

Stadin Trossi

4/19

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

- *Melinda Palomaasta uusi ruorinpitäjä*
- *Aiskon tekniikkaa ohjaamosta ja varusteista*
- *Kasuunin tuolla puolen Grönlantiin*



STADIN TROSSI 4/19

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

Seuraava lehti ilmestyy maaliskuussa.

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

Nästa tidning utkommer i mars.

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:

4300 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

PV Aisko kotisatamassaan purjehduskauden

päättäjaisissä. Kuva: Teppo Oksanen



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 4–5



Aiskon pelastusvarusteet ja ohjaamo

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

sivut 4–6



Otteita kesän ja syksyn tapahtumista

sivut 7–10



Eteläsatamassa kiville

Syyskokouksessa palkitut ja tilastot

sivut 15–16
sivut 17



Svensk resumé

Kasuunin tuolla puolen

sidorna 18–19
sivut 20–23



RUORIN TAKAA



Katse tulevaisuuteen

Aiemmin syksyllä ilmoitin, etten enää ole käytettävissä puheenjohtajan tehtävään. Neljän vuoden aikana yhdistyksen jäsenmäärä on kasvanut tuhannella henkilöllä, olemme saaneet ja ottaneet käyttöömmekauan odotetun uuden pelastusveneen sekä meripelastusasemamme tulevaisuus on turvattu. Muun muassa näiden asioiden ansiosta voikin sanoa yhdistyksen perustan olevan kunnossa.

Tukevan perustan päälle voi rakentaa turvallisesti varsinaisen toiminnan. Neljän vuoden aikana yhdistyksemme miehistöt ovat pelastaneet tai avustaneet lähes 1100 ihmistä noin viidessä sadassa erilaisessa tehtävässä. Joidenkin mielestä oikea avuntarve on vasta kun merellä myrskyää ja vene uppoaa alta ja vastaavasti koneviasta taikka polttoaineen loppumisesta johduttavassa tilanteessa ei hätää ole lainkaan. Oli avun tarpeen syy mikä tahansa, mereltä ei matkan keskeytyessä pääse helposti omin avuin pois. Merellä ei

Med blicken mot framtiden

Tidigare på hösten meddelade jag att jag inte längre står till förfogande för ordförandeposten. Under fyra år har föreningens medlemsantal växt med tusen personer, vi har fått och tagit i bruk den länge efterlängttade nya räddningsbåten och framtiden för vår räddningsstation är säkrad. Bl.a. på basen av dessa fakta kan man säga att föreningens grundval är i skick.

På en stadig grund kan man tryggt bygga den egentliga verksamheten. Under fyra år har vår förenings besättningar räddat eller hjälpt nästan 1 100 personer vid ca 500 olika uppdrag. Somliga är av den åsikten att det riktiga behovet av hjälp uppstår först när det stormar på havet och båten håller på att sjunka och omvänt att maskinfel eller brist på bränsle inte alls är en nödsituation. Vad än orsaken till behovet av hjälp är kommer man på havet inte lätt undan på egen hand om resan avbrutits. På havet kan man inte helt enkelt öppna dörren och fortsätta resan till fots. Ett problem som verkar litet växer lätt till något större och farligare på havet.



UUTISIA

Melinda Palomaa uudeksi ruorinpitäjäksi

Helsingin Meripelastusyhdistyksen syyskokous valitsi uudeksi puheenjohtajaksi Melinda Palomaan. Melinda on tullut mukaan meripelastukseen 1990-luvun lopulla ja työskentelee Suomen Punaissä Ristissä. Lisää Melindan ajatuksia voit lukea seuraavasta Stadin Trossista. Sitä odotellessa voit käydä tutustumassa hänen mansikkapaikkaansa, joka on julkaistu jäsenlehdessä 2/2013. Lehden löydät www.meripelastus.fi/helsinki sivujen lehti-osiosta. Varapuheenjohtajaksi valittiin Sami Korppi ja hallituksen jäseniksi Klaus Hannus, Christian Kurtén ja Timo Päre.

Henkilövalintojen lisäksi kokous hyväksyi toimintasuunnitel-

yksinkertaisesti voi avata ovea ja jatkaa matkaa kävellen. Vähäiseltä tuntuva ongelma kasvaa vesillä helposti suuremmaksi ja vaarallisemmaksi.

Kaikista tärkeintä yhdistyksen kannalta ovat kuitenkin vapaaehtoiset meripelastajat. Tukikohta tai pelastusvene itsessään ei auta ketään, vaan auttamisen tekevät meripelastajat. Pelastusveneillä toimivan miehistön lisäksi yhdistyksessämme on mukana myös paljon muitakin henkilöitä. Tällaisia on muun muassa hallituksessa ja hallinnossa, koulutuksissa, lehdessä, nettisivujen ylläpidossa, varainhankinnassa, tukikohdan kunnostamisessa sekä nuorisotoiminnassa. Näiden lisäksi tärkeä voimavara ovat meripelastajiemme perheenjäsenet. Ei ole yhtään liioiteltua sanoa, että te kaikki olette olleet mukana mahdollistamassa tuhannen

sadan ihmisen pelastamista viimeisten neljän vuoden aikana. Te kaikki olette myös joutuneet joustamaan meripelastuksen eteen. Iso kiitos siitä!

Syyskokouksessa hallituksen tehtäviin oli enemmän halukkaita, kuin oli paikkoja. Myös toimikuntien jäseniksi olen saanut yhteydenottoja kiinnostuneilta. Tästä on hyvä uuden puheenjohtajamme, Melinda Palomaan, jatkaa. Edessä on edelleen paljon työtä. Tänään apua tarvitsevaa ei lohduta, jos olimme eilen vesillä auttamassa. Hätätilanne ei tule koskaan suunnitellusti. Siksi meripelastajien tulee olla valmiina 24/7. Ja se työ jatkuu kaikkien vesillä apua tarvitsevien hyväksi.

Kiitos, että olen saanut johtaa tätä upeaa joukkoa yhteisen hyvän eteen.

Det allra viktigaste ur föreningens synpunkt är dock de frivilliga sjöräddarna. Basen eller räddningsbåten i sig själv hjälper inte någon utan hjälpen utförs av sjöräddarna. Förutom besättningen på räddningsbåtarna är många andra i föreningen med i arbetet. Dessa personer arbetar i styrelsen, i administrationen, utbildningen, tidningen, nätsidans underhåll, medelanskaffning, underhåll av basen samt ungdomsverksamheten. Också våra sjöräddares familjemedlemmar är en viktig resurs. Det är inte en överdrift att säga att ni alla har varit med om att rädda 1 100 personer under de senaste fyra åren. Ni har alla också varit tvungna att visa smidighet i samband med sjöräddningen. Stort tack för det!

På hösten fanns det mera intresserade av styrelsearbetet än det fanns platser. Också om utskottens medlemskap har jag fått flera förfrågningar. Från denna utgångspunkt är det bra för den nya

ordföranden, Melinda Palomaa att fortsätta. Det finns fortfarande mycket arbete framför oss. Den som behöver hjälp idag blir inte tröstad av att vi var ute för att hjälpa igår. Nödsituationer uppkommer aldrig enligt plan. Därför bör sjöräddarna vara färdiga 24/7. Och det arbetet fortsätter till godo för alla som behöver hjälp till sjöss.

Tack för att jag har fått leda denna lysande grupp för det allmänna bästa.

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

man sekä vahvasti yhdistyksen jäsenmaksuiksi henkilö- ja perhejäseniltä 35 € ja yhteisöjäseniltä 180 €. Meripelastusseura on vahvistanut ensi vuoden Trossimaksuksi 80 €, joka sisältää paikallisyhdistyksen jäsenmaksun. Suomen Purjehdus ja Veneilyyn (SPV) kuuluva veneilijä saa halutessaan 10 €:n alennuksen Trossijäsenmaksustaan. Meripelastusseuran yhteistyö OP-konsernin kanssa on myös muuttumassa, joten tästä syystä Pohjolavakuutuksen asiakkaat eivät valitettavasti enää saa omaa alennusta jäsenmaksustaan. He voivat kuitenkin saada SPV:n alennuksen ilmoittamalla venekerhonsa nimen meripelastusseuralle. Helpoiten ilmoittaminen käy meripelastusseuran internet-sivujen kautta www.meripelastus.fi, tai sähköpostilla toimisto@meripelastus.fi tai

jasienet.helsinki@messi.meripelastus.fi.

Ennen kokousta tutustuttiin Rajavartiolaitoksen Vartiointolaivueeseen. Nähtävillä oli päivystävä meripelastushelikopteri sekä huollossa olevia helikoptereita. Osa koneista näytti hyvinkin valmiilta, kun taas toisista puuttuivat muun muassa roottorit ja moottorit.

Jäsenmaksut 2020

Henkilöjäsen 35 €

Yhteisöjäsen 180 €

Trossijäsen 80 €, sisältää henkilöjäsenmaksun

Trossijäsen Suomen Purjehdus ja Veneilyn

alennuksella 70 €, sisältää henkilöjäsenmaksun

Kiirettä pitää

Päättynyt kausi oli Helsingin Meripelastusyhdistyksen kiireisin kautta historian. Lopulliset tilastot valmistuvat vuodenvaihteen jälkeen, mutta jo ennakotilastojen perusteella tehtäviä oli yli 18 prosenttia enemmän kuin viime vuonna ja 50 prosenttia enemmän kymmenen vuoden keskiarvoon verrattuna. Päättäneellä kaudella apuamme sai 300 henkilöä yhteensä 150 tehtävässä. Suorittamiemme meripelastustehtävien lukumäärä on pysynyt yhdistyksen osalta edellisvuosiin verrattuna kutakuinkin yhtä suurena. Sen sijaan hieman kiireettömämpien ja erityisesti Trossi-tehtävien lukumäärä on selvässä kasvussa. Yhtenä syynä tähän on ollut myös jäsenmäärän kasvu. Neljässä vuodessa jäsenmäärä onkin kasvanut

kolmasosalla. Tällä hetkellä jäseniä yhdistyksellä on yli neljä tuhatta.

Tyypillisimmät tehtävät pelastusveneille ovat teknisten vikojen tai merimiestäidollisten virheiden aiheuttamia konevikoja tai karilleajoja. Merellä olosuhteilla on aina oma merkityksensä ja vilkas merenkulku sekä veneily lisäävät tehtävien haasteellisuutta. Veneseurue, jolla on ohjailukyvytön vene laivaväylän lähistöllä, tarvitsee aina nopeammin apua kuin vastaava seurue hiljaisemilla vesillä. Nopeasti reagoimalla pystytään välttämään lisäonnettomuuksien syntyminen. Heinäkuun alussa käyttöön saatu Aisko on myös osoittautunut erittäin hyväksi ja tarpeelliseksi pelastusveneeksi. Tehtäviä sille on kertynyt ensimmäisen kauden aikana jo 75.

Perinteiset saaristo- ja rannikkonavigointi tutkinnot uudistuvat

Merenkulun perusteina käytettävät saaristo- ja rannikkonavigointitutkinnot uudistuvat hissukseen. Ensimmäinen uudenmuotoinen saaristonavigointitutkinto on suunnitteilla keväälle 2021 ja sen jälkeen on todennäköisesti vuorossa rannikkotutkinto. Suomen Navigaatioliiton järjestämiä tutkintoja on moitittu teoreettisiksi ja osittain ajasta jälkeen jääneiksi. Jatkossakin kompassisuunnasta täytyy osata laskea tosisuuntaan ja toisinpäin, mutta muuten laskutehtävien osuutta on tarkoitus vähentää. Tilalle on kaavailtu veneilyn elektroniikkaa ja muutenkin tutkinnon on pohdittu keskittyvän enemmän veneilyn tarpeisiin. Myös monivalintatehtävien osuutta ollaan lisäämässä. Käytännön osuutta saaristo- tai rannikkolaivuritutkintoihin ei ole kaavailtu. Uuden tutkinnon myötä myös perinteinen

Saaristonavigoinnissa käytettävä kirja on uudistunut. Nykyään se kulkee nimellä Veneilijän merenkulkuoppi 1 – Saaristonavigointi.

Navigaatioliitolla on ollut suuria paineita tutkintojen uudistamiseen. Vuoden 1991 huippuvuotena tutkinnon suoritti jopa yli 6000 henkilöä, keskiarvo 1990- ja 2000 -lukuilla on ollut 2000 ja 3000 välillä. Viime vuonna tutkinnon suoritti 1236 henkilöä. Myös Rannikkonavigoinnissa tutkinnon suorittaneiden määrä on pudonnut puoleen, viime vuonna suorittaneita oli 488 henkilöä. Saaristo- ja Rannikkonavigointitutkinnot ovat hyvä kurssi navigoinnin perusteisiin. Kurssien avulla merikartan lukeminen ja vesillä liikkuminen helpottuu selvästi, jolloin veneilystä pystyy myös nauttimaan enemmän.

Herätä huomiota

Monia merellä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia yhdistää yksi tekijä: kukaan ei havainnut hätätilannetta. Apu tulee tällöin väistämättä liian myöhään. Hätätilanteissa huomion herättäminen on yksi tärkeimmistä asioista. Huomion herättäminen korostuu vilkkaan veneilykauden ulkopuolella, jolloin vesillä ja

saaristossa on vähemmän ihmisiä. Vesillä kannattaa aina varautua siten, että apua pystyy hälyttämään tai muiden huomion herättämään vähintään kahdella eri välineellä. Jos toinen ei syystä tai toisesta ole käytettävissä, niin tällöin käytössä on vielä toinen keino avun hälyttämiseen.



Kuva: Sami Korppi

Kladi – Otteita kesän ja syksyn tapahtumista

Sukellusta keskellä väylää

Tiistaina 9.7 kello 17.35 PV Aisko oli partioajolla Hevossalmessa, kun sen miehistö havaitsi sillasta parinsadan metrin päässä ajelehtivan purjeveneen matalikon tuntumassa. Kiikaroidessa selvisi, että purjeveneen lähistöllä Lehmäsaaren viereisessä ihmisen on vedessä. Aiskon miehistö kiihdytti veneen täyteen vauhtiin ja hetken päästä se olikin jo paikalla. Selvisi, että purjeveneestä oli tippunut jonkinlainen esine mereen ja miehistö yritti sukeltaa esinettä ylös. Sukeltaja ui keskellä väylää, jolloin muut veneilijät joutuivat pysähtymään, ettei sukeltaja jäisi niiden alle. Purjevene oli sukeltajasta noin sadan metrin päässä, joten hänen havaitseminen ohikulkevista veneistä oli myös vaikeaa. PV Aisko saattoi sukeltelijan takaisin purjeveneeseen. Vahvojen suositusten kera pyydettiin kolmihenkiä seuruetta lopettamaan toiminta, jotta onnettomuutta ei pääsisi sattumaan.

Vesiskootterin hyytymisestä alkoi kiireinen lauantai

Lauantaina 27.7 kello 10.37 Trossi-palvelukeskus soitti PV Aiskon päivystävälle päällikölle. Vesiskootterin impelleri oli tukkeutunut, eikä moottori lähtenyt enää käyntiin. Skootteri oli saatu ajelehtien ja meloen Suomenlinnan etelärannalle turvaan laivojen ja veneiden väylältä. PV Aisko oli valmiudessa tehtävän tullessa Matosaareen, mutta koska akuuttia hätää ei ollut,

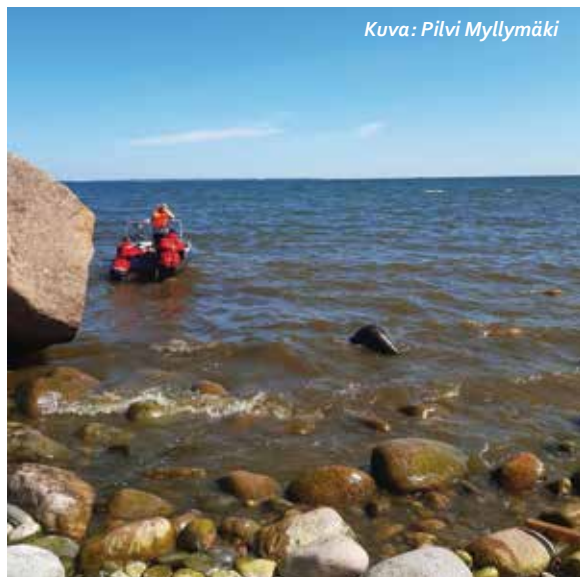
miehistö suoritti meneillään olleen Aiskon perhetyöskoulutuksen loppuun. Kello 11.12 Aisko lähti liikkeelle ja 25 minuutin kuluttua se oli kahden vesiskootteristin luona. Skootteri nostettiin Aiskon peräkannelle, jossa se kuljetettiin kotisatamaan. Vesiskootterit pääsivät sen sijaan hieman mukavammin Aiskon hytissä rantaan.

Aiskon päivä ei kuitenkaan ollut vielä ohitse, sillä iltapäivällä miehistö antoi neuvoja trossijäsenelle moottorin ilmaamiseksi. Tämän jälkeen Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) pyysi Aiskoa vuorostaan Katajaluodon itäpuolella olevan ajelehtivan moottoriveneilijän luokse. Veneen moottori oli alkanut kolisemaan kesken ajon. Paikan päällä Aiskon miehistö epäili kolinan johtuvan vetolaitteesta. Vene hinattiin turvasatamaan suurempien vahinkojen välttämiseksi. Päivän neljäs tehtävä tuli kello 17.53, kun moottoriveneen kone oli sammunut kesken ajon. Tällä kertaa matka ei ollut pitkä, sillä MRSC Helsinki kertoi veneen olevan aivan Matosaaren meripelastusaseman eteläpuolella. Kolmihenkinen seurue hinattiin Matosaareen, jossa konevikaa tutkittiin tarkemmin. Veneenomistaja kertoi vaihtaneensa juuri äskettäin akun. Tämä johdatti tarkastamaan akun kiinnityksen, jolloin havaittiin akkukaapeliin olevan hyvin hellästi kiinni. Johtojen kiristytyn jälkeen, apua tarvinneiden moottori käynnistettiin ja kaikki toimi jälleen normaalisti.



Vene maissa

Torstaina 25.7.2019 Trossi-palvelukeskus ilmoitti Porvoon Meripelastajien päivystävälle päällikölle, että Porvoon ulkosaaristossa Busterilla liikkeellä olleen pariskunnan vene oli yön aikana noussut niin sanotusti kuiville, eivätkä sillä liikkeellä olleet kaksi henkilöä päässeet jatkamaan matkaa. Porvoolaisten päällikkö tiesi Aiskon olevan Matosaassa valmiudessa, joten hän ohjasi tehtävän PV Aiskolle. Aiskon päällikkö soitti



Kuva: Pilvi Myllymäki

avuntarvitsijoille, jolloin selvisi, että tehtävä on normaalia hankalampi. Vene oli noussut rannalle joko läheisen laivaväylällä liikkuneen laivan aaltojen tai tuulen kääntymisen vuoksi. Avuntarvitsijoiden lähettämien kuvien perusteella se oli kokonaan kuivilla ja isojen kivien välissä. Venettä ei siten voinut hinata pois kivien välistä rikkomatta sitä. Tehtävää hankaloitti myös se, että kyseisen saaren rannat olivat hyvin kivikkoiset. Kello 11.25 Aisko saapui avuntarvitsijoiden luokse. Aluksi miehistö yritti etsiä sopivaa rantautumispaikkaa. Aivan kuivin jaloin ei miehistökään päässyt maihin, vaan rantautuminen onnistui vasta pelastuspukujen avulla. Miehistö nosti maissa olleen veneen keulaa sen verran, että kakkosnelonen saatiin veneen keulan alle. Sen jälkeen venettä luistatettiin käsivoimin kakkosnelosen päällä niin, että lopulta se saatiin pois kivien välistä. Veneen perä saatiin käännettyä merelle, jonka jälkeen pariskunta avustettiin veneeseen. Sen jälkeen pelastuspuvuissa edelleen ollut miehistö talutti veneen käsin kivien välistä niin syvään veteen, että perämoottorin pystyi laskemaan alas. Moottori ei ollut vaurioitunut ja se käynnistyi normaalisti. Lähes kahden tunnin aherrus oli tuottanut tulosta kello 13.20, kun pariskunta pääsi jatkamaan matkaa omin voimin kohti kotisatamaansa.



Hämärä yllättää

Sunnuntaina 15.9. kello 20.11 PV Rautauoma tapasi Villingin eteläpuolella kolme vesiskootteristia, jotka olivat hieman eksyksissä. Ilta oli hämärtänyt, joten maisemat näyttivät valoisassa liikkumaan tottuneille skootteristeille hieman oudoilta. PV Rautauoman miehistö opasti seurueen takaisin oikealle väylälle, ja kertoi oikean reitin loppumatkalle. Se olikin sitten jo skootteristeille helpompaa, sillä kaupungin valot johdattivat heidät kotisatamaan.

Karilleajo päätti matkan

Lauantaina 12.10. kello 10.06 Matosaassa ollut PV Aiskon miehistö sai Trossi palvelukeskuksesta soiton. Trossijäsen oli ajanut Kipparlahdessa karille, jonka johdosta veneen moottori ei enää toiminut. PV Aisko lähti kohti avuntarvitsijaa, jonne se saapui 10.35. Miehistö totesi yhdessä avuntarvitsijoiden kanssa, että parasta on hinata vene suoraan korjaamolle Sarvastoon. Sinne päästiin kello 12.33. Trossijäsenyyden ansiosta, veneilijälle ei aiheutunut ylimääräisiä kustannuksia hinauksesta ja vene saatiin korjaamolla työn alle heti seuraavana arkipäivänä.

Kuva: Teppo Oksanen





Nuoret tutustumassa meripelastukseen

Helsingin VPK:iden järjestämä vuorokauden kestänyt 24h -harjoitus päättyi myös Matosaareen, kun siellä järjestettiin yksi harjoituksen monista rasteista. Sunnuntaiaamusta 13.10. klo 05.00 ensimmäiset nuoret saapuivat Matosaareen, tehtävänä ihmisen pelastaminen vedestä sekä pelastuslautalle pelastautuminen. Moni nuorista pääsi ensimmäistä kertaa kokeilemaan pelastuspuvussa uimista ja pelastuslautalle kiipeämistä. Yhteensä Matosaaressa aamun aikana vieraili 200 palokuntanuorta.

Kone hajosi laivaväylän viereen

Lauantaina 19.10. kello 15.43 PV Aisko oli partioimassa Helsingin edustalla, kun se havaitsi Vallisaaren ja Suomenlinnan välissä liikkumattoman moottoriveneen. Miehistö meni kysymään, tarvitaanko veneessä apua. Tällöin selvisi, että veneen moottori oli sammunut kesken matkan, eikä enää käynnistynyt. Miehistö oli hätäankkuroinut veneensä, jotta se ei ajautuisi suoraan Kustaanmiekan laivaväylälle. Lähes 12 m/s puhaltanut lounaistuuli teki ilmasta napakan purevan, joten avoveineessä olleet kaksi alle kouluikäistä lasta ja kaksi aikuista otettiin Aiskon lämmittelemään. Moottorivene hinattiin MRSC Helsingin johdossa korjaamolle, jonka jälkeen veneessä olleet vietiin julkisen liikenteen lähelle. Tehtävä oli suoritettu kello 16.50.

Aisko talvehtimaan Pohjoisen kautta

PV Aisko nostettiin ylös merestä Vuosaaressa torstaina 7.11. Vene vietiin Kokkolaan valmistajatelakalleen Kewatec Alubootille takuukorjauksiin, sekä muutostöihin. Aisko on sarjansa ensimmäinen vene, joten siinä havaitut kehitysehdotukset on voitu ottaa huomioon jo syksyllä valmistuneeseen ja Konnevedelle sijoitettavaan veneseen. Kolmas Aiskon sisar valmistuu keväällä 2020 ja se saa kotinsa Kemiönsaareltä. Muutostöiden tarkoituksena on tehdä Aiskosta samanlainen kuin sisaruksensa, jolloin myös prototyypistä saadaan mahdollisimman toimiva.

Aisko ja PV Rautauoma tulevat talvehtimaan Hopeasalmen telakan Tolkkisten telakalla Porvoossa.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti





Mahtuu, ei mahdu, mahtuu – Aiskon pelastusvarusteet ja ohjaamo

Pelastusvene tarvitsee miehistön ja miehistö väli-
neet toimiakseen. Tällä kertaa tutustutaan PV Ais-
kon kätköistä löytyviin varusteisiin ja ohjaamon lai-
teisiin.

Kymmenenmetrinen vene kuulostaa helposti suu-
relta. Voisi kuvitella, että siihen olisi helppoa laittaa
varusteita vaikka millä mitalla. Loppujen lopuksi Ais-
kon tilat ovat kuitenkin pienet ja veneen valmistaja,
Kewatec Aluboot on tehnyt paljon työtä saadakseen
kaikki tavarat mahtumaan veneeseen. Eikä pelkäs-
tään mahtumaan, vaan tilaussopimuksen mukai-
sesti, jokaisella tavaralle tulee olla paikka, jossa se
pysyy paikoillaan myös merenkäynnissä. Tällä on
varmistettu se, etteivät irtotavarat aiheuta
vaaraa merellä.

PV Aiskon suunnittelun lähtökohtana oli tehdä ym-
pärikäveltävä vene, jonka miehistö pystyy ajamaan
venettä katetusta ja lämmitetystä ohjaamosta.
Vene ei ole niin sanotusti kokonaan katettu, vaan
perinteinen koppivene etu- ja takatilalla. Työturvai-
lisuuden vuoksi veneen ulko-osan lattia on tasainen
koko matkan keulasta aina perään saakka. Veneen
runko myös suojaa miehistöä veteen putoamiselta,
koska rungon laidat ovat yli puolen metrin korkui-
set. Veteen putoamisen voi estää myös käyttämällä
henkiliinoja. Henkiliinojen avulla kannella voi liikkua
siten, että liina on jatkuvasti kiinni veneessä ja sitä
käyttävässä miehistön jäsenessä.



Keulakannella työskentely on kunnollisten laitojen vuoksi turvallista



Valoa pimeyteen tuovat kaksi isoa etsintävalonheitintä ja rungon etuosaan sijoitetut rantautumisvalot



Lähelle merenpintaa asettuva perätaso mahdollistaa sujuvan työskentelyn veneen perässä



Tyhjennys-/palopumppua voidaan käyttää omalta paikaltaan veneessä tai se voidaan viedä maihin. Kuva :Oskar Krogell

Pois vedestä

Ihmisten pelastaminen Aiskolla sujuu parhaiten perästä tai keulasta. Iso ja avoin, vain reilun 15 senttimetrin korkeudella oleva peräkansi mahdollistaa työskentelyn mahdollisimman lähellä merta. Ihmisen pelastaminen onnistuu myös keulasta, jolloin veneen jetti, eli vesisuihku on kauempana ja moottorissa voidaan pitää vetoa päällä. Mikäli vedessä olevan henkilön luokse ei aivan päästä, voidaan hänen avukseen lähettää pintapelastaja. Pintapelastajan varusteisiin kuuluvat pelastuspuku, maski, snorkkeli, räpylät, turvaköysi, puukko, taskulamppu ja kypärä. Omaa pelastautumista varten myös koko muulle miehistölle on omat pelastuspuvut ja veneen peräosasta löytyy myös kuuden hengen pelastuslautta. Pelastusliivit ovat miehistöllä aina päällä, mutta ylimääräisiäkin liivejä on veneen mukaan laitettu.

Pimeässä etsimiseen ja veneen lähialueille valoa tuovat hytin katolle sijoitetut kaksi 80 watin led-valonheitintä, sekä keulaportin viereen upotetut rantautumisvalot. Työvaloina kannella voidaan käyttää valkoista tai pimeässä paremmin pimeänäkökyvyn säilyttävää punaista.

Loukkaantuneita varten Aiskossa on monipuoliset ensiapuvälineet. Välineitä täydentävät sydäniskuri, eli defibrillaattori sekä paareja merellä monipuolisempaan käyttöön soveltuva rankalauta. Hytin koosta johtuen paaripotilasta ei kuitenkaan saada veneen sisälle. Tämä ei pääkaupunkiseudulla ole ongelma, sillä tarvittaessa potilaan kuljettamiseen voidaan pyytää toinen yksikkö.

Vettä merestä veneeseen, maihin ja mereen

Tulipalojen sammuttaminen Aiskolla hoidetaan Esteri 650 TO moottoriruiskun avulla. Tämä Tohatsun nelitahtimoottorilla varustettu moottoriruisku tuottaa 525 litraa minuutissa 6 barin paineella. Letkua Aiskosta löytyy 60 metriä ja lisäksi vielä lyhyt kolmen metrin erillinen työjohto. Esterin pumppu

Ohjaamon edessä olevat luukut pitävät sisällään muun muassa tyhjennys-/palopumpun, sähköisen uppopumpun sekä sammuttimen. Ohjaamon styyrpuurin puolella on rankalauta, jota käytetään parien tavoin. Paapuurin puolelta löytyvät pumpun imuletkut



sopii erinomaisesti myös vuotavien veneiden tyhjentämiseen. Imuletkujen paikka on veneen kyljessä. Mikäli vähäisempi vesimäärä riittää, voidaan käyttää sähköllä toimivaa uppopumppua. Apukonetta Aiskossa ei tosin ole, mutta invertterin avulla, 600 watin tehoisella pumpulla saadaan poistettua 250 litraa vettä minuutissa. Uppoamisen estämiseen Aiskossa on myös perinteinen vuotomatto. Se voidaan uittaa apua tarvitsevan veneen rungon ulkopuolelle estämään veden pääsyä veneen sisälle. Sammutus- ja tyhjennysvälineet on keskitetty Aiskon keulaan. Raivausvälineet, kuten palokirves, sorkkarauta, vajerileikkurit, saha jne puolestaan löytyvät sisältä hytistä.

Tehty hinaamaan

Varsin moni Aiskon tehtävistä päättyy tavalla tai toisella hinaukseen. Perähinausta varten Aiskossa on vahva hinauspollari, jonka kautta hinausköysi laitetaan kiinni peräknaapiin. Knaapeja veneessä on erittäin runsaasti, sillä hyviä kiinnityskohtia tarvitaan laitureiden lisäksi kylkihinauksissa. Kun avustettava vene otetaan Aiskon kylkeen, päästään tällä tavoin erittäin ahtaisiin satamiin ja saadaan vene useimmiten suoraan omalle laituripaikalleen. Konetilan päällä oleva hinausköysi on pituudeltaan 100 metriä ja se riittää käytännössä kaikkiin Aiskolla tehtäviin hinauksiin. Vuosien varrella hyväksi havaittuja erilaisia hinausta helpottavia köysiä, lenkkejä ja kiinnikkeitä veneestä löytyy myös lukuisia määriä. Eikä unohtaa sovi myöskään vanhaa kunnon heitoliinaa, eli kastliinaa. Aina ei ole mahdollista päästä esimerkiksi kovan merenkäynnin vuoksi avuntarvitsijan viereen. Tällöin kastliinan avulla hinausköysi on mahdollista saada yli kymmenen metrin päähän. Kiinteätä apuvirranantojärjestelmää Aiskoon ei ole rakennettu, mutta apuvirtaa voidaan antaa erillisen startti-boosterin avulla. Boosteri onkin kätevä tapauksissa, jossa Aisko joutuu jäämään kauas avustettavasta.



Tyhjennys- / palopumpun imuletkut ovat veneen kyljessä



Penkkien alla on paikat pelastuspuvuille

Kunnolliset knaapit helpottavat avustettavien kiinnittämistä





Päänavigointivälineenä on Furunon Time Zero ja navigointiohjelmisto. Niiden suuret näytöt hallitsevat ohjaamoa



Ruorimiehellä on jousitettu penkki, sähköhydraulinen ruori sekä kaikki hallintalaitteet käden ulottuvilla

Ei tarvitse palella

Aiskon hytti lämpiää maissa erillisellä sähkölämmittimellä ja merellä moottorin jäähdytysveden avulla. Myös ikkunat pysyvät avoinna saman moottorista tulevan puhalluksen avulla ja ulkopuolella näkyvyydestä huolehtivat kunnolliset tuulilasinpyyhkijät tihkukytkimineen ja pissapoikineen. Aiskon päänavigointivälineenä on Furunon TimeZero järjestelmän tutka avoantennilla. Karttana käytetään tietokonepohjaista Iso Loisto-ohjelmaa, mutta toiminta-alueelta veneen mukana kulkevat myös paperiset merikartat. Navigointijärjestelmään kuuluvat myös satelliittikompassi, sääasema, AIS sekä kaikuluotain. Nämä kaikki ovat Furunon järjestelmiä, jotka ovat yhdistetty kiinteäksi osaksi Time Zero navigointiohjelmistoa.

Kuuleeko Aisko?

Ilman yhteydenpitovälineitä vesillä olisi aika yksinäistä. Meri-VHF kiinteällä digitaaliselektiivikutsulla, eli DSC:llä on ollut jo vuosikymmenet pelastusveneidenvakiovarusteena. Myös käsi-VHF:t ovat tuttuja laitteita, mutta nyt niitä on kaksi kappaletta. Pelastustehtävissä tärkeä viestiväline on Virve, jolla yhteydenpito hoidetaan muun muassa meripelastuskeskuksen ja muiden pelastusyksiköiden välillä. Virvejä Aiskossa on kaksi, toinen on kiinteä ja toinen kannettava versio on otettavissa miehistön mukaan veneen rantautuessa. Aiskoon on tuotu myös Rautauomasta tuttu status-paneeli, jolla voidaan lähettää veneen käytettävyyttä kuvaavia tilatietoja suoraan meripelastuskeskuksen näyttöruudulle.

Internet on nykyaikaa myös vesillä. Päällikön käytössä olevalla tietokoneella voidaan tehtävätiedot syöttää reaaliaikaisesti muun muassa Meripelastusseuran messi-järjestelmään. Ja onhan Aiskossa myös matka-

puhelin. SIM-kortteja veneessä onkin sitten useampia, sillä muun muassa murto- ja hälytysjärjestelmä vaatii oman liittymänsä.

Sumumerkkejä ei veneilijöiltä juuri kuule. Aiskossa ne voidaan tuottaa automaattisesti Furunon LH-5000 sarjan hailerilla. Sumumerkkien lisäksi hailerilla voidaan puhua ja kuunnella keula- ja peräkannella sijaitsevien kaiuttimien kautta, sekä antaa tarvittaessa muitakin varoitusääniä.

Vieläkö mahtuu mukaan?

Miehistö haluaa usein tuoda mukanaan oman nysäkkänsä vesille. Päällikön ja ruorimiehen penkkien alla löytyvät pienet tilat niille, samoin kuin hytin takaosan penkin alta. Totuuden nimissä on kuitenkin sanottava, että kovin suurta lätkäkassia ei veneeseen kannata raahata. Se ei vaan enää mahdu kyytiin. Kesäkuumalla jääkaappi tuo miehistölle helpotusta kylmän juoman ja myös eväiden säilytykseen. Sen sijaan isommalle murkinalle täytyy poistua maihin, sillä kahvinkeitintä, tai pentteriä veneessä ei ole. Eikä ole myöskään vessaa.

Meripelastusseuran pelastusveneet rakennetaan siten, että meripelastusseura määrittelee myös varusteet, joita veneessä tulee olla. Näin telakka pystyy suunnittelemaan varusteille paikat, sillä telakka myös asentaa kaikki varusteet. Kun uusi vene vastaanotetaan, siinä on mukana lyijykynää ja kumia myöten kaikki tarpeellinen. Näin oli myös Aiskossa ja käyttökelpoisuutensa vene onkin osoittanut. Siitä kertovat heinäkuun puolivälistä tähän hetkeen suoritettut 75 erilaista tehtävää.

Teksti ja kuvat: Jukka-Pekka Lumilahti



PV Emmi hinaa avuntarvitsijaa PV Mikrolog III:n varmistaessa perässä

Eteläsatamassa kiville

Kauniina kesäisenä iltana Kalle Torniainen oli ystäviensä kanssa purjehtimassa Kustaanmiekasta kohti Eteläsatamaa Sy Marinilla. Päivä oli mennyt hienosti, sillä aurinko helli seuruetta kuin kauneimpana kesäpäivänä. Vedet olivat Kallelle tuttuja, olihan hän purjehtinut jo monet vuodet myös Helsingin edustalla. Pohjoisviitta jäi veneen oikealle puolelle aivan Valkosaaren lähistöllä. Kaiku lähti nopeasti nousemaan, ja syvyys väheni. Kalle laittoi pakin päälle, ja ison purjeveeneen potkuri teki kaikkensa vauhdin hidastamiseksi. Liian myöhäistä, törmäys kiveen on väistämätön.

Pois kiveltä

Kukaan ei onneksi loukkaantunut törmäyksessä, eikä vene vuotanut vettä. Kalle huohti hetkeksi ja yritti irrottaa venettään pakittamalla. Mitään ei tapahtunut, joten Kalle soitti meripelastuksen hälytysnumeroon 02941000. Hetken päästä paikalle saapui merivartioston RIB-vene Suomenlinnasta ja myös Poliisin Ville -vene. Sy Marin irtosi helposti RIBin vetämänä,

jonka jälkeen Kalle sai puhaltaa pitkän puhalluksen alkometriin. Kallen kunnossa ei kuitenkaan ollut mitään moitittavaa, joten merivartiosto ja Poliisi saattoivat Sy Marinin kotisatamaan. Kaikki näytti olevan kunnossa, vai oliko sittenkään?

Katsellessaan laiturilta Marinaa Kalle huomasi keulan uivan hieman normaalia syvemmällä. Hän päätti tarkastaa veneen pilssin uudestaan. Sieltä löytyikin jonkin verran vettä. Keulapiikissä odotti suurempi yllätys, sillä siellä vettä oli paljon. Keulapiikissä täytyi olla vuoto. Ensin vettä yritettiin poistaa äyskärillä, mutta siitä ei tullut mitään. Tila oli ahdas ja keulapotkurin akkukin oli edessä. Kalle oli Meripelastusseuran Trossi-jäsen, joten hän päätti soittaa Meripelastusseuran Trossi-palvelunumeroon. Sieltä tehtävä yhdistettiin Helsingin Meripelastusyhdistyksen päivystävälle päällikölle. Päällikkö päätti lähteä paikalle silloin vielä yhdistyksen käytössä olleella Mikrolog III:lla. Sy Marinin luona tilanne osoittautui hankalam-



PV Mikrolog III (oik) ja PV Emmi karille ajaneen purjeveneen vieressä iltahämärässä

maksi, mitä Mikrologin päällikkö oli kuvitellut. Vettä oli niin paljon, että vene täytyisi saada nostettua vielä samana päivänä. Toisaalta Mikrologin pumppaus-teho ei ollut kovin hyvä, joten päällikkö päätti pyytää toisen pelastusveneen apuun Espoosta. Onneksi PV Emmi oli tukikohdassaan Mellstenissä lähtövalmiina, joten se lähti saman tien kohti Helsinkiä.

Telakalle

Marin pystyi lähtemään kotisatamastaan omalla koneellaan, mutta heti sataman ulkopuolella, vauhdin noustessa, veden määrä purjeveneen sisällä nousi huolestuttavasti. Tällöin Mikrologin päällikkö päätti ottaa toisen suunnitelman käyttöön. PV Emmi ajettiin Marinin viereen ja Emmi otti sen kylkihinaukseen. Emmistä asetettiin pumpun imuletku Marinin keulaan, jonka jälkeen veden pinta ei enää noussut. Onneksi hinausmatka ei ollut pitkä, vaan Marin saa-

tiin Mikrologin ja Emmin yhteisvoimin Hernesaareen Jouko Lindgrenin telakan laituriin. Nosturi käynnistettiin ja Marin nousi saman tien maihin. Tällöin keulasta paljastui kunnan reikä. Keskellä keulaa, noin puolen metrin syvyydessä oli pahannäköinen kolo. Vene oli osunut terävään kiveen, joka oli lävistänyt paksun keularangan kokonaan, joten vesi pääsi suoraan sisälle keulapiikkiin.

Keula korjattiin Jouko Lindgrenin telakalla ja Sy Marin pääsi takaisin omaan elementtiinsä muutaman viikon maissa olon jälkeen. Veneeseen jouduttiin vaihtamaan keulapotkuri ja akku, mutta muuten suuremmilta vaurioilta välttyttiin.

Avuntarvitsijan tiedot on muutettu yksityisyyden turvaamiseksi.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti Kuvat: Sebastian Nilsson



Niklasta viehättäviä veneilyssä varautuminen, maiseen ja sekavaa ajettava tarkkuus.

Syyskokouksessa palkitut

Vuoden aktiivituoppi:
Sebastian Nilsson-Olland

Harrastusmerkki:
Tanja Arffman
Juho Hannus
Riia Koskelainen
Veera Kosonen
Lasse Lehtinen
Elina Leiviskä
Aino Ovaskainen
Eeva Randén
Niklas Rosti
Vesa Rutanen

Ansiomerkki:
Olli Koponen
Tero Kangosjärvi
Agnieszka Eliaz
Walteri Nyysönen
Fredrik Stenius
Peetu Huittinen
Teppo Oksanen
Jani Virtanen
Aaro Vasama
Sara Mörsky

Ansiomitali:
Mikael Andersén
Jaakko Heikkilä
Ritva Heikkinen
Markku Tamminen
Reetta Rönkkö

Meripelastusseuran huomionosoitukset jaetaan neljään luokkaan: Harrastusmerkki, Ansiomerkki, Ansiomitali ja Ansioristi. Kaikki merkit myöntää meripelastusseura jäsenyhdistyksen anomuksesta.

Aktiivituoppi on yhdistyksen oma palkinto, jonka hallitus myöntää vuosittain toiminnassa erittäin aktiivisena mukana olleelle. Tuoppi on kiertopalkinto, joka on kiertänyt jo vuodesta 1981 alkaen. Nyt kyseessä on jo kolmas palkinto edellisten tullessa täyteen nimiä kaiverretuiksi.

Harrastusmerkin iloiset saajat syyskokouksessa Lasse Lehtinen (oik), Vesa Rutanen ja Niklas Rosti



Ansiomerkin saajista paikalla syyskokouksessa olivat Aaro Vasama (oik), Jani Virtanen, Teppo Oksanen, Tero Kangosjärvi, Walteri Nyysönen, Peetu Huittinen, Agnieszka Eliaz ja Sara Mörsky



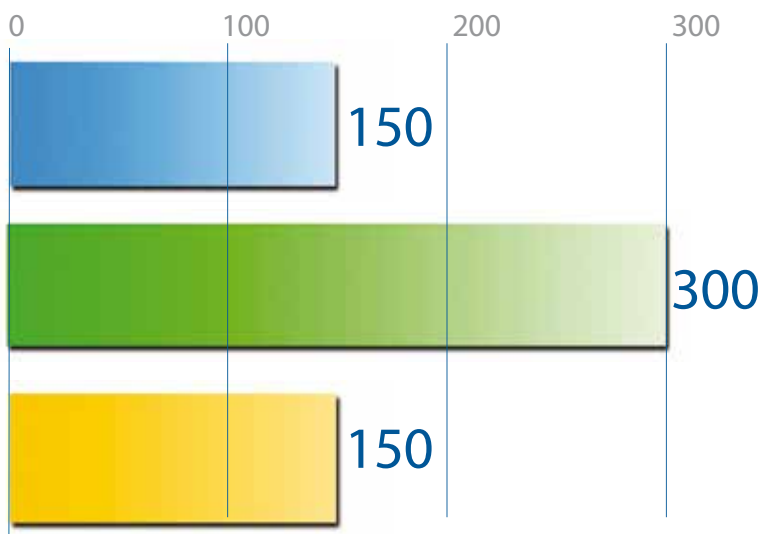
Ansiomitaleita olivat noutamassa Markku Tamminen (oik), Ritva Heikkinen, Jaakko Heikkilä ja Mikael Andersén



Vuoden 2019 tilastoa



Tehtävien lukumäärä



Pelastettuja ja avustettuja henkilöitä



Pelastettuja ja avustettuja aluksia

Jäsenmäärä 4178

Henkilöjäseniä 4103, Yhteisöjäseniä 75



Melinda Palomaa ny rorsman

Helsingfors Sjöräddningsförenings höstmöte valde Melinda Palomaa till ny ordförande. Melinda har kommit med i sjöräddningen i slutet på 1990-talet och arbetar på Röda Korset. Du kan läsa mera om Melindas tankar i nästa Stadin Trossi-tidning. I väntan på det kan du läsa om hennes smultronställe i medlemstidningen 2/13. Tidningen hittar du på nät-sidans www.meripelastus.fi/helsinki tidningsavdelning. Sami Korppi valdes till viceordförande och till styrelsens medlemmar Klaus Hannus, Christian Kurtén och Timo Päre.

Utöver personvalen godkände mötet verksamhetsplanen och fastställde föreningens medlemsavgifter till 35 € för person- och familjemedlemmar och 180 € för samfundsmedlemmar. Sjöräddningssällskapet har fastställt Trossenavgiften 80 € som innehåller lokalföreningens medlemsavgift. En båtägare som hör till Segling och båtsport i Finland (SPV) får, om man så önskar, en rabatt på 10 € på Trossenavgiften. Sjöräddningssällskapets samarbete med OP-koncernen kommer också att förändras och därför kommer försäkringsbolaget Pohjolas kunder inte mera att få sin

egen rabatt på medlemsavgiften. De kan dock få SPV-rabatten genom att meddela sin båtförenings namn till Sjöräddningssällskapet. Lättast sker meddelandet på Sjöräddningssällskapets sidor www.meripelastus.fi eller med epost toimisto@meripelastus.fi eller jaset.helsinki@messi.meripelastus.fi.

Före mötet bekantade vi oss med Gränsbevakningsväsendets Bevakningsflygdivision. Till påseende fanns den dejourerande sjöräddningshelikoptern samt helikoptrar under servicearbete. En del helikoptrar såg ganska färdiga ut medan andra saknade bl.a. motorer och rotoror.

Medlemsavgifter 2020

Personmedlem 35 €

Samfundsmedlem 180 €

Trossenmedlem 80 €

(innehåller personmedlemsavgiften)

Trossenmedlem med SPV-rabatt 70 €, innehåller personmedlemsavgiften

Det är bråttom

Den gångna säsongen har varit den mest brådskan- de i Helsingfors Sjöräddningsförenings historia. Den slutliga statistiken blir färdig efter årsskiftet men redan på basen av preliminära uppgifter var uppgifter- nas antal 18 % högre än förgående år och 50 % högre än medeltalet för 10 år. Under den gångna säsongen fick över 300 personer hjälp i sammanlagt 150 upp- drag. De utförda sjöräddningsuppdragens antal har för vår förenings del hållits ganska konstant jämfört med de tidigare åren. Däremot har de mindre bråd- skande och särskilt Trossenuppdragen klart ökat. En orsak till detta är också medlemsantalets ökning. På fyra år har medlemsantalet ökat med en tredjedel. Nu är medlemsantalet över fyra tusen.

De mest typiska uppdragen för räddningsbåtarna är tekniska problem, maskinproblem eller grundstöt- ningar som beror på bristande sjömanskunskap. På havet har omständigheterna alltid sin egen bety- delse och den livliga fartygs- och båttrafiken ökar uppgifternas utmaningar. Ett båtsällskap som har en icke manöverduglig båt nära fartygsfarleden behöver alltid hjälp snabbare än ett motsvarande sällskap på lugnare vatten. Genom att reagera snabbt strävar man till att förhindra ytterligare olyckor. Aisko som vi fick i bruk i juli har också visat sig vara en mycket god och nödvändig räddningsbåt. Den har under sin första säsong redan samlat 75 uppdrag.

De traditionella Skärgårds- och Kustnavigationsexamina förnyas

Skärgårds- och Kustnavigationsexamina som används som grund för sjöfarten förnyas så småningom.

Den första Skärgårdsnavigationsexamen med den nya formen planeras för våren 2021 och därefter sannolikt Kustnavigationsexamen. Examina som ord- nas av Finlands Navigationsförbund har klandrats för att de är för teoretiska och delvis föråldrade. Också i fortsättningen kommer man att behöva kunna räkna rättvisande kurs från kompasskurs och tvärtom men annars är avsikten att minska på räkneuppgifternas antal. Istället har man tänkt sätta in bâtelektronik och också mer allmänt har man funderat att examen mera skulle täcka båtlivets behov. Också flervalsupp- gifternas andel kommer att öka. En praktikdel har

man inte tänkt inkludera i Skärgårds- eller Kustna- vigationsexamina. I samband med den nya examen förnyas också den traditionella boken som använts i Skärgårdsnavigationen. Nu går den under namnet Veneilijän merenkulkuoppi 1 – Saaristonavigointi.

Navigationsförbundet har haft ett stort tryck på att förnya examina. Toppåret 1991 avlades examen av över 6 000 personer, medeltalet under 1990- och 2000-talet har varit mellan 2 000 och 3 000. Förra året avlades examen av 1 236 personer. Också för Kustnavigationsexamen har antalet minskat med hälften, förra året avlades examen av 488 personer. Skärgårds- och Kustnavigationsexamina är bra kurser i navigationens grunder. Med hjälp av kurser blir det klart lättare att läsa sjökort och att röra sig på sjön varvid man kan njuta mera av båtlivet.

fyra år har medlemsantalet ökat med en tredjedel. Nu är medlemsantalet över fyra tusen.

De mest typiska uppdragen för räddningsbåtarna är tekniska problem, maskinproblem eller grundstöt- ningar som beror på bristande sjömanskunskap. På havet har omständigheterna alltid sin egen bety- delse och den livliga fartygs- och båttrafiken ökar uppgifternas utmaningar. Ett båtsällskap som har en icke manöverduglig båt nära fartygsfarleden behöver alltid hjälp snabbare än ett motsvarande sällskap på lugnare vatten. Genom att reagera snabbt strävar man till att förhindra ytterligare olyckor. Aisko som vi fick i bruk i juli har också visat sig vara en mycket god och nödvändig räddningsbåt. Den har under sin första säsong redan samlat 75 uppdrag.



**KASUUNIN
TUOLLA PUOLEN**

A wide-angle photograph of a coastal town in winter. The foreground is a dark, calm body of water. In the middle ground, a small town with colorful houses and buildings is nestled at the foot of a large, snow-covered mountain. The mountain has a prominent, jagged peak. The sky is a clear, pale blue. A blue diagonal banner with white text is in the top left corner.

Matkalla Grönlantiin tutka on säädetty 48 mailille,
eikä kaiun kaikuja missään

Jäävuori kellahtaa ylösalaisin

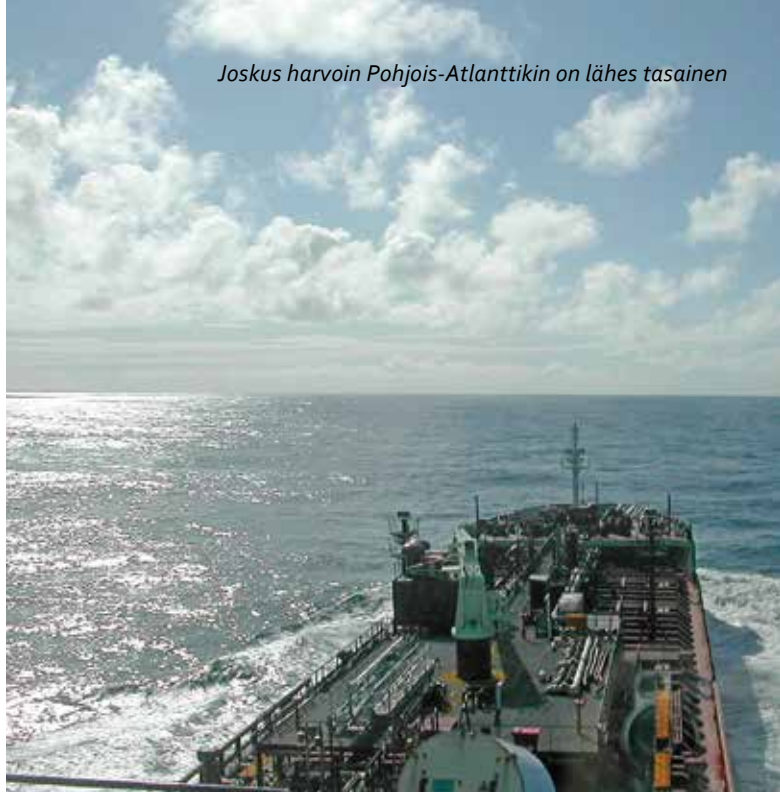
Olemassaolonsa loppupuolelle päässeet jäävuoret ovat niitä hankalimpia. Pienenevä jäävuori sulaa veden alla nopeammin kuin ilmassa. Joten jossain vaiheessa jääkimpale pyörähtää ympäri ja pinnalle nousee veden alla sulanut osa, joka on pyöreämuotoinen ja näkyy siksi paljon huonommin tutkassakin. Jäävuorista myös irtoaa pienempiä osia. Alle 10 metrin palaset, jotka hädin tuskin näkyvät pinnan yläpuolella, ovat ikävimpiä. Eihän sellainen toki laivaa upottaisi, mutta voisi aiheuttaa melkoisia vahinkoja. Tähystykseen motivointia helpotti se, että jäävuorten lisäksi noilla vesillä on mahdollisuus bongata myös valaita.

Karun kaunis Grönlanti

Matkan haasteet palkitaan, kun päästään perille Grönlantiin. Maisemat ovat karun kauniita ja maihin on kiva päästä pitkän matkan jälkeen. Miehistön kalastava osuus on yleensä innoissaan Grönlannin vesistä. Noin kuusi kertaa Suomen kokoisella saarella asuu 57 000 ihmistä, eli jotakuinkin saman verran kuin Mikkelissä. Pääkaupunki Nuukissa asukkaita on 17 000. Kaikki muukin asutus on luonnollisesti rannikoilla, koska sisämaassa on pelkkää jäätikköä. Tiesitkö muuten, että Grönlannissa ei ole maanteitä? Katuja on toki kaupungeissa ja kylissä, mutta niiden välillä ei ole teitä. Kulkemiseen käytetään tilanteen mukaan muun muassa veneitä, moottorikelkkoja, lentokoneita ja koiravaljakoita.

Vain yhdessä Grönlannin satamistamme, eli pääkaupunki Nuukissa, oli normaali laituri käytettävissämme. Muissa paikoissa laivan kiinnitys oli hieman erikoisempi. Ensimmäiset ankkurit pudotettiin molemmin puolin lopullista kiinnityspaikkaa pitkällä kettingillä, sitten perästä vedettiin veneen avustuksella naruja maihin niin, että perä jäi kymmenien metrien päähän rannasta. Lastiletkun pää uitettiin veneellä laivan vierelle, josta se nostettiin laivan nosturilla, poistettiin sokealaippa ja letku kytkettiin laivan putkiin. Harvinainen ja hieman työläs, mutta hyvin toimiva systeemi. Kaikki kulkeminen maihin tapahtui veneellä.

Joskus harvoin Pohjois-Atlanttikin on lähes tasainen



Yleensä Grönlannista kuvataan värikkäitä omakotitaloja, mutta kyllä sieltä harmaita kerrostalojakin löytyy



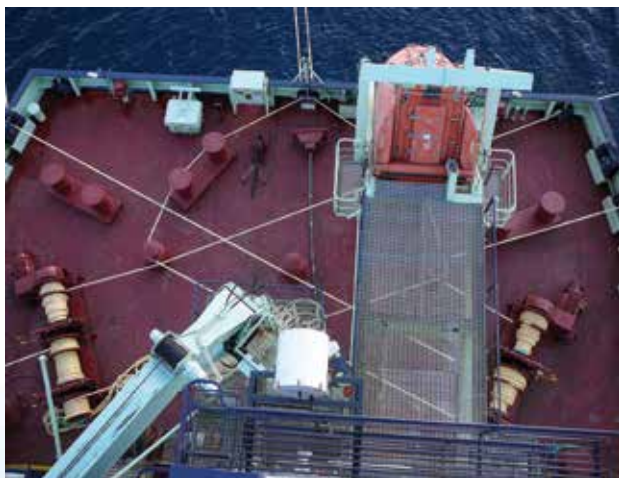


Arktisia makuja

Paikalliset ruoat ovat myös mielenkiintoisia ja meren-eläviä syödään luonnollisesti paljon. Eräällä matkalla kävin Nuukin suurimman hotellin ravintolassa illallisella. Alkupalaksi oli sashimina eli raakana tarjottua valasta ja hyljettä, pääruokana myskihärkäpihvi. Grönlantilaisilehan on alkuperäisasukkaiden kulttuurin perusteella myönnetty poikkeus valaiden pyyntikiellosta. Valas oli todella erikoinen kokemus, jotain punaisen lihan ja kalan välimaastosta, niin erikoiselta kuin se kuulostaakin. Raa'an hylkeenlihan maku oli kauniisti sanottuna totuteltua vaativa. Myskihärkä puolestaan muistutti melko paljon perinteisempää naudan pihviä, mutta olihan se maku selvästi riistaisampi.

Teksti: Sami Korppi

Kuvat: Sami Korppi ja Auli Kurko



Joskus kiinnitysköysien vetämisessä tarvitaan mielikuvitusta, jotta ne saadaan lähtemään vinsseiltä sopivaan suuntaan







Posti Green

Kuva: Teppo Oksanen

Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2019 sekä toivottaa Hyvää Joulua ja Onnellista Vuotta 2020.

Helsingfors Sjöräddningsförening tackar alla sina medlemmar och de som understött oss under säsongen 2019, och önskar God Jul och Gott Nytt År 2020.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki