

Meripelastus

2/12

Esittelyssä HMPY:n
uusi ruorinpitäjä

Kuka auttaa
hädässä veneilijää?

Pelastusveneiden
tunnukset
uusiutuvat



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

MERIPELASTUS 2/12

Meripelastus on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy syksyllä.

Meripelastus är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år. Nästa tidning utkommer i hösten.



Puhelujen hinnat soitettaessa Rajavartiolaitokselle kuuluviin meripelastuksen puhelinnumeroihin:
Kiinteästä verkosta 8,21 snt/puh + 2 snt/min
Matkaviestinverkosta 8,21 snt/puh + 14,90 snt/min

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 ja
Christian Kurtén

Paino / Tryck:

Toimistotukku 4-M, Jyväskylä
Painos / Upplaga: 3000 kpl / st
ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi / Pärm:

Meripelastajan Mansikkapaikka voi
löytyä myös pinnan alta.
Kuva: Markku Tamminen

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Matosaari / Maskholmen, Jollas, PL 66, 00101 Helsinki
p. 050 571 3940



Jouko Swanström on poissa

Kesäkuussa saimme yllättävän suru - uutisen. Pitkäaikainen aktiivi, ex puheenjohtaja - ja varapuheenjohtajamme Jouko Swanström kuoli vaikean sairauden murtamana 17.6.2012. Muistamme kaikki Joukoa lämmöllä. Muistokirjoitus on toisaalla tässä lehdessä.

Sateinen ja kolea kesä on vähentänyt tehtäviemme määrää merkittävästi. Tehtäviä oli 26.8 mennessä 56 kpl. Vastaavana aikana vuonna 2011 tehtäviä oli 87 kpl. Onko sateinen kesä vähentänyt veneilyä vai onko veneilytaidot kehittyneet? Myös alustemme partioajojen määrällä on vaikutusta tehtävämääriin.

Tuore Kippari lehti no: 8 kertoo palstallaan Peräaaltoja: "Kiville mennään yhä useammin. Vakuutusyhtiö IF:n vahinkotilastojen perusteella suomalaiset veneilijät karauttavat veneensä karille yhä useammin. Kivillä käymiset lisääntyivät viime kesän aikana touko-elokuussa seitsemän prosenttia. Sitä edellisenä kesänä karilleajojen määrä kasvoi peräti 15%.

Vahinkovakuutusyhtiöstä arvioidaan, että vahinkojen kasvun taustalla on puutteelliset navigointi- ja veneenkäsittelytaidot. Jokaisen vesilläliikkujan pitäisi hallita veneen perustekniikka sekä vesiliikenteen perussäännöt. Venettä pitää osata myös käsitellä poikkeuksellisissa sääolosuhteissa ja yllättävissä tilanteissa. Lisäksi veneestä pitää löytyä kompassi ja ajantasainen kartta, ja niiden avulla täytyy tarvittaessa löytää kotisatamaan."

Näin siis vakuutusyhtiö. Me näemme tilanteen osin samankaltaisena. Aina ei kuitenkaan kannata lähteä etsimään kotisatamaa pelkän kartan ja kompassin avulla. Voi jäädä huonoissa olosuhteissa turvasatamaan ja poikkeuksellisissa sääolosuhteissa, rantaan jääminenkin on mahdollista. Veneilijän eräs tärkeimmistä taidoista on tuntee ja tunnistaa omat veneilytaidot.

Vakuutusyhtiöiden tilastoihin eivät kuitenkaan päädy ne konevikaiset alukset, joista valtaosa avustettavistamme muodostuu. Tämän kauden 56:sta tehtävästä peräti 28 on ollut teknisestä viasta johtuvia avustuksia. Nämä tekniset viat johtuvat usein huollon laiminlyönnistä. Onpa joukossa myös tuntematon määrä tapauksia, joissa polttoaine on loppunut. Nekin tilastoidaan tekniseksi viaksi. Vene vaatii säännöllistä huoltoa, kuten autotkin. Huollon käytännön toteuttaminen on veneilijälle kuitenkin hankalampaa. Eikä sitä helpota, että parhaaseen veneilyaikaan myös huoltajat lomailevat. Veneen käyttöikä autoon verrattuna on moninkertainen. Monestakohan 10-15 vuoden ikäisestä veneestä löytyy alkuperäiset huolto-ohjeet? Mielenkiintoista olisi tietää, mikä osa näistä avustettavista, joilla on tekninen vika, päätyisi vakuutusyhtiöiden tilastoihin karille ajaututtuaan.

Toivotan kaikille lukijoille turvallista syksyä, niin merellä kuin maissakin.

* * *

Jouko Swanström är borta

I juni fick vi ett oväntat sorgebud. Jouko Swanström, som länge varit aktiv i föreningen och dess ordförande och viceordförande dog den 17.6.2012, bruten av en svår sjukdom. Vi minns alla Jouko med värme. En nekrolog finns på annan plats i denna tidning.

Den regniga och kyliga sommaren har minskat antalet uppdrag betydligt. T.o.m. den 26 augusti hade vi 56 uppdrag. Under motsvarande tid år 2011 var det 87 st. Har det regniga vädret minskat båttrafiken eller har båtförarnas kunskaper förbättrats? Också antalet patrullresor med våra båtar inverkar på antalet uppdrag.

Det nya Kipparinumret nr 8 berättar i kolumnen Svallvågor (Peräaaltoja): Det körs oftare och oftare på sten. Enligt försäkringsbolaget If:s skadestatistik kör de finska båtförarna sina båtar på grund allt oftare. Grundstötningarna ökade under maj-augusti med sju procent.



Året förut ökade antalet grundstötningar med hela 15 %.

På skadeförsäkringsbolaget bedömer man att bakgrunden till ökningen av skador ligger i bristfälliga navigerings- och båthanteringskunskaper. Varje båtförare borde behärska båtens grundteknik och sjötrafikens grundregler. Man måste också kunna hantera båten under exceptionella väderförhållanden och i överraskande situationer. Därutöver måste det i båten finnas en kompass och en uppdaterad karta och med dem måste man vid behov kunna hitta till hemhamnen”.

Så alltså försäkringsbolaget. Vi ser situationen delvis på samma sätt. Det lönar sig dock inte alltid att börja söka hemhamnen enbart med karta och kompass. Under dåliga förhållanden kan man stanna i en trygg hamn och under exceptionella förhållanden är det bäst att stanna vid bryggan. En av de viktigaste färdigheterna för en båtförare är att känna till sina egna båthanteringskunskaper.

De båtar med maskinfel, som utgör majoriteten av de båtar som vi undsätter kommer dock inte med i försäkringsbolagens statistik. Av de 56 uppdragen denna säsong är 28 förknippade med tekniska fel. Dessa tekniska fel beror ofta på att servicen är försummad. Bland dem finns också ett okänt antal fall där bränslet tagit slut. Också dessa statistikförs som tekniska fel. Båten fordrar regelbunden service, liksom bilen. För båtföraren är det dock mera besvärligt att utföra servicen i praktiken. Och det blir inte lättare av att också servicepersonalen är på semester under den livligaste båtsäsongen. Båtens livstid är flere gånger längre än bilens. I hur många 10-15 år gamla båtar finns de ursprungliga serviceinstruktionerna kvar?

Det skulle vara intressant att veta vilken andel av dessa hjälpbehövanden med tekniska fel som skulle hamna i försäkringsbolagens statistik efter att de har kört på grund.

Jag önskar alla läsare en säker höst, både till sjöss och på land.

Hannu Rainetoja
Puheenjohtaja / ordförande
puheenjohtaja@hmpy.fi

Uudet jäsenemme

Aakko Juha, Helsinki
Aalto Vesa, Helsinki
Antti Sampo, Helsinki
Asikainen Petri, Vantaa
Ask Elis, Vihti
Bedretdin Ferhan, Helsinki
Berg Jesper, Helsinki
Berglund Lars, Helsinki
Bäckman Marcus, Helsinki
Carlson Sture, Helsinki
Dahlman Kai, Helsinki
Eeklund Jari, Helsinki
Elonperä Seppo, Helsinki
Engman Antti, Helsinki
Eskelin Teemu, Helsinki
Eskola Timo, Helsinki
Fagerström Kari, Helsinki
Grundström Marja, Espoo
Haajanen Miikka, Espoo
Hakola Kari, Helsinki
Hakoniemi Ilkka, Helsinki
Halonen Tero, Helsinki
Halttunen Juha, Helsinki

Hamouche Hakim, Vantaa
Harinen Petri, Helsinki
Harjanne Timo, Helsinki
Havukainen Juha-Matti, Helsinki
Heikonen Jussi, Helsinki
Hellen Jukka, Helsinki
Hendricks Raili, Helsinki
Hiisa Juha, Hyvinkää
Hiitola Hannu, Helsinki
Hinkkuri Tuomas, Helsinki
Hyvärinen Markku, Helsinki
Hällström Mika, Järvenpää
Hämäläinen Juuso, Sipoo
Ihalainen Tuukka, Helsinki
Ijäs Petri, Helsinki
Isopahkala Ville, Helsinki
Jaatinen Jani, Vantaa
Jalomäki Timo, Helsinki
Jalonen Kimmo, Helsinki
Juntunen Atte, Helsinki
Kagna Solomon, Helsinki
Karlström Ossi, Helsinki
Karstela Veli-Pekka, Vantaa

Kasila Harri, Helsinki
Kaskeala Juhani, Helsinki
Katko Paula, Riihimäki
Keinänen Kari, Helsinki
Kivikangas Kari, Vantaa
Klasila Marko, Perttula
Knapas Johannes, Helsinki
von Knorring Åsa, Helsingfors
Kokko Kurt, Hyvinkää
Kolho Matti, Vantaa
Korhonen Keijo, Kellokoski
Koskenniemi Mikko, Helsinki
Kronlund Henri, Helsinki
Kujala Heikki, Helsinki
Kujala Timo, Helsinki
Kuosmanen Juha, Helsinki
Kuusisto Toni, Helsinki
Lahti Otto, Helsinki
Lallukka Raimo, Helsinki
Langhoff Andreas, Kauniainen
Latvala Pekka, Vantaa
Laukkanen Mika, Helsinki
Laulajainen Jukka, Espoo

Tervetuloa mukaan mahdollistamaan vapaaehtoista meripelastusta!

HMPY:n nuorisojoukkue kisasi palkintopallille



Suomen meripelastusseura järjestää vuosittain meripelastustaitokisat nuorisojäsenille. Kilpailu oli tänä vuona suunnattu 13-15 -vuotiaille nuorisokoulutuksessa mukana oleville nuorille. Noin 1,5 kilometriä pitkällä kilpailuradalla oli viisi tehtävärastia ja se järjestettiin Bågaskärin toimintakeskuksessa lauantaina 4. elokuuta. Kilpailun voitti Porkkalan joukkue, toiseksi sijoittui Helsinki ja kolmanneksi Pirkanmaa.

Kilpailun tavoitteena on kehittää nuorten pelastustaitoja sekä lisätä yhteenkuuluvuuden tunnetta ja nostattaa meripelastushenkeä.

HMPY:n nuosirojoukkueessa kilpaili **Peetu Huitinen** (kuvassa edessä), **Sara Mörsky** (keskellä) ja **Aaro Vasama** (takana). Seuraavassa kisatunnelmia:

”Lauantaiaamuna tunnelma oli jännittynyt. Kaikki istuivat omissa pöytäryhmissään Bågaskärin koulutustilassa ja kuuntelivat kisapäivän ohjeita. Lähtövuorot olivat 20 minuutin välein. Omaa lähtövuoroa odotellessa puettiin päälle pelastautumispukua, kypärää ja tarkistettiin muiden joukkueenjäsenten varustusta. Oma vuoro tuli kuitenkin aika nopeasti ja tuli melkein kiire laittaa puku päälle.

Ensimmäinen rasti oli navigointi, joka sujui ainakin meidän ryhmältämme suurimmaksi osaksi mutkitta, vaikka Helsingin majakan pituus- ja leveyspiirejä mietittiinkin jokunen tovi. Toinen rasti oli ensiapu. Rankavammapotilaan hoito sujuikin kuin luonnostaan ja tällä kertaa mahdolliset avomurtumatkin muistettiin tarkistaa.

Kolmannelle rastille mentäessä ryhmämme lähti väärää kreppinauhoja pitkin kulkemaan, ja jouduimme palaamaan takaisin. Eipä sekään ryhmäämme lannistanut, vaan juoksimme entis-

täkin kovempaa suurimman osan matkasta rastille kolme. Rastille päästyämme huomasimme rastin aiheen olevan pelastuslautta ja hätäilmoitus. Rasti oli haastavampi kuin muut koska tätä ei oltu harjoiteltu niin paljon kesän nuorisokursilla. Neljäs rasti oli pintapelastus. Tämäkin rasti meni hyvin jos ei oteta huomioon unohtunutta heittoliinaa.

Viidennelle rastille siirtyminen oli vesistösiirtymä, ja se soudettiin. Itse rasti oli merimiestaito. Kun tämäkin rasti oli viimeistä vyyhtiä myöden hoidettu, oli vuorossa toinen vesistösiirtymä, tällä kertaa uiden letkassa. Uinnin jälkeen kiivettiin tikkaat ylös korkealle laiturille ja juostiin maalin.

Kisan jälkeen oli helpottunut olo. Pelastuspuikuja pestessämme ryhmämme välillä oli pientä vesisotaa ja tämän jälkeen siirryttiin syömään maittavaa hernekeittoa. Kisan ja ruuan jälkeen oli todistusten ja palkintojen jako. Tälläkin kertaa voiton vei Porkkalan joukkue. Toiseksi tuli meidän Helsingin joukkue ja kolmanneksi Pirkanmaa. Mutta hopea ei ole häpeä eihän? Lisäksi joukkueestamme Aaro Vasama palkittiin parhaana joukkueenjohtajana.

Lopuksi vielä valokuvaus aurinkoisessa iltapäivässä ja sitten vain tavarat kasaan, lautalle ja kotiin. Kiitos kaikille kisapäivään osallistuneille, sen järjestäjille ja toteuttajille, päivä oli todella onnistunut!”

Teksti: Sara Mörsky

Kuva: Laura Mörsky

Koko HMPY onnittelee nuoriamme loistavasta sijoituksesta! Saamme olla ylpeitä aktiivisista nuorisojäsenistämme.



Jouko Swanström

28.5.1941 – 17.6.2012

Kesäkuun 17. päivänä Helsingin Meripelastusyhdistystä kohtasi suru-uutinen, kun varapuheenjohtaja **Jouko Swanström** menehtyi vakavan sairauden murtamana. Swanströmin kaksivuotinen puheenjohtajakausi yhdistyksessä päättyi viime vuoden lopulla. Sitä ennen hän toimi hallituksen jäsenenä ja jäsenvenetöimikunnan moottorina. Helsingin yhdistyksen lisäksi Jouko Swanström toimi vapaaehtoisten meripelastajien kattojärjestön Suomen Meripelastusseuran valtuuston varajäsenenä.

Jouko Swanström syntyi Helsingissä 28.5.1941. Ensimmäiset kosketukset mereen hän sai heti lapsuudessaan, ja jo seitsemän vuotiaana Joukolla oli oma pieni soutuvene. Veneellä hän liikkui vanhempiensa Espoon saaristossa sijainneen kesäpaikan ympäristössä. Lapsuudesta oli peräisin myös Joukon kunnioitus merta kohtaan, josta myöhemmin kumpusi hänen intonsa veneilyturvallisuustyöhön.

Jouko Swanström kouluttautui nuoruudessaan insinööriksi. Näitä taitoja hän käytti ensin

VTT:llä, jossa hän toimi radiomastojen ja torninostureiden tarkastajana. Kiinnostus isompiin koneisiin sai Swanströmin työskentelemään myöhemmin **Wihuri Yhtymän Witraktorilla** ja sen kilpailija **Machinerylla**. Näissä yrityksissä hän toimi myyntipäällikkönä, työnjohtajana ja koulutuspäällikkönä. Työ koneiden parissa vei Swanströmin myös ulkomaille, aina Bangladeshiin ja Mosambikiin saakka. Näistä hän palasi vuonna 1991 laman keskellä painiskelemaan Suomeen, jolloin työtä oli vaikea saada. Jouko ratkaisi ongelman perustamalla oman isännöintiyrityksen. Tätä yritystään hän pyöritti aina eläkkeelle jäämiseensä vuoteen 2008 saakka. Isännöintiyrityksen ajalta Joukolla oli myös monia luottamustehtäviä, joista merkittävin oli toimiminen **Helsingin Yrittäjät Ry:n** ensimmäisenä varapuheenjohtajana.

Lapsuusaikojen veneily ja meri säilyivät aina lähellä Jouko Swanströmin sydäntä. Vuonna 1971 hän hankki vaimonsa Soilin kanssa Sipoon sisäsaaristosta mökkitontin. Siellä ollut pieni mökki laajentui aikojen saatossa Joukon ja Soilin

toimesta ja rantaan kohosi myös venevaja sekä rantasauna. Mökki oli vastapainoa kaupungin kiireelle. Varsin tavallista oli nähdä Joukon ja Soilin asuvan mökillä toukokuusta aina loka-kuulle saakka. Vielä marras- ja joulukuussakin he kävivät usein saassa, kunnes jäiden muodostuminen keskeytti venematkat talven ajaksi. Jouko pyrki aina huomioimaan kaikkien veneessä olevien ihmisten turvallisuuden. Sen lisäksi hänelle oli tärkeää ottaa huomioon myös muut vesillä liikkujat sekä rannoilla asuvat.

Sipoon kalastusalueella aktiivisesti toiminut Helsingin Meripelastusyhdistyksen nyt jo edesmennyt kunniajäsen **Eric Schalin** houkutteli Joukon mukaan yhdistyksen tekemään veneilyturvallisuustyöhön. 1990-luvun lopulla Jouko aloitti apukouluttajana jäsenvenetoiminnassa, mutta 2000-luvulla vastuu koko toiminnasta siirtyi hänen ja Pertti I. Pohjolan vastuulle. Meripelastuslain uudistuksen myötä, vuonna 2003 Helsingin Meripelastusyhdistys järjesti pitkän tauon jälkeen hätäraketien ja -soihdun käyttöharjoituksen. Jouko Swanströmistä tuli harjoituksen johtaja ja näissä tehtävissä hän toimi kaikissa yhdistyksen 2000-luvulla järjestämissä harjoituksissa. Voidaankin sanoa, että Jouko Swanström on Suomessa yksi eniten hätäraketteja ampuneista henkilöistä, sillä hänen johtamissa harjoituksissa on ammuttu noin 3000 punaista hätärakettia ja lähes saman verran käsisoihdun. Harjoitusjärjestelyt ovat olleet niin hyvät, että niiden pohjalta Meripelastusseura on luonut turvallisen hätärakettiharjoituskonseptin koko Suomeen.

Vuonna 2010 Jouko Swanström valittiin yhdistyksen 19.puheenjohtajaksi. Joukon aikana yhdistyksen jäsenmäärä kasvoi yli 600 jäsenellä ja

yhdistyksestä kasvoi selkeästi Suomen suurin vapaaehtoinen meripelastusyhdistys. Vuoden 2011 lopulla Jouko luopui puheenjohtajuudesta osittain terveydellisistä syistä, jatkaen kuitenkin varapuheenjohtajana.

Jouko Swanströmiä jäi suremaan vaimo Soili ja kaksi aikuista lasta, neljä lastenlasta **sekä lukuisa määrä ystäviä ja vapaaehtoisia meripelastajia**. Joukon viimeisenä toiveena oli, että häntä muistettaisiin kukkien sijaan rahalahjoituksella Helsingin Meripelastusyhdistykselle. Helsingin Meripelastusyhdistys muistaa lämmöllä aktiivista ja sydämestään meripelastustyössä mukana ollutta entistä puheenjohtajaansa.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti



Jouko vastaanottamassa puheenjohtajan nuijaa vuonna 2009 Christian Kurtenilta. Kuva: J-P Lumilahti



Liian matala salmi ja ankkuriliina potkurissa

Yhdistyksen pelastusveneet VSL178 ja VSL1784 olivat miehistöineen mukana viikkokoulutuksessa torstaina 14.6. kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti PV230:n kello 20.06. Itä-Helsingin vesillä sijaitsevassa matalassa salmessa moottoriveneen alta oli loppunut vesi ja vene sai pohjakosketuksen. Seurauksena oli, että nelihenkinen miehistö ei pystynyt enää jatkamaan matkaansa, koska vetolaite oli pohjakosketuksessa hajonnut. PV230:n miehistö lähti Matosaaren lähivesiltä kohti avuntarvitsijaa. Kello 20.28 PV 230 saapui pohjakosketuspaikalle. Tilanneselvityksen jälkeen miehistö otti avuntarvitsijat hinaukseen, määränpäänä oli Vuosaari. Tällä kertaa lähin turvasatama oli myös veneen kotisatama. Kun PV230 oli aloittanut hinauksen, kutsui MRSC Helsinki jälleen kello 20.35. Tällä kertaa vuorossa oli PV Rautauoma. Vain meripeninkulman päässä PV230:sta oli purjeverene saanut ankkuriliinan potkuriinsa. Nyt lähti myös Rautauoma avuntarvitsijan luokse. Vain 12 minuutin kuluttua hälytyksestä Rautauoman miehistöllä oli purjevereneilijät vieressä. Ankkuriliinaa ei haluttu poikkasta, joten Rautauoman miehistö nosti ankkurin liinoineen merestä purjevereneen kannelle, jonka jälkeen Rautauoma aloitti purjevereneen hinaamisen.

Rautauoman suorittaman hinauksen aikana PV230 oli saanut oman urakkansa suoritettua ja pääsi lähtemään kohti Matosaarta kello 21.15. Rautauoma puolestaan sai oman tehtävänsä suoritettua vajaa tuntia myöhemmin kello 22.07.

Puukko kädessä juhannuksena

Vapaaehtoisten juhannuspäivystys, operaatio Meritähti käynnistyi Helsingin Meripelastusyhdistyksen osalta jo aatonaattona, kun molempien veneiden miehistöt kokoontuivat Matosaareen. Saman miehistön ei tarvinnut päivystää koko Juhannusta, sillä vuoroja vaihdettiin kerran päivässä. Torstai-iltapäivästä sunnuntai-iltaan yhdistyksen molemmat veneet olivat välittömästi lähtövalmiina erilaisiin tehtäviin.

Juhannusaattona kello 11.42 Meripelastuslohkokeskus Helsinki hälytti ensivastetehtävään Itä-Helsingin ulkosaaristoon, jossa saareissa oleva mies oli saanut puukosta syvän haavan käteensä. Neljän minuutin päästä hälytyksestä, PV Rautauoma oli matkalla kohti avuntarvitsijaa. Paikalle päästyä PV Rautauoman miehistö tutki potilaan kunnon ja sitoi kädessä olevan haavan. Koska henkilön tilanne oli vakaa, kuljetettiin hänet mantereelle, josta hän jatkoi taksilla kohti sairaalaa jatkohoitoa saamaan. Kello 12.42 tehtävä oli jo ohitse.

Juhannuksen aikana yhdistyksen veneet suorittivat yhteensä kahdeksan tehtävää. Lisäksi juhannuksen perinteisiin kuului juhannusvihdan luovuttaminen MRSC Helsingin työvuorossa olevalle henkilöstölle, sekä pääkaupunkiseudun vapaaehtoisten meripelastajien rantalentopaloturnaus Pihlajasaareissa.

Ihmetystä partiolaisilla

Heinäkuussa Suomessa järjestettiin kansainvälinen partiotapahtuma. Leiri jakaantui erillisiin alaleireihin, joista yksi rantautui Vartiosaareen. Lauantaina 14.7. PV Rautauoman miehistö kävi esittelemässä vapaaehtoista meripelastustointia muun muassa Espanjasta, Italiasta, Tanskasta ja Irlannista kotoisin olleille partiolaisille. Erityistä ihmetystä partiolaisissa herätti kuinka Rautauoma ei talvella pysty liikkumaan merellä. Lisää hämmennystä aiheutti tieto, että meren päällä pystyy talvella ajamaan jopa autolla.



Kone leikkasi kiinni

Seitsemisen metriä pitkän daycruiserin moottori oli leikannut kiinni Porvoon Onaksen saaristossa perjantaina. Veneessä ollut mies oli onneksi päässyt ohikulkeneiden veneilijöiden avulla kiinni saareen. Mies vietti muilla veneillä tulleiden kavereiden kanssa viikonlopun, kunnes sunnuntaina piti päästä pois saaresta. Tuuli oli sen verran kovaa, etteivät kaverit voineet purjeveneellään hinata Daycruiseria. Onneksi mies oli trossi-jäsen. Rautauoman päällikölle tieto tapauksesta tuli MRSC Helsingin kautta sunnuntaina 22.7. kello 10.30. Miehistö saatiin tehtävälle kasaan varsin hyvin, sillä kaksi miehistön jäsentä oli sattumalta Matosaarella ja päällikkökin pyöräili Matosaaren lähistöllä. Lisäksi miehistöön otettiin mukaan kaksi päivystysmiehistöön kuuluvaa jäsentä, jotka lähtivät lähellä sijainneista kodeistaan kohti Matosaarta. Kello 12.05 PV Rautauoma saapui Daycruiserin luokse. Trossijäsenetuihin kuuluu hinaus venekorjaamolle tai lähimpään paikkaan, jonne korjaaja voi tulla venettä tutkimaan. Koska kyseessä oli myös venekorjaajien lomakausi, päädyttiin vene hinaamaan kotisatamaansa Helsingin Mustikkamaalle. Sopiva hinausvauhti oli noin 6 solmua, joten jo hinaukseen lähdettäessä Rautauoman miehistö tiesi hinauksesta tulevan pitkäkestoinen. Kauniin kesäilman ja mukavan tuulen saattelemana hinaus sujui mallikkaasti. Vajaan kolmen tunnin hinauksen jälkeen Mustikkamaa lähestyi hetki hetkeltä kunnes kello 15.20 Daycruiser saatiin kiinnitettyä omalle paikalleen. Näin trossitehtävä oli suoritettu.



Matosaaren sauna remontissa

Matosaaren 1800-luvun lopulta peräisin oleva sauna on saanut kesällä uuden ilmeen, kun rakennuksen merenpuoleiset laudat uusittiin. Mereltä puhaltava tuuli pistää laudat koviin, mutta onneksi lautojen sisäpuolella oleva hirsirunko on kestänyt hyvin ajan hammasta. Uudet laudat maalataan samalla värillä kuin koko muu rakennus, joten kauempaa ulkoseinäremonttia ei välttämättä edes huomaa. Remontin yhteydessä myös saunan pukuhuone maalattiin uudestaan.

Koneongelmia avomerellä

PV230 oli torstaina 16.8. juuri palaamassa uuden päällikköehdokkaan käytännön kokeesta. Kokeen tarkoituksena on selvittää uusien päälliköiden valmiuksia ja antaa heille käytännön ohjeita ennen kuin he pääsevät itsenäisesti harjoittelemaan päälliköimistä. Usein kokeessa on mukana jonkinlainen harjoitusmeripelastustehtävä. Matosaaren hämmöittäessä MRSC Helsinki ilmoitti kello 18.45 konevikaisesta reilu seitsemän metriä pitkästä moottoriveneestä Helsingin kasuunin länsipuolella. Olosuhteet olivat mitä parhaimmat, sillä aurinko paistoi melkein pilvettömältä taivaalta, eikä tuultakaan ollut käytännössä lainkaan. Mantereelle oli matkaa toistakymmentä meripeninkulmaa, joten ilman apua veneessä yksin olevalla henkilöllä ei ollut mitään mahdollisuutta päästä rantaan. Vaikka PV 230n miehistö lähtikin välittömästi kohti avuntarvitsijaa, saapui se pitkän matkan vuoksi vasta tunnin matkanteon jälkeen avuntarvitsijan luokse. Hinaussopimuksen teon jälkeen PV230 aloitti hinauksen kohti turvasatamaa. Puolentoista tunnin hinauksen jälkeen ranta alkoi hämmöittää ja kello 21.51 hinaus saatiin päätökseen Espoon-Kirkkonummen saaristoon. Tämän jälkeen PV230 lähti kohti Espoon meripelastajien tukikohtaa Mellsteniä, jossa suoritettua tankkauksen jälkeen matka jatkui kohti Matosaarta. Kello 23.10 PV230 kiinnitti köydet Matosaaren laituriin ja tehtävä oli suoritettu.

Tekstit ja kuvat: Jukka-Pekka Lumilahti

Minkä väriset vaatteet sinulla on ylläsi vesillä? Syksyllä oikeanlaisten vaatteiden merkitys korostuu lämpimänä pysymisen kannalta, mutta myös värillä on väliä! Mereen pudonneen ihmisen löytäminen vesillä on erittäin vaikeaa. Löytämistä vaikeuttaa vielä jos olosuhteet ovat huonot pimeyden, sumun tai aallokon vuoksi. Vaatteiden värillä pystyy helpottamaan pelastajien työtä ja tulla näin nopeammin löydetyksi.

Tänäkin vuonna Suomessa on pudonnut veteen tuhansia ihmisiä. Valtaosa heistä pääsee oma-toimisesti ylös vedestä ja tilanteesta selvitään säikähdyksellä. Aina lopputulos ei ole näin hyvä, sillä Suomen Uimaopetus ja hengenpelastusliiton tilastojen mukaan vesiliikenteessä ja veteen putoamisissa hukkuu vuosittain 70-80 ihmistä. Osa näistä ihmisistä olisi varmasti ollut pelastettavissa, mikäli heidät olisi pystytty löytämään nopeammin.

perusteella veteen pudonnut ihminen on todennäköisesti havaittavissa noin 0,2 meripeninkulman (n. 0,4 km) päästä. Huonoissa olosuhteissa etäisyys pienenee ja voi olla pimeässä sekä aallokossa vain parikymmentä metriä. Ihmisen havaittavuutta hankaloittaa, ettei ilman pelastusliivejä olevasta ihmisestä ole näkyvissä kuin vähän päätä, muun vartalon jäädessä veden alle. Uimataito ei näkyvyyttä juuri paranna, sillä hyvinkin uimarin voimat ehtyvät vedessä nopeasti. Tämä johtuu päällä olevista märistä vaatteista ja kylmästä vedestä.

Vaatteiden värillä on yllättävän suuri merkitys hädässä olevien löytämisessä. Parhaiten vesillä erottuvat sellaiset värit, joilla on mahdollisimman suuri kontrasti veden värin suhteen. Tällaisia värejä ovat esimerkiksi oranssi ja keltainen. Huonoiten havaittavissa ovat veden kanssa samantapaiset värit kuten sininen ja vihreä. Eri-laiset maastokuvioiset vaatteet ovat petollisia,

Valitse värisi vesille



Meripelastuksessa käytettävien, käytännön olosuhteisiin pohjautuvien etsintätaulukoiden

sillä maastokuvioista ihmistä on erittäin vaikeaa havaita vedestä tai saaresta. Värien havaittavuutta voi testata helposti esimerkiksi muovi-

kanistereilla. Tumman muovikanisterin havaitseminen yli kaapelin päästä on jo hankalaa, kun taas kirkkaan keltainen näkyy huomattavasti kauemmas.

Toinen tärkeä tekijä vaatteissa ovat heijastimet. Ilman heijastimia ihminen on pimeässä havaitta-

tajuttomankin ihmisen selälleen, jolloin hän ei hengitä niin helposti vettä keuhkoihinsa. Toisen pelastajia helpottava liivien ominaisuus on niiden heijastimet, jotka pimeässä parantavat havaittavuutta selvästi. Varsinaiset pelastusliivit ovat väreiltään aina kirkkaita juuri havaitavuuden parantamiseksi. Veneilyliivit eivät ole



vissa vain muutaman kymmenen metrin päästä. Kunnollisilla heijastimilla varustetun ihmisen löytymistodennäköisyys on paljon parempi. Heijastimissa kuluvat vaatteiden käytön myötä. Heijastimien tehon pystyy helposti toteamaan taskulampun valon avulla. Mikäli heijastimesta heijastuva valo häikäisee, on heijastin kelvollinen. Muussa tapauksessa heijastin olisi hyvä vaihtaa uuteen.

Pelastusliivit antavat veteen pudonneelle lisää aikaa. Pelastusliivien hyvänä ominaisuutena on totuttu pitämään sitä, että niiden avulla uimataidoton ihminen pysyy veden pinnalla. Vähemmälle huomiolle jää helposti pelastusliivien ihmistä kannattavat ja selälleen kääntävät ominaisuudet. Näiden avulla pelastusliivit kääntävät

pelastusliivit, eikä niiden väriä ole määritelty. Ulkonäkösyistä veneilyliivien väreiksi valikoituvat muotivärit. Paukkuliivit valmistetaan valtaosin muotivärien mukaan. Liivien ilmasäiliöt ovat aina kirkkaan väriset, jotka paljastuvat lauetaukseen. Näin paukkuliiveihin on saatu yhdistettyä huomaamattomuus, mutta tositilanteessa ne on kuitenkin helppo havaita.

Nyt on juuri se hetki jolloin kannattaa miettiä pukeutumista syksyn veneretkiin. Maastokuvioisten ja sinisten tummien sadeasujen sijaan kannattaa pohtia kirkkaampien värien valitsemista. Siitä saattaa olla hyötyä hetkellä jolloin muuta ei ole enää tehtävissä.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti



Pinnan alla Coolaroon hyllyllä

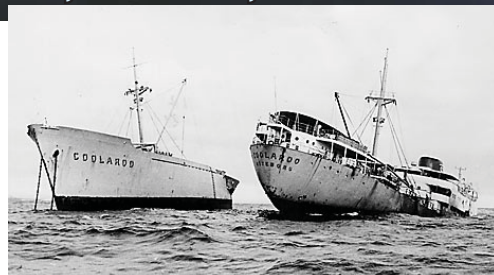
P 60 ° 01,09 N 24 ° 52,70 E

Lokakuun lopulla vuonna 1961 ruotsalainen kylmärahtilaiva Coolaroo lähti Helsingistä kohti Saksan Rostockia. Vaikka oli pimeää, ei merellä ollut juuri aallokkoa ja näkyvyyskin oli hyvä. Illan pimeydessä aluksen miehistö sekoitti vasta valmistuneen Helsingin pohjamajakan ja Gråskärsbådanin luodolla sijainneen loiston valotunnukset ja alus ajoi kovaa vauhtia Gråskärsbådanin lähistöllä sijaitsevalle karikolle. Alus jumittui kivikkoon, eikä päässyt omin voimin pois. Pelastustoimiin osallistuivat merivartioston ja hinaajien lisäksi pelastusristeilijä Harmaja, joka toi 22 miehistön- ja heidän perheenjäsentään Helsinkiin. Itse alusta yritettiin pelastaa useiden hinaajien ja Jäänmurtaja Sammon voimin, mutta sitkeästi alus pysyi karilla. Merenkäynti vaikeutti kellon ympäri jatkuneita pelastustoimia ja vähitellen aluksen runko alkoi vääntyä. Tuulen tyyntynyt valtaosa aluksen öljyistä saatiin poistettua paikalle tuotuun proomuun, mutta pelastajat joutuvat syysmyrskyn takia jälleen jättämään aluksen.

Lopulta alus katkesi kahtia keulaosan vajotessa Suomenlahden syvyyyksiin. Aluksen peräosa uhmasi merta vielä pari vuotta, mutta vakuutusyhtiö myi hylkyksi jääneen aluksen romuksi. Peräosaa purettiin paikalla, kunnes sekkin lopulta

upposi. Nykyään aluksen keula- ja peräosat makaavat meren pohjassa noin sadan met-

rin päässä toisistaan. Lisäksi hyllyn lähistöllä on aluksen osittain purettu pääkone.



Coolaroon hylystä on muodostunut pelastusvene Rautauoman veneenhoitajan ja päällikön **Jussi Lammin** mansikkapaikka. "Hylky sijaitsee syvimmillään 30 metrin syvyydessä, keulaosan noustessa 10-15 metriin", kertoo Lammi. "Lisäksi aluksella on mielenkiintoinen tarina ja siellä on vieläkin aistittavissa entisaikojen merimieshenkeä", hän jatkaa. Hyllyn lisäksi Lammia kiinnostaa myös hyllyn ympärille levittäytynyt merenalainen luonto, sillä sukeltamalla pääsee tutustumaan erilaisiin kaloihin, kasveihin ja leviin niiden omassa elementissään. Lammi vertaa sukeltamista metsässä liikkumiseen: "Toiset rentoutuvat luonnon parissa metsässä, minulle sukeltaminen vedenalaiseen luontoon tarjoaa samanlaisen mahdollisuuden arjesta pois pääsemiseen."



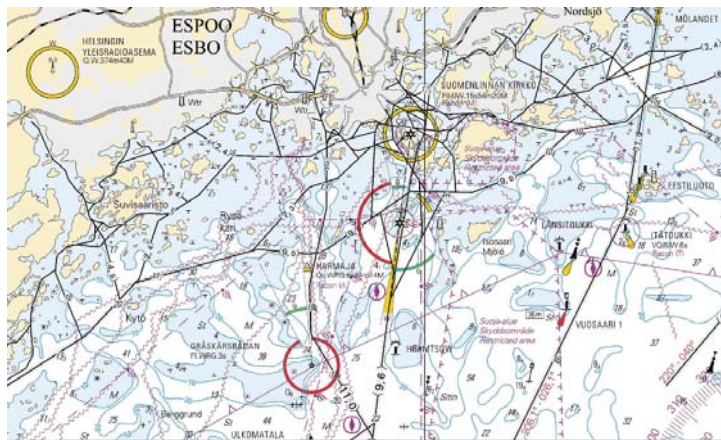
nykyiseen ammattiin tietohallintopäälliköksi. Opintojen aikana kiinnostus vettä kohtaan syntyi uudestaan ja niin Jussi liittyi Teekkarisukelta- ja Kuplaan. Siellä hän suoritti useita sukelluksen peruskursseja päätyen aina CMAS P3-tasolle saakka. ”Käytännössä saan sukeltaa 40 metriin saakka”, valottaa Lammi sukelluspatenttiansa. Sukelluksen kautta Jussi sai aikanaan kipinän myös Vapaaehtoiseen meripelastukseen. ”Olimme sukellusleirillä Porvoon edustan Söderskärillä, kun joku punavalkoinen vene ajoi lujaa ohitsemme. Hetken päästä vene tuli takaisin hinaten perässä purjevenettä. Kukaan seurueestamme ei silloin osannut sanoa mistä veneestä on kyse, mutta myöhemmin minulle on selvinnyt, että se oli Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusvene Antti Huima”, muistelee Lammi ensikosketustaan meripelastukseen. Samana syksynä Jussi näki Sukeltajaliiton lehdessä artikkelin, josta hänelle jäi erityisesti mieleen otsikko: ”Merivartiosto kertoo; sukeltajia tarvitaan aina.” Juttu kertoi vapaaehtoisesta meripelastuksesta ja niinpä Jussi otti yhteyttä jutussa olleisiin yhteystietoihin. Nykyään Jussi on yksi aktiivisimmista Helsingin Meripelastusyhdistyksen aktiiveista, mutta on hänelle kertynyt yli 400 sukellusker- taakin.

Coolaroo makaa nykyään rauhassa meren pohjassa. 2000-luvun puolivälissä hylystä yritettiin pumpata siellä mahdollisesti olevaa öljyä pois, mutta ilmeisesti hylky oli saatu tyhjennettyä öljyistä jo haaksirikon yhteydessä. Hylky on edelleen kohtalaisessa kunnossa, mutta vähitellen luonto on löytänyt kasvupaikakseen mereen kuulumattoman esineen. Erityisesti yksi sukelluskerta on jäänyt Jussille mieleen. ”Olin sukeltamassa yöllä taskulampun valossa täydessä hiljaisuudessa omien ajatusten kanssa. Lampun

valossa veden alla kaikki näyttää aivan toiselta kuin lähellä pintaa yltävän auringon valossa. Luonnon ihmeitä seuraamalla nousin vähitellen ylös pintaan, kunnes ylleni avautui täysikuu uskomattoman kauniin tähtitaivaan kera. Kauempana hämärästä erottui lisäksi saaren etäinen hahmo ja siellä olleet rakennelmat. Oli aivan hiljaista. Ihastelin maisemaa samalla kuin kelluin pienten aaltojen liplatussa”, päättää Lammi.

Jukka-Pekka Lumilahti

Tänä vuonna 40-vuotta täyttänyt Lammi on syntynyt Porissa. Lapsuudessa Jussin perhe asui myös Kotkassa ja Harjavallassa, mutta sydämetään Jussi on aito porilainen. ”Porin Jazzit ovat edelleenkin yksi kesän kohokodista”, kertoo Jussi kotikaupunkinsa tunnetuimmasta tapahtumasta. Hän onkin tuttu näky Jazzien eri tapahtumissa. Veneilyä Lammi ei lapsuudessa harrastanut, mutta vedessä pulikoimista sitäkin enemmän. ”Oikeastaan vedessä viihdyin enemmän pinnan alla kuin pinnan päällä”, muistelee Jussi lapsuuttaan. Opinnot toivat 20-vuotiaan Lammin aikoinaan Espooseen Teknillisen korkeakoulun tietojenkäsittelylinjalle ja sitä kautta



Liikenneviraston lupanro

Jouko Swanström

28.5.1941 – 17.6.2012



Den 17 juni nåddes Helsingfors Sjöräddningsförening av ett sorgebud då viceordförande Jouko Swanström avled, bruten av en allvarlig sjukdom. Swanströms tvååriga ordförandeperiod tog slut i slutet av det förra året. Före det hade han varit styrelsemedlem och primus motor för medlemsbåtsutskottet. Utanför Helsingfors Sjöräddningsförening var Jouko Swanström suppleant i fullmäktige i Finlands Sjöräddningsförening som är takorganisationen för de frivilliga sjöräddarna.

Jouko Swanström föddes i Helsingfors den 28.5.1941. De första kontakterna med havet fick han genast i sin barndom och redan som sjuåring hade Jouko en egen liten roddbåt. Med båten rörde han sig i omgivningen av föräldrarnas sommarstuga i Esbo skärgård. Från barndomen härstammade också Joukos respekt för havet som senare inspirerade honom till arbetet med båtsportsäkerhet.

Jouko Swanström utbildade sig som ung till ingenjör. Dessa kunskaper utnyttjade han först på

Statens Forskningsanstalt VTT där han fungerade som inspektör av radiomaster och tornkranar. Intresset för större maskiner fick Swanström att senare arbeta för **Wihuri Witraktor** och dess konkurrent **Machinery**. I dessa företag fungerade han som försäljningschef, arbetsledare och skolningschef. Arbete med maskiner förde Swanström också utomlands, ända till Bangladesh och Moçambique. Därifrån återvände han år 1991 till ett Finland som just brottades med lågkonjunkturen och där det var svårt att hitta arbete. Jouko löste problemet genom att grunda ett eget disponentföretag. Detta företag drev han ända till sin pensionering år 2008. Från tiden med disponent företaget hade Jouko också många förtroendeuppdrag, av vilka det mest betydelsefulla var posten som första viceordförande i **Helsingfors Företagare rf**.

Barndomens båtliv och havet bevarades alltid nära Jouko Swanströms hjärta. År 1971 skaffade han tillsammans med sin hustru Soili en stugtomt i Sibbo inre skärgård. Stugan på tomten förstörades av Jouko och Soili under årens lopp och på

stranden uppfördes också en strandbastu och ett båthus. Stugan var en motvikt till stadens jäkt. Det var vanligt att Jouko och Soili bodde på stugan från maj till oktober. Ännu i november och december besökte de ofta holmen, tills isbildningen avbröt båtresorna för vintern. Jouko strävade alltid till att beakta säkerheten för alla som fanns i båten. Det var också viktigt för honom att ta i beaktande andra sjöfarare samt dem som bodde på stränderna.

Eric Schalin, den nu redan framlidna hedersmedlemmen i Helsingfors Sjöräddningsförening som aktivt fungerade på Sibbo fiskeområde lockade Jouko med i föreningens sjösäkerhetsarbete. I slutet på 1990-talet började Jouko som

Övningsarrangemangen har varit så bra, att på basen av dem har Finlands Sjöräddningssällskap utvecklat ett säkert nödraketövningskoncept för hela Finland.

År 2010 valdes Jouko till föreningens 19. ordförande. Under Joukos tid växte föreningens medlemsantal med över 600 medlemmar och föreningen växte till Finlands klart största frivilliga sjöräddningsförening. I slutet av år 2011 avstod Jouko från ordförandeskapet delvis på grund av hälsan, men fortsatte dock som viceordförande.

Jouko Swanström sörjs av hustrun Soili samt två vuxna barn och fyra barnbarn och xxxxxx xxxxx suomenkielisestä versiosta. Joukos sista önskan var att han skulle ihågkommas med penningdonationer till Helsingfors Sjöräddningsförening istället för blommor. Helsingfors Sjöräddningsförening minns med värme sin aktiva förra ordförande som med hela sitt hjärta varit med i sjöräddningsarbetet.



Jouko tar emot ordförandens klubba av Christian Kurtén. Bild: J-P Lumilahti

biträdande utbildare i medlemsbåtsverksamheten men på 2000-talet överfördes ansvaret för hela denna verksamhet på honom och **Pertti I. Pohjola**. Efter förnyandet av sjöräddningslagen år 2003 ordnade Helsingfors Sjöräddningsförening efter ett långt avbrott igen en övning med nödraketer och -bloss. Jouko Swanström blev övningsledare och detta uppdrag hade han på alla föreningens övningar på 2000-talet. Man kan säga, att Jouko Swanström är en av dem som i Finland skjutit mest nödraketer för i övningar ledda av honom har det skjutits cirka 3 000 röda raketer och lika många handbloss.

Text: Jukka-Pekka Lumilahti



. LP72

TOIMINTAAMME TUKEVAT

Akkuvoima
Astrid Charter
Aurinkolahden venekerho
B-Sea Boat
Baru-Baru Charters
Brändö Seglare
Cardinal Marine Charters
Conect
E & E Mäntylä
Fregatti
Hakaniemen Venekerho
Hartwall Oy Ab
Helsingfors Segelklubb
Helsingfors Segelsällskap
Helsingin Energian Venekerho
Helsingin Laakeri
Helsingin Meriveneilijät
Helsingin Moottorivenekerho
Helsingin Navigaatioseura
Helsingin Rakennusmestariveneilijät
Helsingin Työväen Pursiseura
Helsingin Vesibussit Oy
Humallahden Venekerho
Humalniemen Venekerho
Iha-Lines
Jt-Line
Juha Snell Oy
K. Hartwall
Karinkiertäjät
Kartanon Venekerho
Katajanokan Venekerho
Kipparlahden Venekerho
Koivusaaren Pursiseura
Kuljetus Reen
Kulosaaren Partiolaisten Vanhempainyhdistys
Lauttasaaren Veneilijät
Leppäluodon Venekerho
Marjaniemen Melojat
Marnela

Merenkävijät
Merihaan Veneseura
Merimelojat
Merisataman Venekerho
Mica Elektro
Munkan Venekerho
Nyländska Jaktklubben
Maritim
Pohjolan Kerho Ry / Kippariklubi
Puotilan Venekerho
Pursiseura Sindbad
Rastilan Veneilijät
Rederi Ab J. L. Runeberg
Roihuvuoren ja Tammisalons Meriulkoilijat
Roihuvuoren Venekerho
Royal Line
Saaristomaailma Oy
Sarvaston Venekerho
Sibbo Navigationssällskap
Sun Lines Oy
Suomalainen Pursiseura
Suomen Moottoriveneklubi
Suomenlinnan Liikenne
Suomenlinnan Venekerho
Taivallahden Venekerho
Tammisalons Merivenekerho
Tikkurilan Navigaatioseura
Tilintarkastus DFK Oy
Top-Boat
Transfennica Ehnrooth
Vantaan Veneilijät
Vartiokylän Ranta-Ja Venekerho
Veka Line
Vmax
Vuosaaren Urheilukalastajat
Vuosaaren Venekerho
Vuosillan Veneilijät
Yliskylän Venekerho
Österlund Line