

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

1/20

- 
- *Esittelyssä uusi Puheenjohtaja*
 - *Meri-VHF veneilijän turvana*
 - *Tankkilaivalla viiniviljelmien keskellä*

STADIN TROSSI 1/20

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

Seuraava lehti ilmestyy kesäkuussa.

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

Nästa tidning utkommer i juni.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Päätoimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti

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:

Kesän rauhallinen hetki

Kuva: Markku Tamminen



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



Laineilla viihtyvä puheenjohtaja

sivut 11–13

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 5–6



Otteita syksyn ja talven tapahtumista
Trossi – meripelastusseuran jäsenpalvelu

sivut 7–10



Meri-VHF

Tilastot ja kokouskutsu

sivut 14–17
sivut 18



Svensk resumé

Kasuunin tuolla puolen

sidorna 19–20
sivut 21–23



Viime kaudella yhdistyksessä rikottiin kaikkien aikojen meripelastus- ja avustustehtäväänäytys: noin 160 kpl. Ennätyksen taustoja on monia – toisaalta lisääntynyt veneily Helsingin saaristossa on myönteinen ja odotettu kehitys, mutta veneilijöiden merihätä toki ei. Trossi-jäsenpalvelun (lue lisää sivulta 10) ostaneiden jäsenmäärä kasvaa vuosittain ja tämä on kasvattanut myös tehtävien määrää. Jäsenistömme ja Trossi-jäsenpalvelun ostaneiden kasvu kertoo luottamuksesta tekemäämme työhön. Yhdistys saa olla kiitollinen siitä, että vapaaehtoisten meripelastajien apuun ja osaamiseen luotetaan, sekä jäsenien että meripelastusviranomaisten taholta.

Helsingin Meripelastusyhdistys on tunnettu hyvästä kalustosta, tukikohdasta, varustelusta ja miehistön korkeista osaamisvaatimuksista. Yhdistyksen toimintaa pyörittävät aktiivit, joihin kuuluvat päivystävä miehistö, muu miehistö sekä aktiivit, jotka osallistuvat eri tavoin arvokkaalla panoksellaan yhdistyksen toiminnan ylläpitämiseen ja kehittämiseen. Aktiivien korkea osaaminen on luonut yhdistykseen luottamuskuultuurin, jossa aktiivit voivat toteuttaa tehtäviään itsenäisesti. Tätä toimintakulttuuria on uutena puheenjohtajana helppo jatkaa. Kaikkia meitä aktiiveja yhdistää rakkaus mereen, auttamisen halu ja itsemme kehittäminen. Vapaaehtoistyössä ollaan mukana rakkaudesta lajiin ja se näkyy kauden 2019 toimintatilastoista, jonne oli kirjattu yli 30 000 koulutus- ja partioajotuntia. Näiden tuntien lisäksi on tuhansia kirjaamattomia tunteja, kuten esimerkiksi tämän lehden tuottaminen, jota on tehty pitkäjänteisesti ja taidokkaasti.

Vaikka toiminta on ammattimaista, se on kuitenkin vapaaehtoista eikä kukaan saa työstä rahallista palkkiota. Joskus kova vaatimustaso näkyy resurssien ohuutena tai riittämättömyytenä. Tällöin on tärkeää tukea päivystävää miehistöä jaksamisessa, motivaation ylläpidossa ja osaamisessa. Aktiiveille ja sellaisiksi haluaville on tarjolla monia tehtäviä näissä tukitehtävissä: kiinnostaako sinua tulla joka tiistaiisiin talkoisiin ylläpitämään upeaa meripelastusasemaamme Matosaareissa? Tai haluatko osallistua huippumodernien alustemme ylläpitoon ja huoltoon? Vai onko Trossi-palvelun puolesta puhuminen venekerhossani se sinun juttusi?

Jobba tillsammans

Under den förra säsongen gjordes ett rekord i sjöräddnings- och assistansuppdrag: Cirka 160 st. Det finns många bakgrundsfaktorer bakom rekordet – å ena sidan är det livligare båtlivet i Helsingfors skärgård en positiv och förväntad utveckling, men båtar i sjönöd är det naturligtvis inte. Antalet båtägare som köpt Trossen-medlemstjänsten (se mera på sida 10) ökar årligen och det ökar naturligtvis antalet uppdrag. Tillväxten i medlemsantalet och antalet köpta Trossentjänster visar på ett förtroende för vår verksamhet. Föreningen får vara tacksam för att man litar på de frivilliga sjöräddarnas hjälp, både bland medlemmarna och sjöräddningsmyndigheterna.

Helsingfors Sjärräddningsförening är känd för bra båtar, sjöräddningsstation, utrustning och höga krav på besättningens kunskaper. Föreningens verksamhet sköts av aktiva medlemmar, till vilka hör de dejourerande besättningarna, annan besättning samt andra aktiva, som på olika sätt deltar med en värdefull insats i upprätthållandet och utvecklingen av föreningens verksamhet. De aktivas höga kunskapsnivå har skapat en förtroendekultur i föreningen, där de aktiva självständigt kan fullgöra sina uppgifter. Som ny ordförande är det lätt att fortsätta med denna verksamhetskultur. Alla vi aktiva har en kärlek till havet, en vilja att hjälpa och att utveckla oss själva gemensamt. Man är med i frivilligarbetet av kärlek till verksamheten och det syns i verksamhetsstatistiken för år 2019 som visar över 30 000 timmar utbildnings- och patrulltimmar. Utöver dessa timmar finns det tusentals icke registrerade timmar, som till exempel produktionen av denna tidning, som har gjorts långsiktigt och skickligt.

Även om utförandet är professionellt är det i alla fall frivilligt och ingen får betalt för arbetet. Ibland visar sig den höga nivån på fordringarna som tunna eller otillräckliga resurser. Då är det viktigt att stöda den dejourerande besättningen att orka, att upprätthålla motivationen och kunnandet. För aktiva och sådana som önskar bli aktiva erbjuds många uppgifter i dessa stödfunktioner: Är du intresserad av att varje tisdag komma med på talko för att sköta vår fina sjöräddningsstation på Maskholmen? Eller delta i underhållet av våra toppmoderna båtar? Eller är din grej att tala för Trossen-tjänsten i din egen båtklubb?



Melinda Palomaa
Puheenjohtaja / Ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi



Aiskon sisar kävi koeajoissa syksyllä Matosaassa. Kuva: Oskar Krogell

Aiskon sisarukset valmistuvat

Konnevedelle suuntaava Aiskon perämootoreilla varustettu sisarus on valmistunut. Vene-messuilla näytteillä olleessa veneessä on kaksi Mercuryn 250 hevosvoiman moottoria, jolla vene saavuttaa yli neljäkymmenen solmun nopeuden. Aisko jää sisaruksen huippuvauhdista noin kymmenen solmua, mutta matkanopeudella veneiden vauhtiero ei olekaan enää kovin suuri. ”Molemmat ovat hyviä

pelastusveneitä. Toisella tietyt ominaisuudet ovat parempia kuin toisella, jossain toisessa taas Aiskolla on etunsa perämoottorisisarukseensa verrattuna”, kertoo molempia veneitä syksyllä ajanut PV Aiskon päällikkö Oskar Krogell. Sarjan kolmas vene valmistuu alkukesästä. Se on Aiskon tavoin diesel-veisisuihkuvetoinen ja se saa kodin Kasnäsistä.

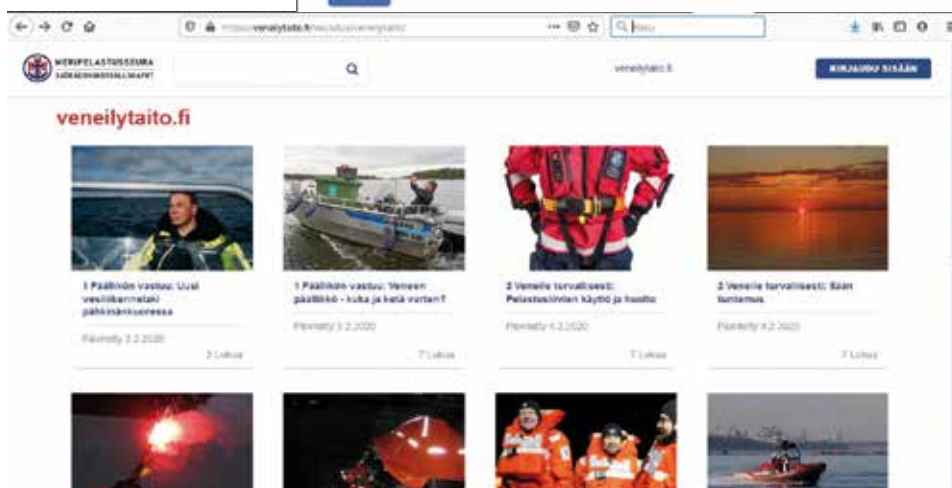
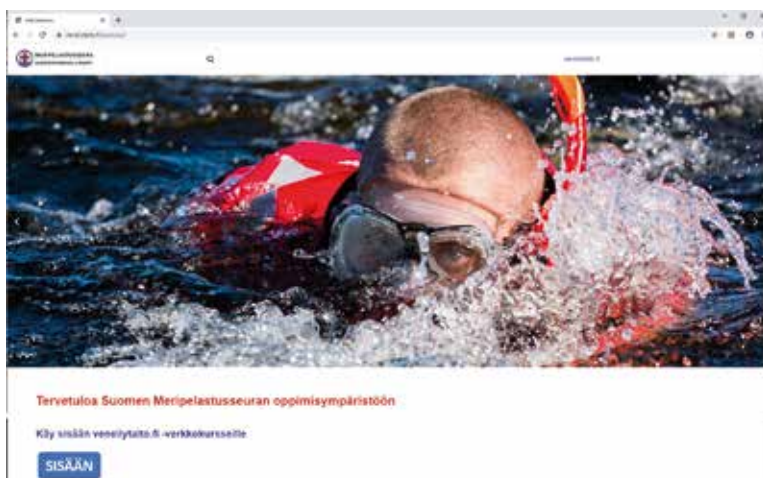
Vesiliikennelaki uudistuu

Tulevana kesänä yksi veneilyn keskeisistä määräyksistä uudistuu. Vesiliikennelain uudistus on niin sanottu kokonaisuudistus, joka selkeyttää muun muassa vesiliikennelain ja merilain suhdetta, sekä keventää vuokravenesääntelyä. Kokonaan uutena lakiin on tuotu vaatimus päällikön roolista huviveneissä. Jatkossa kaikissa yli 2,5 metrin pituisissa veneissä on oltava päällikkö, joka vastaa matkustajien ja veneen turvallisuudesta. Huomioitavaa on, ettei päällikön välttämättä tarvitse olla henkilö, joka on veneen

ruorissa. Helsingin Meripelastusyhdistyksen edustajat voivat tulla kertomaan esimerkiksi venekerhojen tilaisuuksiin lain vaikutuksista veneilyyn. Ota rohkeasti yhteyttä helsinki@messi.meripelastus.fi tai 0505713940

Meripelastusseuralta veneilijöille verkkokoulutusta

Meripelastusseura lanseerasi vene-
messuilla uuden veneilijöille tarkoi-
tetun verkkokoulutuksen. Veneily-
taito -nimisen palvelun löydät osoite-
teesta www.veneilytaito.fi. Koulus-
tus keskittyy veneilyturvallisuuteen
ja sen takana ovat Meripelastusseu-
ran kokeneet meripelastajat. Kirjoi-
tuksissa on paljon käytännön vink-
kejä ja neuvoja, joiden avulla veneily
on entistäkin mukavampaa. Käy
kurkkaamassa kehittyvää veneilijän
verkkokoulusta!



Meripelastusseuran uuden verkkokoulutuksen avulla saat hyviä vinkkejä veneilyyn.



Kuva: Mikko Pätäri

Kladi – Otteita syksyn ja talven tapahtumista

Ei taukoa elokuussa

Lauantaista 24.8. muodostui kiireinen päivä PV Aiskon miehistölle. Leppoisa loppukesän päivä sai veneilijät liikkeelle pääkaupunkiseudun saaristoon. Kello 12.35 Trossi-palvelukeskus soitti Aiskon päällikölle. Sipoon Mustassa Hevosessa oli moottorivene, jonka jäähdytysvesiputki oli irronnut. Vene oli kiinni laiturissa, joten miehistö söi rauhassa lounaan loppuun Matosaaren meripelastusasemalla ja lähti sitten kohti itää. Kello 13.30 PV Aisko oli avuntarvitsijan luona. Hetken aikaa asiaa tutkittiin, mutta todettiin ettei jäähdytysvesiputkea pystytä korjaamaan paikan päällä. Näin veneilijä hinattiin Herttoniemeen. Kello 15.29 tehtävä oli ohitse. Melkein saman tien Meripelastuslohkokeskus otti yhteyttä. Stora Lekholmenin luona oli purjehtimassa purjevene, jonka moottori oli rikki. He pystyivät purjeilla taittamaan matkaa kohti kotisatamaa, mutta laituroinnissa kaksihenkinen seurue tarvitsisi apua. PV Aiskon päällikkö soitti purjeveneeseen ja sovittiin, että Aisko läh-

tee kohti venettä ja auttaa heidät kotilaituriin. Kello 16.04 Aisko oli purjeveneeseen luona. Loppumatka kotisatamaan kulki monen kapeikon ja tiukkojen käännostien kautta, joten Aisko otti purjeveneeseen hinaukseen. Näin vene saatiin turvallisesti ja nopeimmin kotisatamaan. Kello 17.09 Aiskon keula käännettiin kohti Matosaarta.

Kello 19.34 Trossi-palvelukeskus soitti jälleen. Laajasalon Reposalmessa oli kolmihenkinen moottoriveneeseen moottori hajonnut ja he olivat ankkuroituneet Vartiosaaren kupeeseen. Aisko lähti paikalle ja löysi venekunnan kello 19.59. Tällöin paljastui, että moottoriveneen akseli oli vaurioitunut, eikä venestä tästä syystä enää liikkunut. Veneilijöiden kotisatama oli Marjaniemessä, joten Aiskon miehistö hinasi veneen ja siinä olleet henkilöt sinne. Matka ei ollut pitkä, joten kello 20.22 Aisko oli vapaa tästä tehtävästä. Miehistö lähti jälleen kohti Matosaarta, jossa odotti lämmin sauna kiireisen päivän päätteeksi.



Kuva: Hannu Rainetoja

Pulassa avomerellä

Sunnuntaina 3.11. kello 14.52 MRSC Helsinki informoi Helsingin Meripelastusyhdistyksen päivystävää päällikköä Tallinnasta tulevasta purjeveneestä, jolla on moottori hajonnut. Kolmen hengen miehistö pystyy purjehtimaan kohti Suomea, mutta tulisivat tarvitsemaan illalla apua rantautumisessa. Päivystävä päällikkö ja MRSC Helsinki sopivat, että PV Aisko lähtee avustamaan rantautumisessa. Illalla 21.00 jälkeen miehistö oli siirtymässä kohti Matosaarta, kun kello 21.23 MRSC Helsinki kertoi tilanteen muuttuneen. Purjeveneen matka ei enää edistynyt ja tarvitsivat apua. Koska valtaosa miehistöstä oli jo Matosaassa, tehtävä oli luonteva ottaa vastaan. Lähtiessä aallokkoa ei juuri ollut, sillä rannikon läheisyydessä pohjoistuuli ei päässyt aallokkoa nostamaan. Mitä ulommas merelle Aisko meni, sen suuremmaksi aallokko kasvoi. Kello 22.26 Aisko oli purjeveneen luona Helsingin Kasuunin ja Gråskärsbådanin välillä. Sovittiin, että matkan etenemiseksi Aisko ottaa veneen hinaukseen. Hinausköysi saatiin heitettyä kastliinan, eli heittoköyden avulla avuntarvitsijalle, ja hinaussopimuksen tekemisen jälkeen Aisko aloitti hinauksen. Kesken hinauksen pimeällä merellä Aiskon pilssihälytys alkoi varoittamaan. Miehistö tarkasti tilanteen ja huomasi konehuoneeseen tulleen vettä. Veneen pilssipumput käynnistettiin ja miehistö pukeutui pelastuspukuihin. Tämän jälkeen

pumpputehoa varmistettiin laittamalla Aiskon sähköinen uppopumppu valmiuteen. Aiskon päällikkö ilmoitti tilanteesta MRSC Helsinkiin, joka lähetti paikalle Suomenlinnasta partioveneen. Veden tulo saatiin kuitenkin aisoihin ja lähempänä mannerta myös merenkäynti rauhoittui. Harmajan kohdalla partiovene palasi takaisin Suomenlinnaan ja Aisko hinasi purjeveneen lopulta turvasatamaan Lauttasaareen. Kellon ollessa 02.25 lähti kohti omaa tukikohtaa Jollaksen Matosaareen.

Seuraavana päivänä aloitettiin selvittämään, mistä vettä Aiskon konehuoneeseen oli päässyt. Selvisi, että konehuoneen luukku oli hieman päässyt vääntymään, jolloin avautuneesta raosta vettä pääsi sisälle. Kun Aisko oli ottanut purjeveneen hinaukseen, vauhtia oli luonnollisesti jouduttu laskemaan viiteen-kuuteen solmuun. Tällöin aallokosta lentänyt vesi ei enää lentänyt Aiskon yli, vaan pääsi osittain veneen kannelle. Ja kun konehuoneen luukussa oli pieni rako, veden kulkua ei estänyt mikään.

Aisko nostettiin parin päivän kuluttua ylös ja vietiin valmistajatelakalle korjattavaksi. Siellä veneen moottoriluukkuun tehtiin tarvittavat korjaukset, ja samalla venettä muokattiin myös muiden sisarveneidensä kaltaiseksi. Näin se on kesällä 2020 käytössä entistään parempana pelastusveneenä.

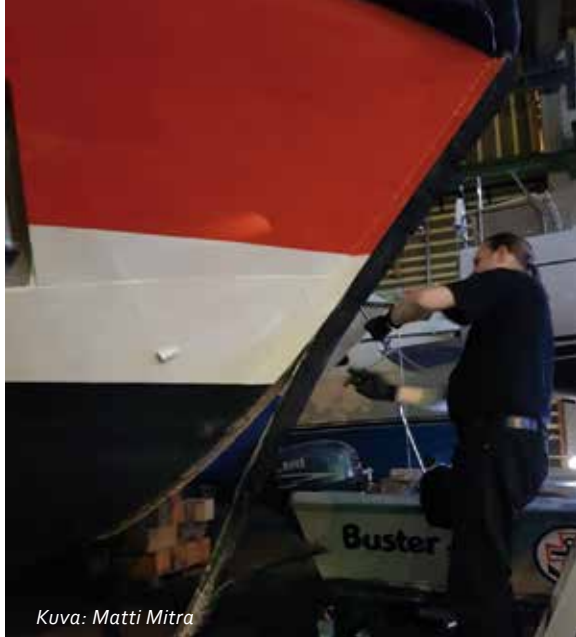
Purjeveneilijä pulassa

Perjantaina 18.10. veneilijä soitti aamupäivällä Trossi-palvelunumeroon. Hänen purjeveneeseen moottori kävi, mutta potkuri ei vinyt venettä eteenpäin. Veneilijä oli päässyt rantautumaan Suomenlinnaan tilapäiselle paikalle. Trossi-keskus soitti Helsingin Meripelastusyhdistyksen päivystävälle päällikölle, joka otti tehtävän vastaan. Hän soitti avuntarvitsijalle. Koska vene pystyi olemaan laiturissa jonkun aikaa, yhdessä sovittiin että PV Aisko tulee avustamaan illalla, kun se on lähdössä partioajoon.

Kello 17.55 Aisko saapui Suomenlinnaan. Hetken ihmettelyn jälkeen päädyttiin ottamaan purjevene hinaukseen, määränpäänä oli telakointilaituri. Siellä purjevene saataisiin ylös, jolloin myös potkuriongelma ratkeaisi. Matka ei ollut pitkä, sillä vajaan tunnin päästä hinaus oli ohi. Trossi-jäsenenä purjeveneilijälle ei hinauksesta tullut kustannuksia, vaan se sisältyi hänen jäsenetuihinsa.

Purjeet repaleina kohti matalikkoa

Rautauoma oli syksyn viimeisillä partioajoilla 1.12. kun MRSC Helsinki hälytti sen kello 13.26 Sandholmenin länsipuolelle. Siellä purjeveneilijän keulapurje oli revennyt. Kun yksinpurjehtija oli yrittänyt laskea purjetta, ajautui vene kovassa länsituulella kohti matalikkoa. PV Rautauoma oli onneksi aika lähellä, joten se käänsi keulan kohti tapahtumapaikkaa. Sinne se saapui kello 13.45. Lähistöllä ollut toinen veneilijä oli saanut otettua purjeveneeseen hätähinaukseen ja oli onneksi saanut pidettyä purjevenettä poissa matalikolta. Rautauoma otti purjeveneeseen hinaukseensa kovasta tuulesta ja repattavista purjeista johtuen ja hinasi sen turvasatamaan. Kauden viimeinen tehtävä oli suoritettu.



Kuva: Matti Mitra

Rautauoma suojaan talvelta

PV Rautauoma ajettiin Tolkkisiin Hopeasalmen telakalle 4.12. Siellä vene nostettiin ylös ja syyshuoltojen jälkeen vene pääsi halliin lepäämään talven ajaksi. Parina edellisenä vuonna yhdistyksen pelastusveneet on telakoitu Helsinkiin. Tälle talvelle Hernesaaren halli ei kuitenkaan ollut enää käytettävissä, joten telakointipaikkaa jouduttiin etsimään hieman kauempaa. Yhdistyksen pelastusveneet on telakoitu jo usean vuoden ajan lämpimään halliin. Näin veneet pysyvät talven aikana paremmassa kunnossa, kun jatkuva lämpötilojen vaihtelu nollan molemmin puolin ei pääse jäädyttämään ja rikkomaan veneiden rakenteita ja ohjaamon ja kannen läpivientejä. Lisäksi veneiden elektroniikan toimintavarmuuden turvaamiseksi, veneiden sisälämpötila joudutaan pitämään plussan puolella. Lisäksi myös talvella tehtävien huoltojen tekeminen on vapaaehtoisvoimin huomattavasti miellyttävämpää kuin taivasalla.



Kuva: Ritva Heikkijnen



Trossi – meripelastusseuran jäsenpalvelu

Trossi on meripelastusseuran jäsenpalvelu. ”Ihmiset pelastetaan aina ilmaiseksi, mutta venettä ei. Trossi-jäsenpalvelu tuo myös veneen turvaan.” Avuntarpeen syyllä ei ole merkitystä, eikä Trossissa ole omavastuita tai piilorajoituksia.

Trossi-jäsenpalveluun kuuluvat:

- **24/7 päivystysapu pulmatilaisiin purjehduskaudella (1.5 – 31.10) numerossa 0800 30 22 30**
- **Korjausapu paikan päällä, jos mahdollista (varaosista tms. peritään erillinen korvaus)**
- **Hinaus lähimpään satamaan, johon on saatavissa korjauspalveluita**
- **Tarvittaessa veneen korjaajan ja väliaikaisen säilytyspaikan hankinnassa**
- **Lisäksi Trossi-jäsenyyteen kuuluu Meripelastusseuran jäsenlehti (2 krt vuodessa), Helsingin yhdistyksen jäsenillä Stadin Trossi-jäsenlehti (4 krt vuodessa) sekä matkapuhelimeen ladattavan Trossi App:in kaikki ominaisuudet.**

Trossi-jäsenpalvelun tuottavat Meripelastusseuran yli kuusikymmentä paikallista jäsenyhdistystä. Ne toimivat kaikkialla Suomen rannikolla Ahvenanmaata lukuun ottamatta sekä suurimmilla sisävesillä. Näiden alueiden lisäksi Trossi-jäsenpalvelu on voimassa myös Ahvenanmaalla, Ruotsissa, Norjassa sekä rajoitetusti myös Tanskassa.

Tyypillisiä trossi-jäsenpalvelutehtäviä ovat apuvirran anto, konevikaisten hinaus saaresta turvalliseen paikkaan, konevikaisten hinaus mantereella paikasta johon venettä ei voi jättää turvalliseen paikkaan, sekä uppoamassa olevan veneen tyhjennys. Trossi -jäsenpalveluun ei sen sijaan kuulu siirtohinauksia satamasta satamaan, uponneen veneen nostaminen, sukellusapu tai korjausapu veneen kotisatamassa.

Liity sinäkin Trossi-jäseneksi. Näin ovat Suomessa jo kymmenet tuhannet veneilijät tehneet. Hinta vuodeksi on 80 € ja jos kuulut Suomen Purjehdus ja Veneilyyn kuuluvaan venekerhoon, saat 10 € alennuksen. Liittyminen on helppointa www.meripelastus.fi/helsinki tai www.trossi.fi tai puhelimitse **044 5533 000**.



KASVOT

Laineilla viihtyvä puheenjohtaja



Melinda Palomaa aloitti Helsingin Meripelastusyhdistyksen 22. puheenjohtajana. Millainen merellä ja laineiden pärskeistä nauttiva puheenjohtaja oikein on?





Melinda Palomaa on syntynyt Ranskassa, mutta muuttanut Suomeen kaksivuotiaana. Taka-Töölössä, Taivallahden ja Rajasaaren maisemissa kiviä veteen heittäessä hän tottui kuuntelemaan meren kohinaa. Ranskalaisen isänsä ansiosta Melindalla on edelleen vahva ranskalainen tausta. ”Puhun edelleen ranskaa tyttäreni kanssa”, Melinda kertoo.

Meri on aina ollut kuin punainen lanka Melinda Palomalle. Mereen liittyvät monet hänen harrastuksistaan, meri merkitsee Melindalle myös rentoutumista, mutta meri näkyy vahvasti myös hänen työurassaan. Ensimmäiset mereen liittyvät harrastukset Melinda muistaa lapsuudestaan. ”Rajasaaren maisemissa tutustuttiin melontaan kavereiden kanssa. Käytiin muutamissa kilpailuissakin, mutta pääasiassa pidimme hauskaa.” Vaikka melonta ei ole jatkunutkaan sen pidemmälle, kajakissa kehittynyttä tasapainoa Melinda on päässyt hyödyntämään myöhemminkin. ”Joskus nuorempana harrastin purjelautailua. Sitten se jäi hetkeksi, kunnes muutama vuosi sitten löysin sen uudestaan.” Lapsuuden kesinä Ranskassa Melinda tottui myös snorklailemaan. Kun hän sitten syksyllä palasi takaisin Suomeen, ihmetys oli suuri, kun muut lapset eivät sukeltaneetkaan 5-10 metrin syvyyteen. Näiden lisäksi Melinda on harrastanut myös vapaasukellusta, uimahyppyä, uppopalloa sekä laitesukeltamista.

Merestä myös ura

Melinda on opiskellut limnologiaa osana Akvaattiset tiedet -opintoja. Limnologiassa tutkitaan elävän luonnon ja sen ympäristön välisiä suhteita ja vuorovaikutuksia vesielementissä. Väitöskirjaa varten Melinda muutti Yhdysvaltoihin. Tarkoituksena oli tehdä väitöskirja Okeanografiasta, eli meritieteestä, jossa pyritään ymmärtämään ja ennustamaan merten ilmiöitä. Väitöskirja jäi Suomeen palatessa kuitenkin kesken 2000-luvun taitteen tutkimuksen rahoituksen romahtaessa. Suomessa Melinda on toiminut muun muassa projektipäällikkönä Kymenlaakson Ammattikorkeakoulun koordinoimassa SÖKÖ-hankkeessa. Tässä laajassa hankkeessa laadittiin toimintakäsikirja ranta-alueiden öljyntorjunnan kehittämiseksi keskiselle- ja läntiselle Suomenlahdelle. Vastaavalla mallilla on myöhemmin tehty käsikirja myös Saimaalle. Tällä hetkellä Melinda toimii Suomen Punaisessa Ristissä valmiussuunnittelijana.

Meripelastus vahvasti mukana

Melinda on aloittanut meripelastajan uransa jo reilut parikymmentä vuotta sitten. ”Vahva auttamisenhalu on pitänyt minut mukana kaikki nämä vuodet. Toisena keskeisenä tekijänä meripelastamisessa kiinnostaa, ettei koskaan voi olla valmis. Vaikka tietyt asiat osaisikin, niin meri ympäristönä on aina erilainen”, muotoilee Melinda. Melinda toimii Helsingin Meripelastusyh-

distyksen molemmissa pelastusveneissä myös miehistön jäsenenä. PV Aiskossa kansimiehenä ja PV Rautauomassa perämiehenä. ”Ympäristöasiat ovat aina olleet minua lähellä ja on ollut ilo saada tuoda niitä mukaan myös meripelastukseen”, Melinda kertoo. 2000-luvun alkupuolella Melindan johdolla Helsingin Meripelastusyhdistys liittyi Itämerihaasteeseen ja loi toimintamallit ympäristön huomiointiseksi kaikessa yhdistyksen toiminnassa. ”Lisäksi työturvallisuus ja erityisesti turvallinen toiminta kemikaalien parissa on minulle tärkeää.”

Helsingin Meripelastusyhdistyksessä Melinda näkee paljon vahvuuksia. ”Toisaalta Suomen suurin vapaaehtoinen meripelastusyhdistys velvoittaa myös toimimaan yhdistysten esikuvana. Tällä hetkellä meillä on toimiva kalusto ja hyvät varusteet, ja miehistömme on erittäin osaavaa. Hetkittäin voi kuitenkin tulla tilanteita, että resurssit ovat ohuet. Siksi näissä tilanteissa on priorisoitava venemiestöstä”, luonnehtii Melinda. ”Luottamuksen ilmapiiri ja sitä kautta luottamus kaikkiin yhdistyksen aktiiveihin on minulla erittäin suurta.” Meripelastus on Melindan mielestä haastava harrastus, sillä ammattimaista toimintaa pyöritetään vapaaehtoisvoimin. Tämä tarkoittaa sitä, että toiminnan jatkuvuuteen on kiinnitettävä jatkuvasti huomiota. ”Meillä on myös hyvät suhteet meripelastuksen vastuuviranomaiseen Rajavartiolaitokseen. Myös siellä arvostetaan luottamusta ja osaavaa toimintaamme, mutta tätä emme saa pitää itsestään selvänä.”

Turvallisesti vesille

Meripelastuksen lisäksi Melinda viihtyy merellä myös ystävien kanssa purjehtien. Kiinnittämällä huomiota turvalliseen toimintatapaan, turvallisuudesta tulee tapa. Esimerkiksi kun pukee pelastusliivit itselleen, niin hetken päästä ne ovat myös muilla päällä. ”Kannustan kaikkia käymään veneilyyn liittyviä kursseja”, hän toteaa. Hän myös näkee erittäin positiivisena Meripelastusseuran uuden, veneilijöille suunnatun turvallisuuskoulutuksen. Koulutus löytyy osoitteesta www.veneilytaito.fi. Veneilijät ovat myös sosiaalista porukkaa. ”Jos jokin asia mietityttää, kannattaa rohkeasti kysyä asiaa toiselta veneilijältä. Vastauksia saa aivan varmasti.”

Katse tulevaisuuteen

Melinda on Helsingin Meripelastusyhdistyksen ensimmäinen naispuheenjohtaja. Yhdistyksen vastuutehtävissä, kuten toimikuntien ja pelastusveneen päällikkönä on aiemminkin toiminut ja toimii nytkin naisia. Sukupuolella ei Melindan mukaan meripelastuksessa ole merkitystä. Oleellista on halu sitoutua harrastukseen, joka on toisinaan myös vaativa. Puheenjohtajana Melinda haluaa erityisesti kuulla ja kuunnella. ”Kannustavassa ilmapiirissä luotsaaminen on minulle luontevaa.”

Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Sanna Tiivola ja meripelastuskuvapalvelu



Ystävien kanssa purjehtiminen on yksi Melindan tapa rentoutua

Melinda kuuntelee mielellään mitä muilla on sanottavana



Meri-VHF

Uskaltaako meri-VHF:n tangenttia painaa? Entä jos sanonkin jotain väärin ja koko laivaliikenne menee sekaisin? Mitenkäs se MAYDAY-viesti menikään ja milloin sitä pitää käyttää? Meri-VHF on monimutkaisempi kuin kännykkä, mutta hätätilanteessa sillä on yksi etu ylitse muiden; muut vesillä liikkujat kuuntelevat sitä.

Meri-VHF yleistyi veneilijöiden keskuudessa 1990-luvulla, mutta kännyköiden valtaannousun myötä niiden merkitys veneilijöille on vähentynyt. Kauppamerenkulussa meri-VHF on edelleen yleisin yhteydenpitoväline alusten välillä, sillä yhteyden muodostaminen toisten vesillä liikkujien kanssa on helppoa. Järjestelmä on myös kansainvälinen, jolloin samalla radiolla ja samoilla periaatteilla pystyy kommunikoimaan missä tahansa maailman merillä.

Radioaalto kaiken takana

Meri-VHF:llä yhteys muodostetaan radioaaltojen avulla. Radion kantama riippuu pitkälti antennin korkeudesta ja laitteen lähetystehosta. Mitä korkeammalla antenni on, sen kauemmas se kantaa. Purjeveneessä antenni kannattaa sijoittaa maston huippuun, näin laitteelle saadaan huomattavasti parempi kantama. Lähetystehoon on vaikeampi vaikuttaa, sillä alusten VHF-laitteiden lähetysteho on rajattu 25 wattiin. Tehoa voidaan kuitenkin pienentää 1 wattiin, jolloin kantama heikkenee oleellisesti. Tätä hyödynnetään erityisesti alusten sisäisessä liikenteessä, jolloin liikennöinnin ei tarvitsekaan kuulua kovin pitkälle. Alusten välisen liikennöinnin lisäksi rannikoille on rakennettu meri-VHF-radioverkkoja. Näissä antennit sijaitsevat usein korkeiden mastojen huipuissa, jolloin niiden kantama merkittävästi paranee. Lisäkantavuutta saadaan myös maa-asemien lähetystehoista, joka maa-asemalla voi olla aluksia suurempi. Rannikkoradioverkkoa käyttävät muun muassa meripelastuskeskukset, merenkulun liikenteenohjauskeskukset, eli VTS:t, turvallisuusradioviestintää hoitava Turku Radio, sekä muut viranomaiset. Verkot on pääsääntöisesti rakennettu alusten kiinteitä meri-VHF-laitteita ajatellen. Niitä käytettäessä Suomen, ja melkein koko Itämeren alue on katettu muutamia katveita lukuun ottamatta kokonaan.

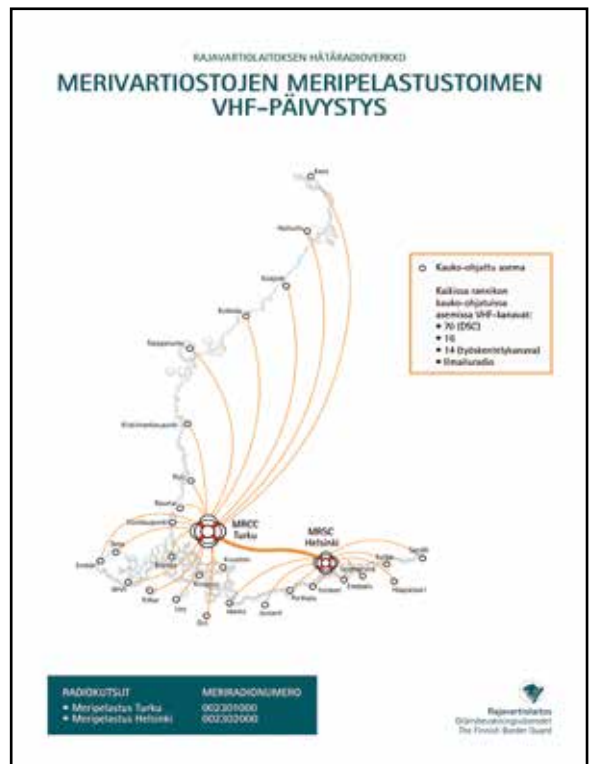
Käsi-VHF:ssä antenni on kiinteää laitetta lyhyempi, ja se on yleensä matalalla. Lisäksi käsilaitteiden teho on vähäinen, joten niillä yhteydet jäävät huomattavasti kiinteitä laitteita lyhyemmiksi.

Miten liikkeelle?

Meri-VHF:n käyttämiseen vaaditaan pätevyystodistus. Todistuksia on monenlaisia, mutta veneilijöille riittää Rannikkoradiolaivurin radiotodistus SRC (Short Range Certificate). Todistuksen saadakseen täytyy osallistua Liikenne- ja viestintäministeriö Traficomin järjestämään tutkintoon. Tutkinnossa vaadittava materiaali löytyy viraston sivulta www.traficom.fi, jossa on myös esimerkkejä tutkintokysymyksistä. Tutkintoon valmentavia kurssseja järjestävät myös muun muassa venekerhot. Todistuksen lisäksi veneellä täytyy olla radiolupa. Samaa lupaa on yleensä koottu kaikki veneessä lupia vaativat radiolaitteet. Radioluvasta käy ilmi myös veneen kutsutunnus sekä meriradionumeron (MMSI-numero). Lupa haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta.

Liikennöinti

Meri-VHF:llä itse puhuminen, eli liikennöinti jaetaan neljään luokkaan, jotka ovat rutiini-, turvallisuus-, pika- ja hätäliikenne. Hätäliikenteen tunnistaa sanasta MAYDAY, eikä sitä saa häiritä. Hätäliikennettä käydään,



Rajavartiolaitoksen meri-VHF-verkon avulla meripelastuskeskus Turku ja Meripelastusohjekeskus Helsinki pystyvät johtamaan hätäliikenteen koko Suomen rannikon alueella. Keskussissa päivystetään kanavaa 16 24/7.

kun joku on varmuudella hädässä. Pikaliikenne on hätäliikennettä lievämpi muoto. Sitä voidaan käyttää silloin, kun on epäily vaaratilanteesta. Pikaliikenteen tunnus on PAN PAN. Sen kuullessa kannattaa varmistaa koskettaako liikenne mahdollisesti itseä. Turvallisuudesta kertovaa tai turvallisuuteen liittyvää liikennettä käydään termillä SECURITE. Tällaisia ovat muun muassa säätiedotukseen liittyvät varoitukset, sammuneet merimerkit tai varoitukset väylillä olevista vaarallisista esineistä. Kaikki muu liikenne meri-VHF:llä on rutiiniliikennettä. Sitä on myös kaikkein eniten.

Miten Hätäilmoitus tehdään

Hätäilmoitus jaetaan kolmeen osaan. Hätähälytyksellä ”herätetään” kaikki kuuntelemaan hätäliikennettä ja varsinainen hätäliikenne aloitetaan hätäkutsulla, jonka jälkeen seuraa hätäsanoma. Sitten jatketaan hätäliikennettä puheella siten, että jokainen viesti aloitetaan MAYDAY-sanalla.

Hätähälytys voidaan tehdä DSC:llä tai puheella. DSC:tä kannattaa käyttää, koska se herättää tehokkaasti alueella olevien alusten radiot.

Hätähälytys DSC-laitteella:

1. Hätähälytys aloitetaan painamalla DSC-laitteen punaista Distress-painiketta kerran
2. Lisää hälytykseen hädän laatu valikosta
3. Lisää sijaintipaikan koordinaatit, mikäli meri-VHF ei ole liitetty GPS:ään
4. Lisää koordinaattipaikan kellonaika
5. Valitse jatkoliikenteeksi puhe

Jos aikaa ei ole, hätähälytyksen voi tehdä painamalla pitkään punaista Distress-painiketta

Hätäkutsu puheella englanniksi

MAYDAY MAYDAY MAYDAY

This is

Aluksen nimi X 3

aluksen kutsutunnus

MMSI-numero

Hätäsanoma puheella

MAYDAY

This is

Aluksen nimi

Aluksen kutsutunnus

MMSI-numero

Sijainti koordinaatteina

Hädän laatu

Tarvittavan avun laatu

Muut tarpeelliset tiedot, kuten hädässä olevien

lukumäärä

Ensisijaisesti hätäliikenne tulisi meri-VHF:llä käydä englanniksi. Jos se tuntuu vieraalta, voi Suomessa hätäliikenteen käydä myös suomeksi. Hätätilanteessa oleellista on saada tehtyä hätäilmoitus. Jos joku kohta hätäsanomassa ja kutsussa ei mene pykälien mukaan oikein, ei sitä kannata jäädä liikaa murehtimaan.

Kanavat

Ilman sääntöjä liikennöinnistä ei tulisi mitään. Meri-VHF:ssä on käytössä kuutisenkymmentä erilaista kanavaa. Kanava 16 on hätä-, turvallisuus- ja kutsukanava. Kanavaa 16 kuuntelevat käytännössä kaikki vesillä liikkujat ja sitä kautta saa muut vesillä kulkevat kiinni. Kanavan painetta on vähennetty siten, että esimerkiksi meriliikenteen ohjaukseen käytetään omia kanavia. Helsingissä kanava on 71, Sköldvikissä ja Kirkkonummella kanava on 9. Kaksoiskuuntelun tai skannauksen avulla samalla laitteella on mahdollista kuunnella useampaa kanavaa samanaikaisesti.

Alusten väliseen liikenteeseen on varattu kanavat 6, 8, 72 ja 77. Lisäksi huviveneille on varattu kolme omaa kanavaa. Ne ovat L1, L2 ja L3.

Meri-VHF:llä käytössä olevat kanavat ovat simplex- tai duplex-kanavia. Simplex-kanavissa lähetys- ja vastaanottotaajuus on sama, jolloin tangenttia painamalla varataan kanava puhumiseen. Tangentti vapauttamalla taajuus vapautuu ja mahdollistaa vastapuolen lähetyksen kuuntelemisen. Duplex-liikenteessä yhdellä kanavalla käytetään kahta taajuutta. Toisella lähetetään ja toisella vastaanotetaan. Duplex-liikenteen avulla voidaan keskustella kuten puhelimesta, eli tangenttia voi pitää koko ajan pohjassa. Tätä hyödynnetään esimerkiksi RadioMedical-palvelussa. Sen avulla kauppa-alukset pystyvät hätätilanteessa saamaan yhteyden lääkäriin. Aiemmin Duplex-kanavia hyödynnettiin laivaradiopuheluissa. Niillä meri-VHF:llä pystyi soittamaan rannikkoradioasemien kautta puhelinverkkoon.



Perinteinen meri-VHF, joka on asetettu kuuntelemaan hätä- ja kutsukanavaa 16. Keskellä alhaalla on äänenvoimakkuuden säädin ja kaiuttimen vieressä SQ -säätimellä säädetään radiosata tulevaa kohinaa. Kanavalle 16 on pikavalinta.

Muita radiolaitteita

Meri-VHF kuuluu yhtenä osana merenkulun hätä- ja turvallisuusjärjestelmään (GMDSS). Muita samaan järjestelmään kuuluvia laitteita ovat käsi-VHF, digitaalinen selektiivikutsu (DSC), hätälähetin (EPIRB), Navtex-vastaanottimet, sekä SART-tutkavastaimet. Lisäksi myös Automaattisen tunnistusjärjestelmän AIS-laitteet hyödyntävät meri-VHF:n kanssa samoja taajuuksia.

DSC:stä kaavailtiin 1990-luvulla ratkaisua kuuntelupäivystyksen lopettamiseksi. Käytännössä selektiivikutsu ei koskaan lyönyt itseään kunnolla lävitse, joten kuuntelupäivystystä jatketaan edelleen. Sillä on nykyään merkitystä lähinnä hätäliikenteen aloituksessa.

Hätälähetin EPIRB puolestaan hyödyntää satelliitteja hätäviestin välittämiseen. Laitteen voi hätätilanteessa laukaista manuaalisesti. Automaattisesti laite tekee hätäilmoituksen, kun se koskettaa vettä. Uusimmissa laitteissa on myös GPS, jolloin paikannustarkkuus paranee oleellisesti.

Navtex-vastaanottimilla vastaanotetaan tekstimuodossa muun muassa sääennustuksia sekä merenkulun turvallisuusvaroituksia.

SART-tutkavastain aktivoituu hätätilanteessa, kun pelastusveneen tutka osuu vastaimeen. Näin pelastusveneen tutkalle muodostuu hädässä olevan paikka, ja pelastajat löytävät helpommin avun tarvitsijoiden luokse.

AIS-laitteet ovat nykyään pakolliset ammatiliikenteessä, mutta ne ovat yleistyneet myös huviveneissä. AIS-laite lähettää aluksen paikkatiedon automaattisesti. Paikkatieto on nähtävissä muiden alusten laitteissa tai vaikka verkon kautta maailmanlaajuisesti internetissä.

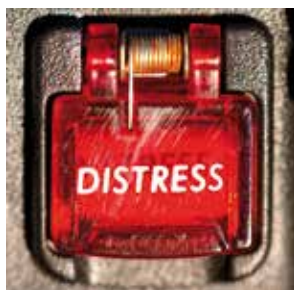
Jukka-Pekka Lumilahti

SART, eli tutkavastain nostetaan siinä olevan teleskooppisen kepin päässä mahdollisimman korkealle. Kun siihen osuu tutkasäteitä, se alkaa lähettämään tutkan näytölle merkkipiisteitä.

Jotta SART tutkavastain toimii, tulee se aktivoida hätätilanteessa. Itse laite on säänkestävä.



Meri-VHF DSC:llä näyttää perinteisen meri-VHF:n kaltaiselta. Radio on kytketty GPS:ään, jolloin se lähettää hätätilanteessa automaattisesti myös paikan. Hätähälytyksen voi tehdä helposti punaisen Distress-nappulan avulla.



Meri-VHFDSC:n hätähälytys -painikkeen tunnistaa punaisesta väristä ja distress sanasta. Nappulaa ei voi vahingossa painaa, sillä lukku pitää nostaa ensin ylös, jonka jälkeen hälytyksen pystyy lähettämään.



EPIRB, eli hätäpoiju lähettää hädässä olijan paikan satelliittien kautta meripelastajille. Poiju asennetaan veneen kannelle paikkaan, josta se pääsee hätätilanteessa itsestään laukeamaan. Poiju on valkoisen sääsuojakuoren sisällä.

Hätähälytystä lähettävä hätäpoiju vilkuttaa valoa, ja se on suunnittavissa ilmailuradiolla. Näin se on helpommin pelastajien löydettävissä. Osa EPIRB-poijuista sisältää GPS:n, jolloin laitteen lähettämä paikka on tarkka.

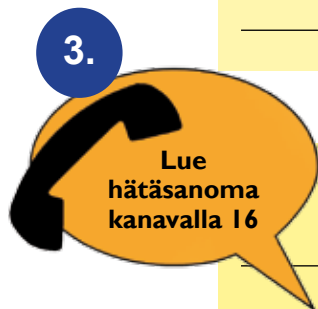


MAYDAY-HÄTÄLIIKENNEOHJE



MAYDAY MAYDAY MAYDAY
This is

Aluksen nimi	Aluksen nimi	Aluksen nimi
Radiotunnus		
MMSI-numero, jos lähetit DSC-hätähälytys		



MAYDAY MAYDAY MAYDAY
This is

Aluksen nimi
Radiotunnus
MMSI-numero, jos lähetit DSC-hätähälytys
SIJAINI ON... / MY POSITION IS ...
Aluksen koordinaatit, tai suunta ja etäisyys jostain tunnetusta paikasta
Hädän laatu
TARVITSEN VÄLITÖNTÄ APUA / I NEED IMMEDIATE ASSISTANCE
HENKILÖÄ ALUKSESSA / PERSON ONBOARD
Lisätietoja

Vuoden 2019 tilastoa



Tehtävien
lukumäärä



Pelastettuja ja
avustettuja
henkilöitä



Pelastettuja ja
avustettuja
aluksia



Jäsenmäärä 4153

Henkilöjäseniä 4057, Yhteisöjäseniä 74

Kokouskutsu – Kallelse till vårmöte

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään 25.3.2020 klo 18.00 Helsingfors Segelklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaassa.

Osoite on Vattuniemen puistotie 1.

Kokouksen asialistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten vuosikertomus ja tilinpäätös.

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls den 25.3.2020 kl.18.00 på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö.

Adressen är Hallonnäs parkväg 1.

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

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla.

Tervetuloa! – Servering. Välkomna!



Känner du till havsvattenståndets varningsgränser?

Meteorologiska Institutet har redan flera år utöver vindvarningar också gett våghöjdsvarningar, samt varningar för högt eller lågt havsvattenstånd. Varningarna ges för olika områden för i botten på Botenviken eller Finska vikens östra del är variationerna av naturliga skäl större än på västra Finska viken eller Skärgårdshavet. Vattenståndsvarningen ges med färger. För lågt vatten används endast gult, medan för högt vatten varnas med gult, orange eller rött. Varningarna syns på väderkartan i samband med de andra varningarna. De läses också i samband med väderrapport för sjöfarande samt väderrapport för båtfarare.

För vattnen utanför Helsingfors varnas för lågt vatten med gult, när havsvattnet är 60 cm lägre än normalt. Statistiskt sett händer detta en gång per år så ovanligt är så lågt vatten inte. För högt vatten används samma gula färg när vattnet väntas stiga över 80 cm över det

normala. Orange används på Helsingforsområdet när vattenståndet överstiger 115 cm och den röda färgen när vattenståndet är 130 cm eller mera. Gränsvärdena har hämtats från statistiken. Vattenståndet överstiger 80 cm i genomsnitt en gång per år och 115 cm en gång per fem år. Den röda varningen för 130 cm är redan ganska sällsynt, för det sker enligt statistiken en gång på 20 år. Havsexperten Aleksi Arola på Meteorologiska Institutet berättar, att de största variationerna i havsvattenståndet sker utanför båtsongen i november-januari.

Vinden har stor betydelse för havsvattenståndets variationer i botten på vikar. Dessutom inverkar hög- och lågtryck på vattenståndet. Högtrycket trycker ned vattenytan, lågtrycket har motsatt verkan. En millibars tryckskillnad motsvarar ca en cm i havsvattenståndet. Normala lufttrycksskillnader kan alltså förorsaka vattenståndsskillnader på tiotals centimeter.

Aiskos systerbåtar blir färdiga

Aiskos syster med utombordsmotor, som skall till Konnevesi, har blivit färdig. Båten, som ställdes ut på båtmässan, har två 250 hk Mercury-motorer, med vilka båten uppnår en hastighet på 40 kn. Aisko är 10 kn långsammare än sin syster, men med en hastighet på över 30 kn hinner också Aisko från en plats till en annan. ”Båda är bra båtar. Den ena har några bättre egenskaper än den andra, andra egenskaper är bättre på Aisko än på systerbåten med utombordsmotor”, summerar befälhavaren på RB Aisko Oskar Krogell som på hösten kört båda båtarna. Den tredje båten i serien blir färdig på försommaren. Den är, liksom Aisko, försedd med dieselmotor och jetaggregat och får sitt hem i Kasnäs.

112-appen nu också för sjöräddningen



112Suomi-appen utvidgas nu också till sjöräddningen när man med appen också kan ringa till sjöräddningens alarmnummer. Det nya är, att sjöräddningscentralen lätt kan lokalisera den som ringer på grund av appens nya egenskaper. Tidigare visade appen bara sjöräddningens alarmnummer, men annan intelligens fanns inte bakom numret.

Sjöräddningscentralen kan nog också lokalisera en person i nöd utan appen. Appens fördel är, att lokaliseringen är klart noggrannare. För att appen skall fungera riktigt lönar det sig att ladda appen redan på förhand. Första gången skall man mata in bl.a. det egna telefonnumret för att appen skall fungera rätt. Appen kan laddas gratis från Google Play och App Store-butikerna. 112Suomi har ursprungligen utvecklats för att underlätta nödmeddelanden till nödnumret 112. Den funktionen har appen också i fortsättningen.



Bordeaux - tankkilaivalla viinitarhojen keskelle

Ranskan Bordeaux on tunnettu viineistään ja hyvästä ruoasta. Mutta kyllä siellä muitakin polttoaineita tarvitaan, joten paikka tuli tutuksi myös tankkilaivalla. Bordeaux sijaitsee Garonne-joen varrella, jokea pitkin n. 90 km päässä Biskajanlahdelta. Vuosien mittaan kävimme muutamissakin joen varrella olevissa satoissa muiden muassa Thamesilla, Seinellä ja Elbellä. Vaikka jotkut Keski-Euroopan joet ovat suomalaisittain valtavia, niin 170-metrisellä laivalla ne eivät tunnukaan niin isoilta. Mutta kyllä niille pääsee, yleensä lopullinen este tulee vasta siinä vaiheessa, kun joen ylittää silta, jonka ali ei laivalla enää mahdu.

Vuorovedet ovat oleellinen osa navigointia joella. Joet ovat yleensä matalia, joten jokiosuudet pitää ajoittaa sen mukaan, että matalimpiin paikkoihin päästään korkean veden aikaan, vaikka varsinaiset satamat onkin ruopattu syviksi. Keski-Euroopan suurissa joissa

vesi ei suinkaan virtaa koko ajan merelle päin, vaan pari kertaa vuorokaudessa se velloo välillä alas-, välillä ylöspäin vuoroveden mukaan. Jokiosuuksilla vuoroveden vaihtelu voi olla lähemmäs viittä metriä, joten matalikoista ei pääse yli kuin korkealla vedellä.

Laivalla yksi vahtiperämiehistä, navigointiperämies, vastaa reittisuunnitelmien teosta. Kippari toki antaa suuntaviivat, auttaa tarvittaessa ja lopulta hyväksyy suunnitelman, mutta useimmiten reittisuunnitelma on täysin navigointiperämiehen tekemä. Joet, vaikka ovatkin suhteessa pieni osa koko matkasta, aiheuttavat usein suurimman työn. Jokiosuudella reittiviivan vetäminen on haastavaa. Vaikka joella navigointi olisi-kin periaatteessa helppoa, niin jo varustamon vaatimusten vuoksi reittiviiva pitää piirtää tarkasti riittävän syvän veden alueelle. Kun reittiviivan kääntösäde on minimissään 0,3 mailia, niin käännosten piirtäminen



Kaupunkia ympäröivillä alueilla riittää viiniköynnöksiä ja upeita vanhoja kyliä.



Place de la Boursella on maailman suurin vesipeili, jonka pinta-ala on n. 3500 neliometriä

jokien mutkiin vaatii joskus luovuutta. Lisäksi matalimpiin kohtiin pitää tehdä squat-laskelmat. Matalissa paikoissa laiva "imee" itsensä kohti pohjaa. Mitä suurempi vauhti, sitä enemmän squatia. Ja kun jokimatkalla on muuttuvina tekijöinä sekä veden korkeus että laivan nopeus, niin laskelmista tulee melko monimutkaisia. Laskelmissa tulee vielä huomioida varustamon ohjeet kölin alle vaadittavasta vedestä (Under Keel Clearance eli UKC) eri tilanteissa. Lopputuloksena syntyy siis laskelmat siitä, mihin aikaan (vuorovesi) ja millä nopeudella (squat) voi minkäkin matalikon ylittää. Sinällään UKC-vaatimukset voivat olla veneilijän näkökulmasta yllättävänkin pieniä. Esim. tuolla 170-metrillä laivalla manööveraustilanteessa, eli kun nopeus on erittäin pieni, UKC-vaatimus on 70 cm. Kun laivan syväys täydessä lastissa on 11 m, niin vettä kölin alle vaaditaan siis pitkälti alle 10 % syvyyksestä.

Kun laivalla siirrytään mereltä Garonne-joelle, heti oikealle puolelle jää Medoc, joka on tunnetuimpia osia Bordeaux'n viinialueesta. Kaikkiaan viinitiloja on Bordeaux'ta ympäröivällä alueella yli 10 000. Itse satama on toki hyvin tavallisen öljysataman näköinen, ei näy viinitiloja, linnoja tai pittoreskeja kyliä. Onneksi Bordeaux'n kaupunkiin ei ole pitkä matka, ja sen taittaa jo tutuksi tulleella laivan polkupyörällä. Siellä sataman karuus unohtuu nopeasti.

Bordeaux'n paikalla on ollut kaupunki jo ennen ajanlaskun alkua ja nykyisinkin sieltä löytyy lukuisia satojen vuosien ikäisiä rakennuksia. Keskustan historiallinen, Unescon maailmanperintölistallakin oleva alue on idyllinen. Se on rakennettu pääosin 1700-luvulla ja alue on kooltaan 150 hehtaaria. Eli kyseessä ei ole mikään ulkoilmamuseo, vaan osa elävää kaupunkia, jossa on kauppoja, toimistoja ja asuntoja.

Koska ollaan lähes meren rannalla, niin kaupungista on helppo löytää todella hyviä meren antimia: kaloja, simpukoita, ostereita jne. Merimiehen lyhyillä maisa käynneillä suurin pulma ja ilo olikin päästä maihin syömään. Pulma siksi, että vaihtoehtoja on niin paljon, mutta vatsa vetää niin vähän. Ilo siksi, että hyvää se on kuitenkin, oli valinta mitä vaan.

Sami Korppi





Koska ollaan lähes meren rannalla, kaupungista on helppo löytää todella hyviä meren antimia

Keskiaikaisista kaupungin muureista on jäljellä kaksi koristeellista porttia



Keskustan historiallinen alue on pullollaan kiehtovia kujia, pieniä aukioita ja katukahviloita





HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki