmilla oli pätevyys toimia veneen päällikkönä. Matkaa luotsin noutamispaikalle oli yli 10 meripeninkulmaa. Laivan perässä ajaminen on normaali käytäntö, sillä iso laiva pienentää avomerellä vallitsevaa aallokkoa, ja tekee luotsiveneen matkanteon miellyttävämmäksi.

Luotsivene

L-242 oli kohtalaisen uusi vene, sillä se oli valmistunut vuonna 2015. Veneen pituus oli 14,5 metriä ja painoa sillä oli 19 tonnia. Kaksi Scania 331 kW -tehoista moottoria oli kytketty akseleiden kautta potkureihin, joiden takana varsin syvällä pohjan alla sijaitsivat veneen peräsimet. Veneen rungon jyrkkä V-pohja jatkui perään saakka, millä pyrittiin parantamaan veneen ominaisuuksia aallokossa. Maksiminopeus L-242:lla oli 27 solmua. Luotsiveneen runko ja hytti olivat rakenteina täysin erotettuja toisistaan. Hytistä ei tavallisten veneiden tavoin päässyt rungon sisälle, vaan runko oli ikään kuin täysin katettu. Katteen päälle oli rakennettu erillinen, rungosta kumittyynyillä eristetty hytti. Rungon sisälle

pääsi erillisistä luukuista rungon kannen päältä. Itse vene koostui viidestä erillisestä vesitiiviistä osastosta.

Tuulensuojaa

Kovassa aallokossa luotsin turvallista siirtymistä laivasta luotsiveneeseen ja toisinpäin, parannetaan muodostamalla laivan avulla tuulensuoja luotsiveneelle. Näin tehtiin tälläkin kertaa, ja Sten Nordic käänsi Porvoon majakan etäpuolella keulaansa vasemmalle. Näin avomereltä tullut aallokko osui suoraan aluksen kylkeen, muodostaen laivan vasemmalle kyljelle suojan puolen käännöksen aikana. Käännöksen alkaessa luotsiveneen etäisyys Sten Nordicista oli 20–50 metriä. Vene

pyrki laivan vasemmalle puolelle, kun se heilahti voimakkaasti kolme-neljä kertaa. Veneen miehistöllä ei ollut syytä epäillä veneen ominaisuuksia, olihan vene nimenomaan luotsauskäyttöön rakennettu. Kello 16.56 luotsivene kuitenkin kaatui kyljelleen, ja jäi kellumaan 120–140 asteen kulmaan siten, että ohjaamo oli osittain veden alapuolella. Kaatuminen huomattiin välittömästi Sten Nordicilta, joka hälytti paikalle apua. Luotsiveneessä oli pelastusliivit sekä pelastuspuvut 10:lle henkilölle. Sisälle veneeseen jääneet pukivat kaatumisen jälkeen pelastautumispuvut ylleen. Ainoa ulospääsy veneestä oli kuitenkin hytin takaosassa ollut ovi. Kun ovea avattiin, viisiasteinen vesimassa syöksyi avoimesta ovesta suoraan sisälle hyttiin. Hytti täyttyi hetkessä kokonaan vedellä, eikä miehillä ollut mitään mahdollisuutta päästä pakenemaan hytistä ulos, koska veden paine hyttiin oli niin suuri. Yhdentoista minuutin päästä kaatumisesta, kello 17.07 luotsivene kaatui kokonaan ympäri. Kaatuminen aiheutui hyttiin päässeestä vedestä, joka muutti ratkaisevasti veneen painopistettä.

Erilaisia aaltoja ja voimia

Onnettomuustutkintakeskuksen raportin mukaan onnettomuusalueella vallitsi kahdenlainen aallokko. Pitkät, eli loivemmat aallot tulivat länsi-lounaasta suunnasta 240 °. Lyhyet, tiheet ja jyrkemmät aallot tulivat puoles-

taan suoraan etelän suunnasta. Molempien aaltojen merkitsevä aallonkorkeus oli 1,6 –2,3 metrin välillä, jolloin yksittäiset aallot olivat selvästi korkeampia. Onnettomuustutkintakeskus mallinsi Aalto Yliopiston meriteknikan laitoksella vastaavanlaisen tilanteen. Tarkastelun perusteella Onnettomuustutkintakeskus pystyi osoittamaan, että aaltojen osuessa tankkilaivan runkoon, ne muuttuivat jyrkemmiksi ja korkeammiksi. Nämä aallot kulkivat liikkuvan laivan runkoa pitkin aluksen perään, jossa syntyi jaksollisia jyrkkiä ja korkeita aaltoja. Aaltojen harjat olivat lähes yhdensuuntaisia laivan kulkusuunnan kanssa. Ilmiötä kutsutaan nimellä diffraktori.

Tuulen lisäksi aaltoja aiheutti myös itse Sten Nordic. Sen potkureiden ja rungon muodostuvaa pyörrettä muuttivat laivan peräsimet. Ne oli käännetty 15 astetta vasempaan, jotta Sten Nordic pystyi tarjoamaan luotsiveneelle suojan. Näiden kaikkien erilaisten tekijöiden vuoksi, Sten Nordicin perässä vallitsi hyvin erikoinen aaltojärjestelmä. Juuri tässä aallokossa L-242:n miehistö pyrki siirtymään Sten Nordicin vasemmalle kyljelle. Pimeyden vuoksi erikoisen tilanteen muodostumista oli erittäin vaikeaa havaita luotsiveneestä.

Vakavuus

Veneiden ja laivojen vakavuudella tarkoitetaan niiden kykyä pysyä pystyssä vesillä. Alusten valmistajat tekevät ennen rakentamista suunnittelutyön, jossa vaka-



Allaskokeissa selvitettiin, että tankkilaivan perään muodostui erittäin jyrkkä ja korkea aallokko, johon luotsivene joutui. Kuva: Onnettomuustutkintakeskus

vuus on keskeinen peruste. Varsin usein, suunnitelmia joudutaan muuttamaan, jotta veneelle tai laivalle saataisiin parempi vakavuus. Vakavuus ei kuitenkaan ole pysyvä olotila, vaan se muuttuu esimerkiksi veneen lastauksen yhteydessä. Veneessä vakavuus puolestaan muuttuu esimerkiksi matkustajien vaihtaessa istumapaikkaa. Luotsiveneet, kuten myös meripelastusveneet on rakennettu työvenenormien mukaisesti. L-242:n alkuvakavuus oli hyvä, ja se täytti vaatimukset erinomaisesti kaikella kuormalla, mihin se oli suunniteltu. Erillisiä käytännön kokeita ei L-242:lle oltu tehty, vaan vakavuus oli suunnittelun yhteydessä huomioitu laskelmilla sekä käyttämällä hyödyksi sen sisarveneidien koetuloksia. Tällainen järjestely on aivan normaalia sarjaveneitä rakennettaessa.

Onnettomuustutkimuskeskuksen selvityksissä havaittiin, että nopean V-pohjaisen veneen vakavuus jyrkissä ja pitkissä aalloissa voi olla jopa 70 % heikompi kuin tyyneessä. Laskelmien mukaan L-242 olisi selvinnyt onnettomuushetken olosuhteista, jos olosuhteiden lisäksi tilanteeseen ei olisi vaikuttanut vielä muita tekijöitä. Kun veneen vakavuudesta 70 % on poissa, vene saattaa kaatua jo hyvin pienen ulkopuolisen voiman vaikutuksesta. Tyyneessä tällainen voima kallistaisi venettä kenties vain muutaman asteen, eikä tällaista tekijää näin ole helppoa mieltää vaaralliseksi. Kun luotsivene nostettiin ylös, tutkijat havaitsivat, että

veneen peräsimet olivat onnettomuushetkellä erittäin jyrkästi, noin 40 astetta vasempaan käännettyinä. L-242:n peräsimet sijaitsivat syvällä ja kaukana veneen painopisteestä, jolloin ne pystyivät muodostamaan merkittävän kallistavan momentin. Vastaavan ilmiön huomaa purjeveneessä, kun peräsintä käännetään jyrkästi. Tällöin peräsin ikään kuin tarttuu veteen kiinni ja vene pyrkii hiukan kallistumaan kääntyessään.

Pelastuslautta

Luotsiveneen pelastuslautta ei lauenut onnettomuudessa. Valkoiseen suojarahkukseen pakattu pelastuslautta irtaantuu telineestä kahdella eri tavalla, automaattisesti tai mekaanisesti. Valtaosa pelastusautoista on kiinnitetty aluksiin painelaukaisimilla, jotta ne eivät laukeaisi aluksen päälle tulevan sade- tai meriveden johdosta. Paineraukaisin toimii kuitenkin vasta 1,5–4 metrin syvyydessä. L-242:n tapauksessa, lautta ja sen suojarahkaus joutuivat veden alle, ja se täyttyi vedellä. Veden johdosta suojarahkaus ei ollut siten enää kelluva. Veneen upotessa lopullisesti, paineraukaisin toimi ja vapautti lautan suojarahkauksen veneestä. Itse lautta sen sijaan ei lauenut, sillä siinä kiinni olevaa laukaisuköyttä oli purkautunut vain 8 metriä. Jotta laukaisumekanismi olisi toiminut oikein, sen koko 28 metrisen laukaisuköyden olisi pitänyt purkautua.



Veneen peräsimet olivat jyrkästi käännettyinä, jotka aiheuttivat vääntömomentin kallistuneelle veneelle.

Kuva: Onnettomuustutkimuskeskus

Uppoaminen

Onnettomuuden syntyyn vaikutti monia tekijöitä, joiden johdosta L-242 upposi pimeällä Kallbådagrundin ja Porvoon majakan välisellä merialueella joulukuun 7. päivänä viime vuonna. Paikalla vallitsi kahdesta eri suunnasta tullut aallokko, joka yhdessä Sten Nordic-tankkilaivan kääntymisen aiheuttamien pyörteiden lisäksi nosti paikalle selvästi jyrkemmän ja korkeamman aallokon kuin muualla. Sen ja veneen liiketekijöiden johdosta, veneen vakavuus oli vain murto-osa normaalista. Todennäköisesti veneen miehistö pyrki pois aallokosta tai kääntymään tankkilaivan suojaan, kääntämällä veneen peräsimiä. Tällöin veneen vakavuus ei enää riittänyt, vaan se kaatui kyljelleen. Kokonaisuudessaan ylösalaisin vene kaatui, kun hytin ovi avautui ja hytti pääsi täyttymään vedestä.



Luotsiveneen hyttiin syöksyneen veden voimaa kuvastaa irtirepeytynyt kaasujousi. Kuva on otettu luotsiveneestä sen ollessa meren pohjassa.

Kuva: Onnettomuustutkintakeskus



L-242:n pelastustoimien yhteydessä vene pyrittiin vakauttamaan, jotta veneen sisälle olisi voitu turvallisesti sukeltaa. Vene kiinnitettiin Vartiolaiva Turvaan useilla liinoilla, mutta veneen rakenteet pettivät pelastusoperaation yhteydessä. Veneen sisälle oli pelastustoimien aikana päässyt niin paljon vettä, että se upposi lopulta 30 metrin syvyyteen.

Onnettomuustutkintakeskuksen raportin mukaan turmassa menehtyneiden kahden henkilön pelastamiseksi ei ollut tehtävissä mitään.

Kirjoituksen lähteenä on käytetty Onnettomuustutkintakeskuksen tutkintaselostetta M2017-04.

Jukka-Pekka Lumilahti



Peräpollari repeytyi pelastustoimien aikana irti, kun venettä yritettiin vakauttaa pinnalla. Kuva on otettu luotsiveneestä, sen ollessa meren pohjassa.

Kuva: Onnettomuustutkintakeskus

L-242 nostettiin lopulta pintaan 19.12.2007. Kuva: Onnettomuustutkintakeskus

Vakavuudella tarkoitetaan alusten kykyä pysyä pystyssä vesillä.

Luotsivene on vene, jolla kuljetetaan luotseja satamaan saapuville ja lähteville laivoille.

Onnettomuustutkintakeskus tutkii erilaisia onnettomuuksia turvallisuuden parantamiseksi.

Työvenenormi on säädös, jonka perusteella veneitä rakennetaan ammattikäyttöön.

A portrait of Jari Piirainen, a middle-aged man with short, wavy grey hair and blue eyes. He is smiling slightly and looking directly at the camera. He is wearing a black short-sleeved polo shirt with a small white Nike swoosh logo on the left chest. A black strap, possibly for a lanyard or bag, is visible over his shoulder. The background is a light-colored wall with a framed map of Finland and a model of a sailing ship visible in the background.

Jari Piirainen – Meripelastusseuran toimitusjohtaja

Jari Piirainen on luotsannut Meripelastusseuraa vuodesta 2012. Syyskuun puolivälissä hän ilmoitti aivan yllättäen eroavansa Seuran toimitusjohtajan tehtävästä. Kuuteen vuoteen on mahtunut paljon ja maakrapu on oppinut maistamaan makean lisäksi suolaista vettä.

Meripelastusseuran toimitusjohtaja Jari Piirainen on syntynyt Kerimäellä vuonna 1960. Vaikka Kerimäen taajamassa tuolloin pelattiinkin jo jääkiekkoa, sivukylän kasvatille luontevaa oli yleisurheilla kesäisin ja hiihtää talvisin. Kannustuksen urheiluun toi myös hänen isänsä, joka oli intohimoinen urheilija. Armeijan jälkeen, vuonna 1981 Jari muutti Jyväskylään, jossa hän opiskeli yliopistossa kasvatustieteen maisteriksi. Urheilu ja järjestötyöt veivät hänet kuitenkin mennessään, eikä häntä toistaiseksi ole vielä nähty luokan edessä.

”2009-2010 olin Kuopion matkailupalvelun toimitus-

johtajana, kun eräänä päivänä näin lehdessä ilmoituksen, jossa Meripelastusseura haki toimitusjohtajaa. Tunsin Meripelastusseuran aiemman toimitusjohtaja Kyösti Vesterisen Suomen Liikunta- ja Urheilun kautta, mutta muuten järjestö oli minulle täysin tuntematon”, muistelee Jari vuotta 2010. Vaikka Meripelastus olikin vierasta, ei vesillä liikkuminen suinkaan sitä ollut. ”Mökki meillä on ollut Puruvedellä pienessä saarella jo 30-vuotta. Lisäksi enoni oli aikoinaan puoliksi ammatikalastaja, joten hänen mukanaan olen pienestä asti ollut kokemassa muikkuverkkoja.”



Jari Piirainen on kotoisin Kerimäeltä ja asuu nykyisin Lohjalla

Työhaastattelussa Jari oli todennut, ettei hänestä koskaan tulisi meripelastuksen substanssiosaajaa. Sen sijaan järjestötaustaisena hänellä voisi olla annettavaa myös Meripelastusseurassa. Siitä hetkestä alkoi aivan uudenlainen ura vapaaehtoisen meripelastuksen parissa. ”Oli ilo tulla järjestöön, jolla on yli toistasataa vuotta vanhat perinteet. Se osoittaa, että meripelastusseura on pystynyt muuttumaan ja mukauttamaan toimintaansa maailman muuttuessa sen ympärillä”, kuvailee Jari Meripelastusseuraa. Toinen Meripelastusseuran vahvuus on ehdottomasti vapaaehtoisuus sekä auttamisen halu ja tehtävistä saatava palaute. ”Vaikka välillä jokin seikka saattaisikin ärsyttää, on välitön ja aito palaute, jonka miehistö ja koko vapaaehtoisen meripelastuksen organisaatio saavat avuntarvitsijalta jotain ainutlaatuista. Se kuvastaa, kuinka tärkeää ja merkittävää työtä Meripelastajat tekevät”, Jari kuvailee. Myös viranomaissuhteet ovat toimitusjohtajan mielestä erittäin sujuvat. ”Vastuuviranomaisista Rajavartiolaitos merellä ja pelastuslaitokset sisävesillä, kuin myös muut viranomaiset kuten Hätäkeskuslaitos arvostavat ja tunnustavat Meripelastusseuran toimintaa suuresti.”

Meripelastusseuran jäsenyhdistyksissä on tällä hetkellä yli 1400 aktiivista meripelastajaa. Vaikka määrä on suuri, kokee Jari, että jokaisesta aktiivista on pidettävä huolta. Rahalla ei

Jarin mielestä vapaaehtoisia meripelastajia voi ostaa, koska se harvoin on yksittäisen henkilön motivaattori. Sen sijaan arvostus ja rehellisyys on hänen mielestään sellaisia arvoja, joita jokainen vapaaehtoinen toimija kaipaa. "Monet tehtävistä tullaan kasautumaan samoille henkilöille ja olenkin hieman huolissani heidän jaksamisesta. Joka vuosi kaikkiin Meripelastusseuran yhdistyksiin tulisikin saada uusia aktiiveja jatkuvuuden turvaamiseksi", pohtii Jari. Jaksamista ja toiminnan helpottamista varten Meripelastusseura on muuttanut koulutusjärjestelmäänsä pari vuotta sitten. "Seuraava

iso askel tällä saralla on verkkokoulutuksen lisääminen. Sen avulla jokainen voi opiskella tiettyjä perusasioita itselleen sopivana hetkenä ja sopivassa paikassa."

Yksi Meripelastusseuran rahoituksen kannalta tärkeistä pilareista on ehdottomasti rahapelimonopoli Veikkaus. Suomen Meripelastusseura olikin yksi Veikkauksen edeltäjän Raha-automaattiyhdistyksen perustajista 1930-luvulla. Veikkauksen voittovaroja meripelastajille koordinoidaan STEAn, eli Sosiaali- ja terveysjärjestöjen avustuskuskuksen kautta. "Meripelastusseuran toiminta on erittäin arvostettua myös siellä. STEA:ssa nähdään, että jos vapaaehtoista meripelastusta ei Suomessa olisi, olisi Meripelastusseuran työ kuitenkin jonkun tehtävä. Kolmannen sektorin, eli vapaaehtoisten avulla järjestelmä on kustannustehokas ja ylipäättänsä valtakunnallisesti mahdollinen", kertoo Jari. Veneiden uudishankinnoista STEA:n kautta on aiemmin tullut 85 % veneen hankintahinnasta, mutta tämä määrä on putoamassa lähiaikoina 70 prosenttiin. Näin ollen Meripelastusseuran ja paikallisyhdistysten omarahoitussuutta on pakko kasvattaa. Toisaalta ilman veikkausvoittovaroja Meripelastusseuran toimintaa voisi ylläpitää muutamman vuoden, mutta sen jälkeen korjausvelkaa olisi kertynyt niin paljon, että toimintaa olisi pakko radikaalisti supistaa.

Trossi on Jarin mielestä viisaan veneilijän valinta. Trossin avulla veneilijä saa tarvittaessa apua ja turvaa myös veneelleen, mutta se on myös Meripelastusseuralle tärkeä toiminnan mahdollistaja. "Joka vuosi tarvitsisimme uusia Trossi-jäseniä 2500-3000 kappaletta, jolloin toiminnan jatkumo olisi turvattua. Tällä hetkellä uusia jäseniä on tullut vuosittain noin 1000 kappaletta", sanoo Jari. Potentiaalia kasvamiseen edelleen on, sillä



Meripelastusseuran ankkurilogon alla tapahtuvaa toimintaa arvostavat niin veneilijät, vesillä ammatikseen työtä tekevät kuin viranomaiset



*Jari ja koulutuspäällikkö Jaakko Heikkilä keskustele-
vat tulevista kursseista. Meripelastusseuran toimis-
tossa työskentelee alle kymmenen henkilöä. Kaikki
muut ovat vapaaehtoisia.*

Trossiveneitä on Meripelastusseuran rekisterissä nyt noin 14 400 kpl. Matkaveneitä Suomessa lasketaan olevan noin 100 000 kpl. "Trossin lisäksi erittäin tärkeää ovat myös muut Meripelastusseuran ja paikallisyhdistysten tekemä varainhankinta. Tällaisia ovat muun muassa lahjoitukset sekä avustukset. Lisäksi olen erittäin iloinen uusista laivanvarustaja ja meripelastusheimo-kampanjoista, joiden avulla kuka tahansa voi olla tukemassa uusien pelastusveneidän hankintaa."

Jari Piiraisen viimeinen työpäivä Meripelastusseuran toimitusjohtajana tulee olemaan maaliskuun puolivälissä. Jarin mukaan eroanomukseen taustalle ei liity mitään dramatiikkaa, vaan yksinkertaisesti hänellä itsellään on aika katsella uusia haasteita. "Minulla ei ole mitään tietoa mitä tulevaisuudessa tulen tekemään, mutta olen luottavainen, että tekevälle kyllä töitä löytyy."

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti
Kuvat: Markku Tamminen



Jari Piirainen

Meripelastusseuran toimitusjohtaja
Kotipaikka Lohja
Naimisissa
Aikuinen poika ja pojantytär, vaimolla myös poika
Motto: Vapaaehtoisia johdetaan arvostamalla, ei arvostelemalla
Kaksi Bostonin terrieriä, Martta ja Minttu

Suomen Meripelastusseura

Vapaaehtoisten meripelastajien kattojärjestö
57 jäsenyhdistystä, 62 pelastusasemaa Hangosta Inariin
Suomen suurin yksityinen varustamo yli 130:lla aluksella
Aktiivijäseniä yhdistyksissä noin 1400
Jäseniä yhteensä 24 000, joista Trossi-jäseniä 16400
Helsingin Meripelastusyhdistys on yksi Meripelastusseuran suurimmista jäsenyhdistyksistä

Vuoden 2018 tilastoa



Tehtävien lukumäärä



Pelastettuja ja avustettuja henkilöitä



Pelastettuja ja avustettuja aluksia



21.10. 2018mennessä

Jäsentilasto 21.10. mennessä: Henkilöjäseniä 3902, Yhteisöjäseniä 77



Fölisöns sjöräddningsskjul renoverades till sitt forna skick med frivilliga krafter.



Ett halvt tusen blev fullt

Söndagen den 9.9. gjorde Mikrolog III sitt uppdrag nr 500 när den assisterade ett båtlag som kört på grund söder om Sandhamn. RB Mikrolog som blev färdig år 2011 har verkat flitigt i vattnen runt Helsingfors med i medeltal över 60 olika uppdrag årligen. Grundstötning är ett av de mest typiska räddnings- och assistansuppgifterna som båtens besättning utför. Denna gång var också Gränsbevakningsväsendets båt med. Den kunde dock inte komma fram till båten som var djupt inne på ett grunt område så Mikrolog, som är liten och behändig förde bogsertrassen till båten och tog loss den. Efter det bogserade Mikrologs besättning den grundstötta båten till Gränsbevakningsväsendets båt som slutförde uppdraget.



Fölisöns sjöräddningsskjul renoverades

Helsingfors Sjøräddningsförening donerade renoveringen av Fölisöns sjöräddningsskjul till Finlands Sjøräddningssällskap när sällskapet fyllde 120 år. Skjulet har funnits på Fölisöns sydspets, bredvid ångbåtsbryggan sedan början av 1900-talet. Skjulet användes i tiderna till förvaring av livräddningsutrustning och där finns bl.a. en gammal roddbåt av trä. Meningen med utrustningen var att hjälpa människor att rädda dem som hamnat i sjönöd nära stranden. Det fanns ett tiotal liknande små skjul runt Helsingfors stränder. En del av dem var mycket små, Fölisöns skjul var ett av de största.

Skjulens betydelse som förvaringsställe för sjöräddningsutrustning minskade när man kom in på 1950-talet och de försvann så småningom från stränderna huvudsakligen som en följd av byggnadsarbeten. Fölisöns skjul blev kvar på grund av sin placering men skjulets yttre hamnade under årtiondena i dåligt skick. Skjulet renoverades med talkokraft och bl.a. texterna på skjulets väggar renoverades. Skjulets nycklar överläts "på nytt" till Sjøräddningssällskapet den 23.10. Nyckeln mottogs av sällskapets ordförande **Pekka Mölsä** och överräcktes av föreningens ordförande **Jukka-Pekka Lumilahti**.

Raketskjutningar i månadsskiftet februari-mars

I nästan alla olyckor med dödlig utgång är en gemensam nämnare den att ingen annan observerat den nödställdas nöd. Därför kom det ingen hjälp eller den kom för sent. Nödraketerna, blossen och de orange rökpatronerna är de sista metoderna att meddela om

en nödsituation. Nästan alla av de ett par tusen deltagarna i våra tidigare övningar har berättat att det varit en överraskning hur raketerna fungerar och hur den far iväg när den avfyras. Därför ordnar vi nästa vinter igen en raketövning på vår räddningsstation på Maskholmen i Jollas. Till evenemanget kan man komma för att skjuta egna nödraketer och bloss som tillverkats år 2012 eller senare samt bränna orange rökpatroner. Före skjutningen ger våra sjöräddare en utbildning och själva avfyrningen sker tryggt bakom skyddsutrustning.

Mera information om evenemanget i följande Stadin Trossi-tidning eller våra nätsidor på adressen www.meripelastus.fi/helsinki efter årsskiftet.

Sveaborgs fyr i olag

Tisdagen den 9.10. slutade Sveaborgs fyrljus rotera. Ljuset brann nog men gick inte runt som Sveaborgs fyrljus brukar utan sken stadigt endast mot ostnordost. Ljuset syntes inte åt något annat håll så fyren fanns inte i de andra riktningarna. Även om betydelsen av Sveaborgs och Gråhara fyrars fyrljus har minskat fungerar de fortfarande som sjöfartens säkerhetsanordningar och leder båtfarare till Helsingfors. Felet reparerades onsdagen den 10.10. varvid fyrens bekanta ljus igen lyste upp horisonten.

Havsvattnet högt

Havsvattnet steg högt i slutet på september. På Maskholmen steg vattnet nästan upp till bastuns golv. Det blev en tjugo centimeters marginal. Lyckligtvis undvek vi skador.



Normalt kan man promenera till kumlet på Maskholmens sydspets. Nu hade fötterna blivit ordentligt våta.
Bild: Fredrik Stenius.

Bortom kassunen – ny serie i Stadin Trossi

I denna tidning publiceras den första delen i den nya serien Bortom kassunen. Serien presenterar olika hamnar i Europa och vid nordatlanten och sjöfarens liv på ett tankfartyg. Serien skrivs av Sami Korppi som arbetat som styrman på tankfartyg och också själv är frivillig sjöräddare och båtförare. Havet ser litet annorlunda ut från ett tankfartyg jämfört med nöjesbåtar för t.ex. en säkerhetsmarginal på 1 nm till andra fartyg är väldigt litet ute på öppna havet. Å andra sidan, när man är på ett fartyg sover fartyget aldrig, bara vakterna avlöser varandra oberoende av klockan och orten. Och hamnarna, hurdana är de egentligen i Europa? Bortom kassunen, på finska från sidan 27.

Dubbelnummer

Du har nu dubbelnumret 3-4 av Stadin Trossi i din hand. Följande gång utkommer tidningen i februari.

Jari Piirainen – verkställande direktör för Finlands Sjöräddningssällskap

Jari Piirainen har lotsat Sjöräddningssällskapet sedan år 2012. I mitten på september meddelade han överraskande att han avgår från posten som sällskapets verkställande direktör. Hans sista arbetsdag som Sjöräddningssällskapets VD kommer att bli i mitten på mars. Enligt Piirainen ligger det ingen dramatik bakom avskedsansökan utan det är helt enkelt tid för honom själv att söka nya utmaningar. "Jag har ingen information om vad jag kommer att göra i framtiden men jag är övertygad om att det finns jobb för den som vill arbeta" berättar han i Stadin Trossis intervju.



Jari Piirainen lämnar posten som Sjöräddningssällskapets verkställande direktör i mitten på mars.
Bild: Markku Tamminen

KASUUNIN TUOLLA PUOLEN



Kanaalissa vastaan tulee myös maailman suurimpia konttilaivoja. Tankkerilla niihin on hyvä pitää kunnon turvaetäisyyttä.

Englannin kanaali, Donges ja Saint-Nazaire

Pohjois-Euroopasta kun tullaan, niin Biskajanlahdelle ajetaan Englannin kanaalin kautta. Kanaalista tulee helposti mieleen vilkas liikenne. Ja sitähan se on, kun laivoja kulkee sekä pitkittäin että poikittain. Kanaalin kautta saavutaan Pohjanmeren rantojen suuriin satamiin, kuten Thamesille, ARA-alueelle (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) ja Hampuriin, tulee laiva sitten Amerikasta, Afrikasta tai Aasiasta. Kanaalissa näkeekin usein mm. maailman suurimpia konttilaivoja. Onhan se melkoinen näky, kun lähes 400-metrinen möhkäle puskee vastatuuleen yli 20 solmun vauhdilla, tuoden meille kaikkea tarpeellista Aasian tehtaista. Itämeren saaristoihin tottuneille kanaali kokonaisuutena ei ole erityisen ahdas, mutta joitain mielenkiintoisia paikkoja kyllä on. Kanaalin kapeimmassa kohdassa Doverin ja Calais'n välillä on hyvin vilkas poikittaisliikenne. Britannian ja Ranskan välisen lauttojen perämiehet ovat tottuneita vilkkaaseen liikenteeseen, ja tekevät työnsä hyvin. Ahtaissa paikoissa, vilkkaan liikenteen keskellä on tärkeää, että kaikki hoitavat oman osuutensa kokonaisuudesta ja toimivat ennalta-arvattavasti meriteiden sääntöjen mukaan. Lauttojen kanssa ei ainakaan itselläni ollut koskaan ongelmia. Varsinkaan sen jälkeen, kun oppi oikeasti luottamaan heidän toimintaansa, vaikka olosuhteiden pakosta etäisyydet olivat selvästi pienempiä kuin avomerellä. Muita mielenkiintoa lisääviä paikkoja kanaalin varrella ovat suuret satamat,

kuten Seine-joella olevat Le Havre ja Rouen, ja Brittien puolella esim. Portsmouth ja Southampton. Jälkimmäisestäähän lähti aikoinaan eräs Titanic-niminen alus. Tähän kaikkeen kun vielä lisätään satunnaisiin suuntiin etenevät kalastajat, niin kanaalissa sai kyllä keskittyä ajamiseen.

Biskajanlahden rannoilla kävimme muutamissa satamissa, sekä Ranskan että Espanjan puolella. Yksi satamistamme oli Biskajan pohjoisosassa, aivan Loire-joen loppupäässä sijaitseva Donges. Dongesin kylässä on suuri öljynjalostamo, mutta muuten kylä on melko hiljainen. Sen vieressä, meren rannalla, on Saint-Nazairen kaupunki. Vajaan 70 000 asukkaan kaupunki on tunnettu mm. telakastaan, sodanaikaisesta sukellusvenetukikohdastaan ja Airbusin lentokonetehtaasta.

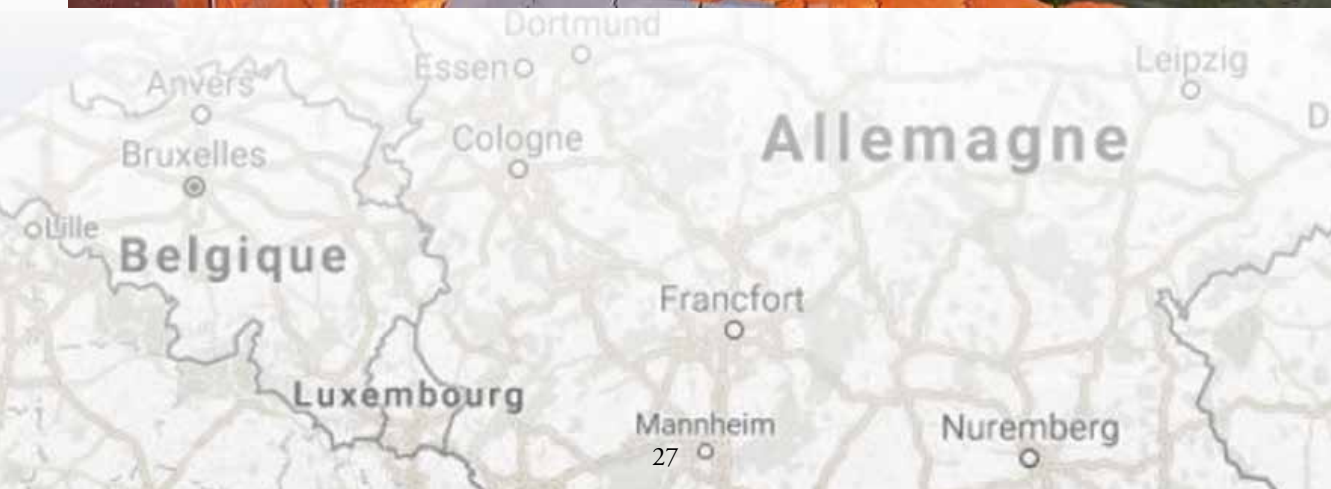
Eräänä kesäisenä sunnuntaina lähdin laivan polku-pyörällä käymään maissa. Kävin ensin katsomassa Dongesin, mutta pieni kylä oli hyvin nopeasti nähty. Jatkoin matkaa n. 15 km päässä olevaan Saint-Nazaireen. Ranskalaiset eivät ole vielä ymmärtäneet sunnuntaiaukiolojen autuutta, vaan lähes kaikki kaupat, ravintolat ja turistikohteetkin olivat sunnuntaiaamupäivänä kiinni. Uimarannalla oli jonkun verran väkeä, mutta itseäni ei rantaelämä suuremmin kiinnostanut. Pyörin ympäri kaupunkia hieman jo tylsistyneenä,

kun näin eräässä puistossa paljon väkeä. Lähemmäksi päästyäni näin suorastaan kliseisen ranskalaisen näkymän: petankkikisat puistossa. Eikä pelkkä kisa, vaan paikalla oli myös ruoka- ja juomakojuja, joista sunnuntaipäivän viettoon lähteneet perheet kävivät hake-massa syötävää. En ollut löytänyt kaupungista avointa ravintolaa, joten olin oikein tyytyväinen ruokakojujen määrästä. Luotin suosituimman kojun menetelmään, eli etsin pisimmän jonon ja menin sen päähän, vaikkon edes nähnyt ihmisten takaa, mitä koju tarjosi. Kun pääsin lähemmäs, huomasin, että kojun suosituin annos oli patonki ranskalaisilla. Siis todellakin, halkaistu patongin pätkä, jonka välissä oli ranskalaisia perunoita mausteineen! Ei näyttänyt ihan gourmet-annokselta, mutta

kaikelle pitää antaa mahdollisuus, joten tilasin muiden mukana tuon suosikkiannoksen. Makuelämys oli oikeastaan juuri sitä, mitä odotinkin: hieman kuivakka, vaikka toki majoneesi ja muut mausteet avittivat palojen nielemisessä. Tuskin kuitenkaan toiste tuollaista tilaan, vaikka tilaisuus joskus tulisikin. Seurasin vielä hetken leppoisassa tunnelmassa edenneitä petankkikisoja, kunnes lähdin polkemaan takaisin laivalle. Paluumatkan vastatuuli ja elämäni ainoa pyöräkolari elävöittivät paluumatkaa. Pääsin kuitenkin kohtuullisen onnellisesti takaisin laivalle hetkeksi hyttiin lepäämään, ennen seuraavan vahtivuoron alkua.

Sami Korppi







Posti Green



Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2018.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki