

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

3/19

- *Miten PV Aisko on tehty?*
- *Kesätöissä meripelastusasemalla*
- *Seilaamassa Tanskan siltojen alla*



STADIN TROSSI 3/19

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

Seuraava lehti ilmestyy joulukuussa.

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

Nästa tidning utkommer i december.

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,

Mika Back, Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,

Mikael Andersén, Christian Kurtén ja

Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki Painos / Upplaga:

4300 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Hinausköysi vaihtaa omistajaa.

Kuva: Sami Korppi



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

sivut 4



PV Aisko – Runko ja moottori
kaiken perusta

sivut 11–14

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



Uutisia
Kokouskutsu

sivut 5–6



Otteita kesän tapahtumista

sivut 7–10



Kesätyöläiset
Kasvot – Niklas Rahola

*sivut 15
sivut 16–17*



Svensk resumé
Kasuunin tuolla puolen

*sidorna 19–20
sivut 21–23*



Kuva: Sebastian Ollandt

Telakalta vesille ja töihin

Heinäkuun 8. päivänä suoritimme vahdinvaihdon, kun PV Mikrolog III:n laituripaikan sai uusi PV Aisko. Itse tapahtuma oli varsin karu, veneiden köydet vain vaihdettiin eri paikkaan. Symbolisesti sillä oli sitäkin suurempi merkitys. Pitkä odotus oli oikeasti ohitse.

PV Aisko saapui Helsinkiin kesäkuun alussa. Sen jälkeen veneeseen koulutettiin Meripelastusseuran ja valmistajan toimesta viiden hengen projektitiimi, joka on puolestaan kouluttanut muun miehistön. Koska vene on sarjansa ensimmäinen, on projektitiimi joutunut tekemään paljon asioita. Heti alkuvaiheessa veneeseen tutustumisen lisäksi he joutuivat kehittämään veneen toimintatavat ja päättämään kuinka laaja koulutus muille miehistön jäsenille tarvitaan. Toinen iso kokonaisuus on ollut koulutusmateriaalin tekeminen. Ja se kolmas on sitten ollut itse koulutusten vetäminen kaikille muille.

Emme halunneet ottaa uutta venettä käyttöön siten, että miehistölle olisi vain annettu avaimet ja toivotettu hyvää matkaa. Jokainen miehistön jäsen onkin saanut kolme neljän tunnin koulutuspakettia. Lisäksi veneen päälliköt ovat saaneet vielä kaksi kolmen tunnin pakettia lisää. Koulutus on sisältänyt perusasioiden lisäksi veneen tekniikkaa, toimintaa erilaisissa pelastus- ja avustustilanteissa, sekä kaikkien varusteiden perusteellisen opettelu. Vaikka veneessä onkin paljon tuttua, on siinä paljon sellaista, mitä meillä ei aiemmin ole ollut. Suuri kiitos Hannulle, Oskulle, Janille, Sampolle ja Markulle koulutusten suunnittelemisesta ja vetämisestä. Millainen Aisko sitten on ollut? Lyhyesti voisi vastata, että erinomainen. Kuvaavaa on, että parin kuukauden aikana sillä on suoritettu jo 50 erilaista tehtävää. Vene on selvästikin tullut tarpeeseen.

Från varvet i sjön och ut på uppdrag

Den 8 juli utförde vi en vaktbyte då RB Mikrolog III:s bryggplats intogs av RB Aisko. Själva händelsen var spartansk, endast förtöjningstrossarna flyttades litet. Symboliskt hade händelsen stort värde. En lång väntan var förbi.

RB Aisko anlände till Helsingfors i början på juni. Därefter utbildades en projektgrupp på fem personer av Sjöräddningssällskapet och varvet och projektgruppen har sedan utbildat resten av besättningen. Eftersom båten är den första i en serie har projektgruppen haft mycket arbete. Genast i början har de, utöver att bekanta sig med båten, utvecklat arbetsformerna på båten och tagit ställning till hur omfattande utbildat för resten av besättningen behöver vara. En annan stor helhet har varit utvecklandet av utbildningsmaterialet. Den tredje har sedan varit att sköta utbildningen för alla de andra.

Vi ville inte ta i bruk båten så att besättningen bara fick nycklarna och tillönskades lycklig resa. Varje besättningsmedlem har fått tre stycken fyra timmars utbildningspaket. Utbildningen har utöver grundläggande frågor omfattat båtens teknik, tillvägagångssätt i olika assistans- och räddningssituationer samt en grundlig utbildning i användningen av all utrustning. Även om det finns mycket bekant i båten finns där mycket sådant som vi inte tidigare haft. Ett stort tack till Hannu, Osku, Jani, Sampo och Markku för planeringen och utförandet av utbildningen. Hurdan har Aisko då varit? Kort kan man sammanfatta: Utmärkt. Det är betecknande att under ett par månader har båten redan utfört 50 olika uppdrag. Båten har klart mött ett behov.



Jukka-Pekka Lumilahti

Puheenjohtaja /Ordförande

pj.helsinki@messi.meripelastus.fi

UUTISIA



Rajavartiolaitos / Elias Laukkanen

Rajavartiolaitokselle järeitä RIB-veneitä

Rajavartiolaitos sai elokuun lopulla viisi uutta nopeaa RIB-venettä. Veneet ovat Zodiac MilPro 850 -mallisia, ja niiden vauhdista vastaa kaksi 350 hevosvoiman Yamaha perämoottoria. Erittäin merikelpoinen yhdistelmä saavuttaa yli 55 solmun nopeuden. Veneiden runko on alumiinista, niissä on avattava keulaportti, sekä sivuportti ihmisten pelastamiseen vedestä. Viime vuonna käytössä olleen prototyypin lisäksi Rajavartiolaitos on tilannut yhteensä 21 vas-

taavanlaista venettä ja niillä korvataan merivartioasemilla 1990-luvun alkupuolelta käytössä olleet Avon NV-luokan veneet. Rajavalvontaan, merelliseen turvallisuuteen ja meripelastukseen suunnitellut veneet toimittaa Yamaha Motor European Suomen sivuliike. Loput 15 venettä vastaanotetaan vuosina 2020 ja 2021. Yksi uusista veneistä sai kotinsa Helsingin Merivartioasemalta Suomenlinnasta.

Jäähyväiset Mikrolog III:lle

Heinäkuun 13. turkulaiset kävivät hakemassa PV Mikrolog III:n käyttöönsä. Miehistö ajoi veneen suoraan Turkuun, jossa se on saanut uuden nimen PV AHTI, nimisponsorinsa Orkla Suomi FoodServiceen mukaan. PV Mikrolog III valmistui sarjansa viimeisenä vuonna 2012. Sen on valmistanut keuruulainen HT-lasertekniikka. Veneellä suoritettiin pääkaupunkiseudun vesialuilla 579 erilaista pelastusta ja avustustehtävää, joissa autettiin 1370 henkilöä.

*PV Aisko saattoi alkumatkasta PV Mikrolog III:n matkaa kohti Turkuu.
Kuva: Juho Hannus*



VTS-alusliikenneohjausten työkieli muuttui 1.10. englanniksi. Jatkossa VTS-keskukset käyttävät Suomen ja Ruotsin sijasta pelkästään englantia. Tällä pyritään saamaan parempi tilannekuva kauppalaivoille, kun koko liikennöinti käydään yhdellä kielellä. Alusliikennepalvelusta vastaa valtion erillisyhtiö Traffic Management Finland (TMFG). Merenkulun lisäksi TMFG vastaa lennonvarmistus-, rataliikenne-, tieliikenneohjauspalveluista ympäri Suomen. Veneilyyn muutoksella saattaa olla negatiivinen vaikutus, sillä merenkulun terminologia poikkeaa hie- man normaalista englannista. Meri-vhf:llä kannattaakin kuunnella alusliikenteen ohjausta, jotta kieli tu- lee tutuksi. Pääkaupunkiseudulla VTS:n työskentelykanavat meri-VHF:llä ovat jatkossakin 71 Helsingissä ja 09 Porvoon sekä Porkkala-Inkoon seudulla.

Kokouskutsu

Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening ry:n sääntömääräinen syys- kokous pidetään keskiviikkona 27.11.2019 klo 18.00 Vartiolentolaivueen Helsingin tukikohdassa Vantaalla. Tukikohta sijaitsee osoitteessa Tullimiehentie 16, joka on Helsinki-Vantaan lentoase- man Ruskeasannan puolella. Helsinki-Vantaan julkisia yhteyksiä ei kannata käyttää, sillä mat- kaa terminaaleilta tukikohtaan on yli kolme kilometriä. Kokouspaikasta johtuen, osallistujilla tulee olla henkilöllisyystodistus mukana.

Puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja ovat erovuorossa joka vuosi. Hallituksen varsinaisten jä- senten toimikausi on kaksi vuotta. Tällä kertaa erovuorossa ovat Jari-Pekka Mörsky, Klaus Han- nus ja Christian Kurtén. Henkilövaalien lisäksi kokouksessa käsitellään muut sääntömääräiset asiat, kuten esimerkiksi toimintasuunnitelma sekä budjetti vuodelle 2020. Lisäksi esitellään Meripelastusaseman rakennusten ostohankkeen tilanne.

Ennen kokousta tutustutaan Vartiolentolaivueen Helsingin tukikohdan toimintaan sekä paikalla oleviin meripelastushelikoptereihin.

Kallelse till höstmöte

Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening rf:s stadgeenliga höstmöte hålls onsdagen den 27.11.2019 kl. 18 på Bevakningsflygdivisionens bas i Vanda. Basen finns på adressen Tulltjänstemansvägen 16 som är på samma sida om Helsingfors-Vanda flygfält som Rödsand. Det lönar sig inte att använda allmänna fortskaffningsmedel till Helsingfors-Vanda för det är över tre kilometer från terminalen till basen. På grund av mötesplatsen bör alla delta- gare ha med sig identitetsbevis.

Ordföranden och viceordföranden väljs varje år. Ordinarie styrelsemedlemmars mandatperiod är två år. Denna gång är Jari-Pekka Mörsky, Klaus Hannus och Christian Kurtén i tur att avgå. Förutom personval behandlas de andra stadgeenliga frågorna på mötet som t.ex. verksamhets- planen och budgeten 2020. Dessutom presenteras situationen för inköpsprojektet för byggnader. Före mötet bekantar vi oss med verksamheten på Bevakningsflygdivisionens bas samt de sjö- räddningshelikoptrar som finns på plats

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla. Tervetuloa!

Servering av kaffe och bullar torde ordnas. Välkomna!





Kladi – otteita kesän tapahtumista

Rautauoma muotiviikoilla

Rautauomaa pyydettiin osaksi Helsinki Fashion Week:in muotinäytöstä, kun brittiläinen Patrick McDowell julkaisi uuden mallistonsa Hotelli Clarionin edessä Jätkäsaaressa. McDowell oli saanut vaikutteita mallistoon isältään, joka on toiminut palomiehenä Britanniassa. Näytöksen keulilla käveli meripelastajamme, sekä pelastuslaitoksella pelastajana toimiva Henrik Rehnström, joka asuna olivat todelliset sammutusvaatteet PV Rautauomasta. Hänen perässään varsinaista mallistoa esittelivät sitten ammattimallit. Catwalkina toimi Jätkäsaaren laiturin reuna, jonka vieressä osana näytöstä Rautauoma oli.

*Muotiviikolla Rautauoman miehistöön kuuluva Henrik Rehnström avasi Patrick McDowellin malliston lanseerauksen.
Kuva: Teppo Oksanen*



*Rautauoma oli myös mukana catwalkin vieressä.
Kuva: Matti Mitra*



Konevika Kustaanmiekassa

PV Mikrolog III oli tiistaina 18.6 partiossa kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti kello 20.07. Viking Xprs havaitsi Kustaanmiekkan salmessa konevikaisen moottoriveneen, jossa oli kaksi henkilöä. Onneksi Mikrologilta kesti ainoastaan 10 minuuttia paikalle ja vene saatiin nopeasti hinaukseen. Konevikainen vene Kustaanmiekassa on aina vaaratilanne, sillä kapeassa salmessa laivoilla ei ole mitään mahdollisuuksia väistää veneitä.

Konevikainen vene hinattiin läheiseen Tykistölahteen turvasatamaan Mikrolog III:n miehistön toimesta. Kello 20.44 tehtävä oli ohitse.



Kuvat: Sami Korppi



Kumijolla hädässä

Juhannusaaton PV Mikrolog III oli Helsingin edustalla seuraamassa aaton veneliikennettä. Miehistö ajoi Merisataman lävitse ja käänsi kello 20:55 veneen keulan kohti Pihlajasaarta. Hetken päästä miehistö hieraisi silmiään, kun kaukana näkyi pieni kumijolla keskellä ulappaa vilkkaalla väylällä. Tuulta oli vajaa 10 m/s ja aallokkoakin kohtalaisesti. Vähitellen jolla suureni ja veneen kyydissä näkyikin yksi henkilö. Hän oli matkalla Pihlajasaareen juhannusta viettämään, mutta sähköperämoottori ei enää kunnolla toiminut ja vetäkin tuli jollan sisään. Mikrologin miehistö päättää pudistellen kehotti parimetrisen jollan kipparia kääntämään keulan kohti rantaa ja poistumaan mereltä. Tilanne oli yksinkertaisesti liian vaarallinen. Mikrolog III saattoi lopulta jollailijan rantaan, jolloin varmistuttiin, ettei hän joudu uudestaan hätään. Samalla selvisi syy moottorin toimimattomuuteen; siitä oli yksinkertaisesti virta vähissä.



*Kumijolla oli juhannuksena matkalla Pihlajasaareen, kun siitä loppui virta laivaväylällä.
Kuva: Teppo Oksanen*

Jetti karkuteillä

Juhannuspäivänä tuuli oli jälleen noussut. Harmajan majakalla lounaistuuli puhalsikin lähes 15 m/s, kun MRSC Helsinki hälytti kello 14.06. Sipoon selällä moottoriveneen hinauksessa olleen vesiskootterin hinausköysi oli katkennut ja vesiskootteri oli joutunut tuuliajolle. Kovan merenkäynnin vuoksi, veneilijä ei saanut sitä uudestaan hinaukseen ja jetti lähti karkuteille.

PV Rautauoma oli Sipoon selällä, arvioidulla tapah-
tumapaikalla kello 14.45, mutta mitään vesiskootte-
ria ei näkynyt. Tällöin selvisi, että veneilijän antama
paikka olikin ollut varsin epämääräinen, joten Rau-
tauoman miehistö joutui etsimään vesiskootteria
varsin laajalta alueelta. Lopulta se löytyi Kaunissaar-
en pohjoispuolelta pieneen saaren rantaan ajautu-
neena. Rautauoman pintaumari toimitti vesiskoot-
teriin uuden hinausköyden, jonka avulla se saatiin
pelastusveneen viereen. Hiabin avulla skootteri





Aiskon kummi Outi Vapaavuori vieraili miehensä pormestari Jan Vapaavuoren kanssa Aiskolla Matosaareissa. Mukana olivat myös Reijo Rautauoma (toinen vas), sekä miehistössä Juho Hannus (oik) ja Hannu Rainetoja.

nostettiin Rautauoman kannelle ja keula suunnattiin kohti skootterin omistajaa. Kello 15.49 vesiskootteri luovutettiin jälleen takaisin omistajalleen.

Mukana Satakolkyt-hankkeessa

#satakolkyt -hankkeessa kannustetaan siivoamaan Helsingin rantoja. Ajatuksena on, että kuka tahansa voi ja saa siivota haluamansa pätkän Helsingin rantaviivasta. Isompiin talkoisiin saa mukaan roskapusseja ja jätesäkkejä. 23.7 otimme osaa hankkeeseen ja siivosimme Matosaaren rannat. Ikävä kyllä roskaa kertyi kolme jätesäkillistä. Hankkeeseen voi käydä tutustumassa www.satakolkyt.fi”.

Aiskon ensimmäinen tehtävä

Maanantaina 8. heinäkuuta kello 14.59 MRSC Helsinki hälytti PV Aiskon Espooseen, Iso Lehtisaaren lähistölle. Purjeveneen starttimoottori oli hajonnut, eikä sen moottori näin ollen käynnistynyt. Tuuli loppui täysin peilitynnellä kelillä, eikä kahden hengen seurue päässyt mihinkään. Koska varsinaista tulenpalavaa kiirettä ei ollut, miehistö jatkoi ruokailunsa loppuun ja lähti kello 15.37 kohti Espoota. Kello 16.11 Aisko saapui purjeveneeseen luokse. Vastuusitoumuksen jälkeen vene otettiin hinaukseen ja hinattiin turvasatamaan. Kello 17.10 PV Aiskon ensimmäinen tehtävä oli ohitse.

Vesiskootterit törmäsivät

PV Aisko oli Matosaareissa miehitettynä sunnuntaina 28.7, kun MRSC Helsinki hälytti sen kello 11.48. Vuosaaren edustan Kalliosaaren lähistöllä kaksi vesiskootterista oli törmännyt toisiinsa. MRSC Helsinki hälytti paikalle

päivystävän meripelastushelikopterin, sekä merivartioston partion Suomenlinnasta. Kyseessä oli meripelastuksen kolmiportaisella asteikolla kiireellisin tehtävä, eli hätätilanne. Kello 11.59 Aisko saapui ensimmäisenä yksikkönä tapahtumapaikalle, mutta onnettomuuspaikalla ei näkynyt ketään. Miehistö haastatteli silminnäkijää, joka kertoi henkilöiden nousseen jettiensä kyytiin ja läheneet kohti Aurinkolahtea. Silminnäkijöiden antamat tuntomerkit Aiskon miehistö välitti meripelastushelikopterille, joka löysi vesiskootterit läheisestä satamasta. Myös Aisko lähti sinne.

Aurinkolahdessa selvisi, että kaksi henkilöä olivat olleet liikkeellä vesiskoottereillaan ja hyppineet vesibussin aalokossa. Jostain syystä he olivat kuitenkin törmänneet toisiinsa. Aiskon miehistö tarkasti henkilöt, mutta onneksi he näyttivät säästyneen vakavilta vammoilta. Aisko ohjasi paikalle myös merivartioston partioveneeseen ja ambulanssin, jossa henkilöt kävivät vielä tarkemmassa tutkimuksessa.

Aiskon kummi ja Helsingin pormestari vierailulla

Aiskon kummi Outi Vapaavuori ja Helsingin kaupungin pormestari Jan Vapaavuori tutustuivat vapaaehtoiseen meripelastukseen 19. elokuuta. Heidät haettiin PV Aiskolla Kauppatorilta ja tuotiin Matosaareen. Meripelastusaseman esittelyn ja rantakahvien jälkeen heidät kuljetettiin jälleen takaisin keskustaan. Mukana vierailulla oli myös yhdistyksen iso tukija Reijo Rautauoma.

Outi Vapaavuori pääsi näin ensimmäistä kertaa vesille kummiveneellään. Molemmat olivat erittäin tyytyväisiä vierailuun ja vaikuttuivat vapaaehtoisten meripelastajien toiminnasta.



Moottorivene palaa

PV Aisko oli lauantaina 31.8 partioajossa Helsingin edustalla, kun sen miehistö kuuli kello 14.30 VIRVE-radiosta venepalosta Harmajan majakan ja Kasuunin puolivälissä. Paikalle olivat menossa Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri, venepoliisi, pelastuslaitoksen vene sekä merivartioston venepartio. MRSC Helsinki pyysi myös Aiskoa mukaan tehtävään. Tehtäväpaikalle ei ollut vaikea löytää, sillä sankka savu näkyi jo kauas. Vain seitsemän minuutin päästä hälytyksestä PV Aisko oli paikalla. Tällöin isossa moottoriveneessä olleet henkilöt oli saatua pelastettua paikalle tulleeeseen sivullisen veneeseen. Aisko ei aloittanut veneen sammuttamista, sillä pelastuslaitoksen tehokkaalla vesisuihkulla varustettu vene oli myös juuri saapumassa paikalle. Ympäristövahingon välttämiseksi vene otettiin myös hinaukseen, tarkoituksena saada se matalampaan veteen, mikäli vene uppoaisi. Aiskon miehistö antoi hinauksesta infoa venepoliisille ja kun vene lähti uppoamaan, miehistö kertoi näkemästään venepoliisille. Tällöin hinausköysi katkaistiin ja pala-

va moottorivene upposi Kustaa Adolfin lähistölle. Tehtävä oli PV Aiskon 50 tehtävä.

Rajavartiolaitoksen vartiolaiva Turva nosti muutaman päivän päästä pahoin palaneen veneen ylös veden pohjasta ympäristövahinkojen välttämiseksi. Veneessä oli muun muassa toista tuhatta litraa polttoainetta.

Nuoret mukana meripelastustaitokilpailuissa

Helsingin Meripelastusyhdistyksen nuorisjoukkue oli mukana Konnevedellä pidetyissä meripelastustaitokilpailuissa. Helsingin joukkueessa kilpailivat Daniel Helin, Luka Pulkkanen ja Niko Eskelinen. Joukkue sijoittui hienosti viidenneksi. Aikuisten sarjassa yhdistyksellä ei ollut omaa joukkuetta mukana, mutta yhdistyksen jäseniä kilpaili muiden joukkueiden riveissä.

Ensi vuonna meripelastustaitokilpailut järjestetään Ahvenanmaalla.

Kokosi: Jukka-Pekka Lumilahti



Aina ei aurinko paista. Sebastian Ollandt (vas) ja Mikael Andersén näyttävät, että pieni vesisade ei haittaa. Kuva: Jaakko Heikkilä



Aisko on keskihytillinen ympärikäveltävä pelastusvene

PV Aisko – Runko ja moottori kaiken perusta

PV Aisko on yksi Meripelastusseuran 130 pelastusveneestä. Uuden venesarjan prototyypinä sen suunnitteluun on käytetty huomattavan paljon aikaa. Meripelastusseura itsessään on myös vaativa asiakas, sillä hankintakilpailun pohjana ollut tekninen erittely oli varsin kattava.

Runko

Aisko on työvenenormiston mukaisesti rakennettu ja se myös näkyy käytännössä kaikkialla veneessä. Rakenne on tarkoituksella tehty kestäväksi, sillä veneen oletettu käyttöikä tulee olemaan 30 vuotta. Vuosittain käyttötunteja veneelle kertyy kolmen ja neljänsadan väliin, kauden alkaessa huhtikuusta ja päättyen vasta joulukuussa. Kewatec Aluboot on valmistanut Aiskon rungon merialumiinista. Pohjassa alumiinin paksuus on 5 mm, kyljissä millin verran ohuempaa. Materiaalin paksuuksissa ei siis ole säästelyä. Runko koostuu kolmesta erillisestä osastosta. Moottori ja jetti sijaitsevat veneen perässä, ohjaamon alla on tankkitila ja aivan veneen keulassa on vielä erillinen keulapiikki. Ohjaamo on tavallaan neljäs oma osasto, sillä se sijaitsee rungon päällä niin sanotusti kelluvana. Kelluvuus on toteutettu kumijousilla, mutta aivan erillään ohjaamo ei tankkitilasta ole. Ohjaamon lattialta pääsee nimitäin näkemään tankkitilaan, vaikka varsinainen käynti tankkitilaan tapahtuukin ohjaamon etupuolella olevan

säilytyslaatikon kautta. Kelluvuuden johdosta ohjaamo on varsin hiljainen, eivätkä rungon ja moottorin värinät kantaudu sisälle. Äänieristyksen tasosta kertoo se, että sisämelu ohjaamossa jää matkavauhdissa 78 desibeliin. Takakannella ääntä onkin sitten jo 91 desibeliä. Ohjaamon erikoisuus on, että se voidaan nostaa kerralla kokonaan ylös. Tämän ansiosta ohjaamoon alla jäävä polttoainetankki on mahdollista puhdistaa. Päivittäinen, eikä edes vuosittainen rutiini ohjaamon nostaminen ei luonnollisestikaan ole.

Ohjaamo on aidosti ympärikäveltävä, sillä ohjaamon ja reunan väliin jää reilun puolen metrin mittainen työskentelytila. Laitakorkeus on noin 60 senttiä, joten välitöntä putoamisvaaraa veteen ei ole. Laitojen sisäosat on hermeettisesti täytetty, jolloin ne toimivat samalla myös varakellukkeina. Rungon ulkopuolella on kymmenen senttimetrin paksuinen pehmuste, jonka korkeus kasvaa perään päin. Pehmuste ei kovuudestaan johtuen täysin korvaa lepuuttajien käyttämistä veneessä. Meripelastusveneissä uutta kehitystä edustaa Aiskon avattava keulaportti. Sähköhydrauliikalla toteutettu portti aukeaa ja sulkeutuu ohjaamosta napin painalluksella. Keulaportti on osoittautunut käytännölliseksi ja helpottaa veneeseen astumista ja poistumista erityisesti luonnonsatamissa. Porttia voi hyödyntää myös ihmisten pelastamiseen vedestä, sillä portti laskeutuu sopivasti veden rajaan.



Aiskon runkoa kiertää pehmuste, joka suurenee perään päin

Moottori ja vetolaite

Aiskon moottorina toimii Cummins QSB 6.7 M, josta otetaan 550 hevosvoimaa. KeWatec valitsi Cummins moottorin hyvän teho/painosuhteen vuoksi. Suomessa merikäytössä moottori ei ole kovin yleinen, mutta se on kokoluokassaan yksi yleisimmistä maailmalla. Saman murinan löytää esimerkiksi Dodgen lava-autojen keulalta. Aiskon moottorin käyntiääni on kohtalaisen karhea, joka antaa Aiskolle oman tunnistettavan äänen. Cummins on yhdistetty ZF:n valmistaman vaihteiston välityksellä Kongsberg Kamewan vesisuihkuvetolaiteeseen. Entiseltä nimeltään jetti tunnettiin nimellä Rolls Royce, mutta yrityskauppojen johdosta jetin nimi muuttui tämän vuoden aikana. Vetolaite on muun veneen tavoin valmistettu Kokkolassa. Jetin asennus poikkeaa hieman tavanomaisesta, sillä jetin imuaukko on asennettu eräänlaiseen koteloon rungon alapuolelle. Vastaava järjestely on toteutettu Helsingin Poliisille vuonna 2017 valmistuneessa Ville 1-veneessä. Asennuksen ansiosta Aiskon veto ei "katkea" yhtä helposti kuin normaalissa vesisuihkuveneessä. Kääntöpuolena on kuitenkin, ettei Aisko ole kaikista ketterin kääntymään matkavauhdissa. Manöveeraus-tilanteissa ahtaissa paikoissa Aisko on kuitenkin vesisuihkuvedon takia erittäin ketterä. Vene kääntyy paikallaan pienillä ohjausliikkeillä.

Huippunopeutta Aiskolle kertyy 35 solmua, matkavauhdin asettuessa noin kolmeen kymmeneen solmuun. Matkavauhti saavutetaan, kun moottorista otetaan irti 78 %, joten reserviäkin vielä jää.

Miten yhdistelmä toimii vesillä?

Aiskon kestävyys näkyy veneen painossa, jota on 6,5 tonnia. Paino myös näkyy veneen käytöksessä lievänä arvokkuutena. Käytännössä Aisko kulkee vesillä kuin kiskoilla. Suuri tuulipinta-ala on muistettava, jottei vene lähde tuulen matkaan manöveerattaessa. Ruori on hydraulitoiminen, ohjaustehostimella varustettu, joten pyörittäminen ei vaadi suuria lihaksia. Ruorin oikealla puolen on kaksi pientä vipua, joista toisella lisätään kaasua ja toisella hallitaan sähköllä toimivaa jetin kauhaa. Koska veneessä ei ole rungon ulkopuolella olevaa potkuria, venettä hallitaan suunnatamalla kauhan avulla jetin tuottamaa vesisuihkuja. Vene kulkee eteenpäin, kun kauha nostetaan ylös. Laskettaessa kauha alas, se ohjaa työntyvän veden veneen alle ja sivuille, jolloin Aisko kulkee taaksepäin. Kaasuun ei tarvitse suunnanvaihdoissa koskea lainkaan.



1.

1.
Aiskon takaosassa on iso ja lähes veden rajassa oleva perätaso. Kansi on myös tasainen keulaan saakka. Keskellä perätasoa on hinauspollari.



2.

2., 3. ja 4.
Keulaportti aukeaa vedenajaan helpottaen veneeseen nousemista.



3.



4.



1.



2.



Aiskon valmistusmateriaali on alumiini



3.



4.

1. Moottorikoppa aukeaa kokonaan, jolloin päivittäis-
tarkastukset ja huollot on helppoa tehdä.
2. Peräkannen koloja ei ole tehty vahingossa, vaan
niistä voi ottaa tukea vedestä noustessa. Uimapor-
taat saa helposti vedettyä veteen erillisen kahvan
avulla .
3. Kun lukkoja ei tarvita, ne kiinnitetään matkan
ajaksi lukituskohteen lähelle.
4. Ohjaamon edessä olevasta säilytystilasta pääsee
ohjaamon alla olevaan tankkitilaan.

Teksti ja kuvat Jukka-Pekka Lumilahti

PV Aisko on Meripelastusseuran
PV3-luokan mukainen vene,
PV Rautauoma kuuluu luokkaan PV 5.

Meripelastusseuran veneet jaetaan
PV1 - PV5 -luokkiin sekä pelastus-
risteilijöihin.

PV1 veneet ovat pienimmät ja risteilijät
puolestaan suurimmat.



Ajassa – kesätyöläiset

Jo muutaman vuoden ajan Helsingin Meripelastusyhdistys on työllistänyt muutamia nuoria erilaisten kesätöiden merkeissä. Tänä kesänä yhdistyksessä työskenteli yhteensä viisi nuorta ja yksi aikuinen, kukin parin viikon ajan.

Trossi-kampanja kesällä

Kesäkuun alussa jo neljännessä Trossi-kampanjassamme mukana olivat Leevi Tarkiainen ja Henna Pihkamäki sekä projektivastaavana Mikko Pätäri. Kampanjassa jaettiin yli 4000 Trossi-esitettä helsinkiläisiin venekerhoihin. Porukka liikkui yhdistyksemme nuorisokoulutusvene Aava R:llä, jolloin siirtymisissä tuli harjoiteltua myös perusmerenkulkutaitoja. Kampanja kesti yhteensä kaksi viikkoa. Trossi-jäsenpalvelu on merkittävä etu veneilijöille, sillä sen avulla kiireettömissä avustus- ja pulmatilanteissa saa avun veneelle Suomen rannikon ja sisävesien lisäksi myös Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Tanskassa ja Norjassa. Trossi-jäsenpalvelun merkitys yhdistyksen ja koko Meripelastusseuran varainhankinnalle on myös erittäin tärkeä. Valtaosa jäsenistämme on jo Trossi-jäseniä ja siten Trossi mahdollistaa Helsingin Meripelastusyhdistyksen ja Meripelastusseuran toiminnan myös kiireellisissä tehtävissä.

Järjestystä Matosaareen

Matosaaren meripelastusasemalla on jo parin vuoden ajan palkattu nuori pitämään aseman paikat hyvässä kunnossa. Tänä vuonna tehtävää hoiti Niklas Rahola, joka kävi Matosaareen kerran viikossa siivoamassa. Niklaksen ajatuksista lisää seuraavilla sivuilla.

Trossi-kampanjaan ja nettisivujen uudistamiseen saimme tukea Kesäduuni OP:n piikkiin kampanjasta. Nettisivujen uudistajan palkkaaminen oli puolestaan mahdollista Helsingin Kaupungin kesäseteli-kampanjan kautta. Kesätöiden avulla yhdistys saa tehtyä sellaisia asioita, joihin muuten ei olisi mahdollisuuksia. Samalla yhdistyksellä on myös ilo työllistää nuoria ja saada heidät tutustuttua työelämään.

TROSSI
VENEESI TURVAKSI

Niklas Rahola – Meripelastusaseman kesätyöläinen

Viisitoistavuotias Niklas Rahola on vanha konkari meripelastajana. Hän on ollut mukana jo useita vuosia. Millainen on tämä nuori meripelastaja, joka tänä kesänä piti Meripelastusasemamme siistinä?

Vantaalainen Niklas Rahola on Myyrmäen Kilterin koulun ysiluokkalainen. Meripelastuksen pariin hän tuli viitisen vuotta sitten, kun partion ja laskettelun rinnalle oli pohdinnassa uusi harrastus. Niklaksen vanhemmat ehdottivat meripelastusta, sillä Niklas oli kiinnostunut myös veneilystä. Perheen vajaa vii-

simetrisellä veneellä Niklas oli aiemmin liikkunut Porvoosta käsin. Myöhemmin veneen laituripaikka siirtyi Sipoon sisäsaaristoon. Sen jälkeen tutuiksi ovat tulleet myös Sipoon vedet. ”Hienot maisemat ja väylien ulkopuolella olevat mökit viehättävät minua”, kertoo Niklas.



Niklasta viehättää veneilyssä varautuminen, maisemat sekä vaadittava tarkkuus



Niklas siivosi kesätyönään Matosaaren meripelastusasemaa tänä kesänä

Kokemuksia kesästä

Jo kolmen kesän ajan Matosaaren meripelastusase-
man siisteydestä on vastannut kesätöinänsä yhdistyk-
semme junnu. Tälle kesälle siivoojaksi valittiin Niklas
Rahola. Hän aloitti oman urakkansa kesäkuun alussa.
"Kerran viikossa kävin siivoamassa päärakennuksen,
saunan, sekä miehistörakennuksen", Niklas kertoo.
"Aluksi siivoamiseen meni hieman kauemmin, mutta
loppukesästä työ nopeutui selkeästi, kun opin hyvät
niksit." Työ oli varsin vapaata, sillä Niklas sai itse päät-
tää minä päivänä ja mihin aikaan hän Matosaaressa
kävisi. Niklas oli työssään varsin perusteellinen ja sen
huomasivat myös muut. "Miehistöltä on tullut positiiv-
ista palautetta, sillä puhtaalle meripelastusasemalle
on ollut mukava tulla", kertoo pelastusasemasta vas-
taava Mikael Andersén. "Paikat ovat myös pysyneet
hyvässä kunnossa, kun Niklas huolehti perussiistey-
destä", Andersén jatkaa. "Joka kerta oli myös kiva tulla
Matosaareen, kun paikka on niin hieno. Myös porukka
on mukavaa", pohtii Niklas kesän kokemuksiaan. "Eikä
koskaan paikka ollut mikään sikolähti sinne tullessani."

Tulevaisuus ilmassa

Kesätöistään Niklas sai taskurahaa, jolle ei ollut sel-
keää käyttötarkoitusta. "Pohdin vanhempieni kans-

sa rahojen käyttöä ja päätin sijoittaa ne osakkeisiin.
Pankkitilillä ne olisivat vain menettäneet arvoaan, jo-
ten nyt niistä voi hyötyä myös tulevaisuudessa", pe-
rustelee Niklas. Koulussa Niklaksen mukavin aine on
ollut käsityöt, mutta tällä hetkellä valinnainen kotita-
lous sekä matematiikka ovat kiinnostuksen kärjessä.
Myös tulevaisuuttaan Niklas on jo pohtinut: "Ilmai-
luala ja erityisesti lennonjohtaminen kiinnostaa tällä
hetkellä eniten."

Myrskyä ja liekkejä

Helsingin Meripelastusyhdistyksen nuoret kokoon-
tuvat syksyisin ja keväisin muutaman viikon välein.
Nuorten treeneissä on paljon samoja elementtejä
kuin miehistölläkin, eli merimiestaitoja, merenkulkua,
ensiapua, pelastamista sekä pelastautumista. Pelas-
tuslautta ja pelastuspuvut ovat erittäin tuttuja nuoril-
le. Kesällä kohokohtana ovat Meripelastusseuran nuo-
risoleirit Bågaskärin toimintakeskuksessa. Sieltä ovat
myös Niklaksen parhaimmat muistot: "Eräänä päivänä
meidän piti lähteä liikkeelle koulutusvene Varissaa-
rella. Merellä pauhaava myrsky esti kuitenkin vesille
lähdön, joten kouluttajat kehittivät simulaattorikou-
lutuksen tilalle. Etsimme sitten palavasta rahtialuk-
sesta mereen hypänneitä ihmisiä", muistelee Niklas.

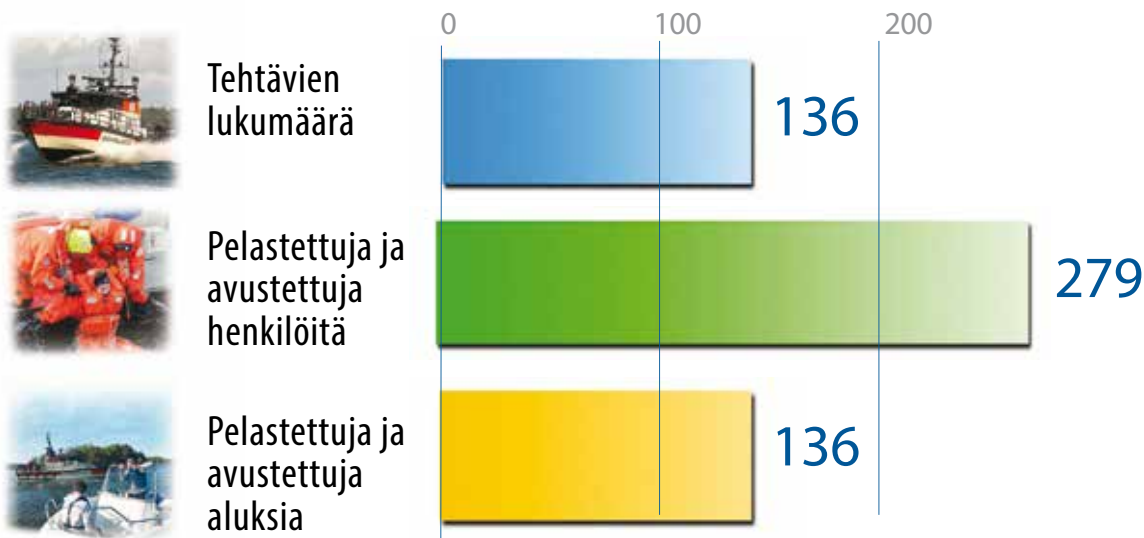


Meripelastus on myös Niklaksen mielestä hyvä tapa päästä vesille. ”Merellä pitää olla tarkempi kuin maissa.” Vesille lähettäessä täytyy myös varautua kaikenlaiseen. ”Varautuminen sopii minulle, sillä tykkään etukäteissuunnittelemisesta.” Tästä kesästä Niklakselle jäi hyviä kokemuksia Matosaaresta. Jotain nuoren sitoutumisesta kertoo myös se, että kotoa Myyrmäestä Matosaareen kesti yhteen suuntaan julkisilla yli puolitoista tuntia.

Teksti ja kuvat: Jukka-Pekka Lumilahti

Nuoresta iästään huolimatta Niklas on ehtinyt olla meripelastajana jo viitisen vuotta.

Vuoden 2019 tilastoa



Jäsenmäärä 4212

Henkilöjäseniä 4137

Yhteisöjäseniä 73

Tilasto 2.10. 2019 mennessä



Gränsbevakningsväsendets nya båtars topphastighet är över 55 knop.
Bild: Gränsbevakningsväsendet/Elias Laukkanen

Gränsbevakningsväsendet fick robusta RIB-båtar

Gränsbevakningsväsendet fick fem nya snabba RIB-båtar i slutet på augusti. Båtarna är av modellen Zodiac MilPro 850 och för farten svarar två 350 hästkrafter Yamaha-motorer. Den mycket sjövärdiga kombinationen uppnår en hastighet på över 55 knop. Båtarnas skrov är av aluminium, de har en öppningsbar bogport samt en sidoport för att rädda människor ur vattnet. Utöver prototypen som tagits i bruk förra året har Gränsbevakningsväsendet beställt samman-

lagt 21 motsvarande båtar och de ersätter Avon NV-klassens båtar som varit i användning på sjöbevakningsstationerna från början av 1990-talet. Båtarna, som planerats för gränsbevakning, sjösäkerhet och sjöräddning levereras av Yamaha Motors filialaffär i Finland. De resterande 15 båtarna levereras åren 2020 och 2021. En av de nya båtarna fick sin hemvist vid Helsingfors Sjöbevakningsstation på Sveaborg.

Avsked av Mikrolog III

Den 13 juli avhämtade åboborna RB Mikrolog III för att ta den i användning. Besättningen körde båten direkt till Åbo där den fått det nya namnet RB AhH-TI, enligt namnsponsorn Orkla Suomi FoodService. RB Mikrolog III blev färdig som den sista i sin serie år 2012. Den har tillverkats av HT-Lasertekniikka i Keuru. Med båten utfördes på vattnen i huvudstadsregionen 579 olika assistans- och sjöräddningsuppdrag varvid 1 370 personer assisterades.

Räddningsbåtarna Aisko (t.h.) och Mikrolog III under en bogseringsövning i juni. Bild: Sami Korppi



Vattenskotrarna kolliderade

RB Aisko var bemannad på Maskholmen söndagen den 28.7. då MRSC Helsingfors gav den ett alarm kl. 11.48. Vid Bergholmen utanför Nordsjö hade två vattenskotrar kolliderat. MRSC Helsingfors alarmerade den dejourerande sjöräddningshelikoptern samt sjöbevakningens patrull från Sveaborg. Det var fråga om ett uppdrag med den högsta klassen på trestegsklassificeringen av brådska, dvs. nödsituation. Kl. 11:59 ankom Aisko som första enhet till olycksplatsen men ingen syntes till. Besättningen intervjuade ett ögonvittne som berättade att personerna klättrat upp på vattenskotrarna och farit iväg mot Solviken. Kännetecknen som erhållits av ögonvittnen förmedlades av Aisko till sjöräddningshelikoptern som hittade vattenskotrarna i en närliggande hamn. Också Aisko begav sig dit.

I Solviken framgick det att två personer hade varit ute med sina vattenskotrar och hoppat i sjöbussens svallvågor. Av någon orsak hade de dock kolliderat med varandra. Aiskos besättning undersökte personerna men lyckligtvis verkade de ha undvikit allvarligare skador. Aisko ledde också sjöbevakningens patrullbåt och en ambulans till platsen och personerna genomgick där en noggrannare undersökning.



*BUU-klubbens Superhjälparna var på besök i augusti.
Programmet visades i början av september och kan ses på Yle Arenan. Bild: Lasse Kämäräinen*





*Vuonna 1998 valmistunut Ison-Beltin silta on aina vaikuttava näky, vaikka sen on alittanutkin kymmeniä kertoja. Sillan alituskorkeus on hulppeat 65 metriä, joten kaikki antennitkin huomioituna alle 40-metrinen laivamme mahd-
tui sen alta kepoisesti. Sillan ympäristö on navigoinnin kannalta melko haastava, koska väylä on kapea ja tekee
mutkan molemmin puolin siltaa.*

Tanska ja Tanskan salmet

Tankkilaivalla työskennellessäni, ainakin 90 % lasteistamme lastasimme Itämeren alueella. Yleisimmät lastausamat olivat Venäjällä Pietari ja Suomessa Porvoo. Useimmiten matkan määränpää oli Tanskan salmien toisella puolella, esim. Ruotsin länsirannikolla, Norjassa, Saksassa, Belgiassa, Hollannissa, Briteissä, Ranskassa, Espanjassa jne. Välillä kyllä ajettiin "rantarallia" Itämerellä tai jopa Suomen satamienkin välillä, mutta ne olivat poikkeustapauksia. Laiva, jolla työskentelin, ei mahtunut syvyyden puolesta lasti päällä Kielin kanavasta, joten lastissa kuljettiin aina Tanskan salmistä. Kielin kanavan maksut ovat melko kovia, joten useimmiten painolastissakin säästimme rahaa ja ajoimme Tanskan salmien kautta, vaikka matkaa siitä kertyykin.

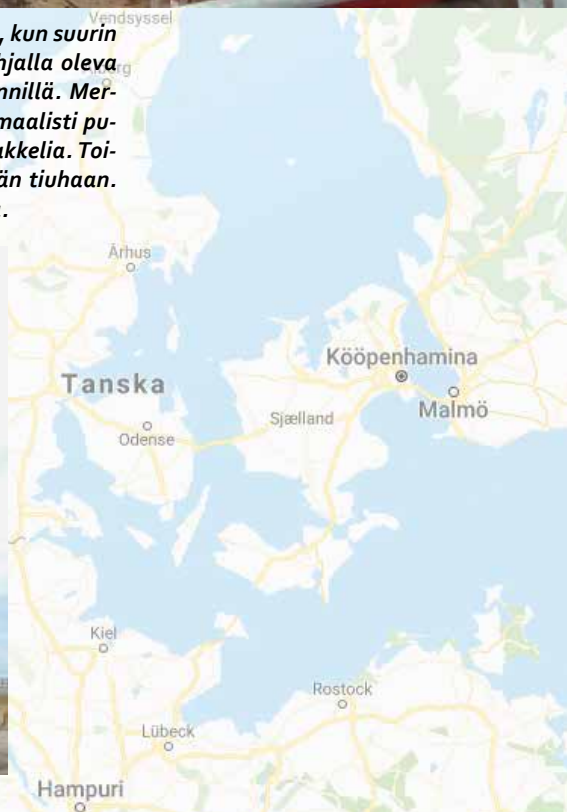
Aluksi pientä triviaa. Kun puhutaan merireitistä Itämeren ja Pohjanmeren välillä, oikea termi on nimenomaan monikossa: Tanskan salmet. Reitti Tanskan vesillä kulkee saariston läpi, ja kapeikkoja on paljon. Paikka nimeltä Tanskansalmi on myös olemassa, se on yli 150 mailia leveä salmi Islannin ja Grönlannin välillä.

Tanskan salmissa meriliikenteen kannalta tärkeimpiä reittejä on kaksi: Tanskan ja Ruotsin välistä kulkeva Øresund eli Juutinrauma ja Storebælt eli Iso-Belt. Juutinrauman reitti on ahdas, siinä vaaditaan tankkilaivalle luotsi ja lasti päällä väylä on myös liian matala (8 metriä). Vaikka Juutinraumassa on läpikulkuliikennettä noin 10 000 aluksen verran per vuosi, niin oma työpaikkani kulki siitä hyvin harvoin.

Muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta käytimme Ison-Beltin reittiä, viralliselta nimeltään Route T, eli kansainvälisiä radioaakkosia käyttäen Route Tango. Itämeren ja Pohjanmeren välillä Route T:tä käyttää vuosittain yli 7 000 laivaa. Tuohon kun lisätään Tanskan sisäinen liikenne, poikittaisreittiä kulkevat yhteyslautat ja satunnaisiin suuntiin etenevät kalastajat, niin välillä on ahdasta. Route T:n maksimisyväys on reilu 15 metriä, joka siis määrittää myös suurimman syvyyden, jolla koko Itämerelle voi saapua. Siksi kaikissa Itämeren suurimmisakin satamissa on tuo sama maksimisyväys. Suomessa 15,3 m satamia on Porvoon ja Naantalın öljysatamat sekä Porin Tahkoluoto ja Kotkan Mussalo.



Keskikokoinenkin (170-metrinen) rahtilaiva näyttää melko isolta, kun suurin osa laivasta ei olekaan piilossa veden alla. Huomaa altaan pohjalla oleva ankkurikettinki, jonka maalimerkinnyt uudistetaan telakkakäynnillä. Merkintöjen, eli sakkeleiden väli on 15 syltä eli reilu 27 metriä. Normaalisti puhutaan, että ankkuroidessa kettinkiä lasketaan esimerkiksi 5 sakkeliä. Toisin kuin matkustajalaivoilla, tankkilaivojen ankkureita käytetään tiuhaan. Laituripaikkaa odotellessa ankkurointeja on lähes joka matkalla.



Omalta uraltani on Tanskan vesiltä jäänyt mieleen eräs myrskyisä saapuminen Kööpenhaminaan. Vettä satoi, ja tuuli oli ollut koko päivän myrskylukemissa. Kovan tuulen vuoksi olimme ottamassa hinaajaa kiinni laiturointiin. Hyvissä olosuhteissa hinaajaa käytetään vain puskemiseen, eli kun laiva on saatu ajettua laiturin viereen, niin hinaaja puskee laivaa laituria vasten niin, että kiinnitysköydet saadaan rauhassa paikalleen. Jos hinaajan ”ottaa kiinni”, eli hinaajan köyden laivan pollariin, niin hinaajaa voi hyödyntää monipuolisemmin manöveerauksessa. Tällä kertaa siis hinaaja otettiin kiinni, tai ainakin yritettiin. Juuri kun kastliina piti saada hinaajaan, tuli entistä pahempi säärintama kohdalle ja tuulimittari näytti n. 35 m/s lukemia. Laivan keulapakalta oli hinaajan kannelle matkaa noin 7 metriä suoraan alaspäin. Vaikka kastliinan paiskasi kaikin voimin alaspäin kohti hinaajaa, niin tuuli ehti tarttua ja viedä narun ennen kuin se oli hinaajassa asti. Kipparikin alkoi jo ymmärrettävästi hermostua, kun satama lähestyi, eikä hinaajaa saatu kiinni. Pysähtykään ei voinut, koska silloin ohjattavuus menetettäisiin kokonaan. Lopulta kuitenkin, ehkä noin seitsemännellä yrityksellä onnistui, hinaajan köysi vedettiin laivaan ja laiturointi sujui märkyyttä lukuun ottamatta hyvin.

Tanskassa on oltu myös telakassa. Viranomaisten vaatimien tarkastusten vuoksi laivojen kuivatelakointi pitää tehdä vähintään kaksi kertaa viiden vuoden jaksossa. Teknisten tarkastusten lisäksi laivassa tehdään suurempia huoltotöitä, yleensä varsinkin konehuoneen puolella. Telakka on myös otollista aikaa suuremmille hitsaustöille, ne kun ovat tankkilaivassa räjähdysvaaran vuoksi muuten melko hankalia järjestää. Normaalissa tankkerin rutiinissa suurin osa kansiosastosta ajaa vah-tia joka päivä. Esim. omat työaikani olivat klo 00-04 ja 12-16. Telakka-aika on sikäli harvinaista herkkua, että laivan miehistössä on vain yksi yövahti, muuten kaikki tekevät päivätöitä. Joten itsekin pääsin nauttimaan vapaista illoista ja yhtenäisistä yönistä. Illat hyödynsin totta kai käymällä lähes joka ilta maissa syömässä. H. C. Andersenin syntymäkaupunkinakin tunnetun Odensen ravintolatarjonta tulikin reilun viikon telakoinnin aikana melko tutuksi.

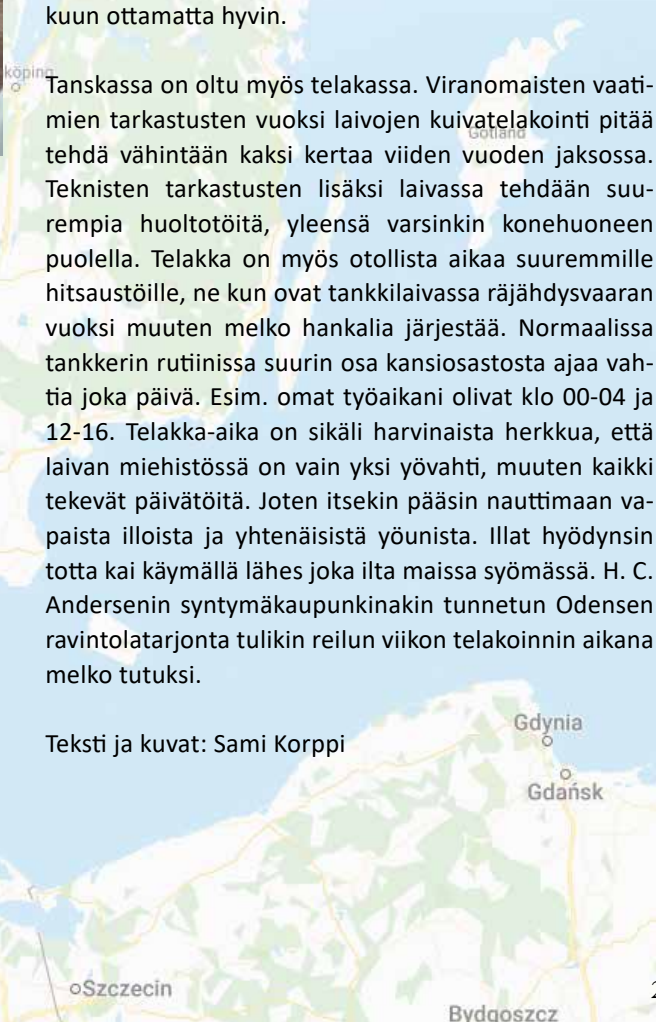
Teksti ja kuvat: Sami Korppi



Vaikka laivan alimmasta kohdasta puhutaankin kölillä, niin nykyajan laivoissa ei ole erillistä ulkonevaa köliä, vaan pohja on aivan tasainen. Eliönestomaali on vain kyljissä, koska laivaan tarttuvat eliöt elävät vain lähellä veden pintaa, eivät enää syvällä ja varjossa olevassa pohjassa.



Halkaisijaltaan noin 5-metrisessä potkurissa on säätölavat. Nopeutta voidaan kipparin valinnan mukaan säätää moottorin kierrosnopeudella, lapakulmilla tai automatiikan avustamana näiden yhdistelmällä. Vaih-teistoa ei ole, vaan pakki saadaan aikaan säätämällä lapakulmat negatiivisiksi.





Posti Green

**Tervetuloa tutustumaan Suomenlahden vapaaehtoiisiin meripelastus-
veneisiin pyhäinpäivänä 2.11. Meripelastajat suorittavat kunniakäynnin
Merisatamassa alusparaatilla klo 12.00, merellä hukkuneiden muisto-
merkin edustalla. Veneisiin voi tutustua paraatin jälkeen
Kauppatorilla klo 13-15.**



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki