

Meripelastus

2/13

Uudet alukset
täyteen kauteen

Kun sinivilkku välähtää



Rautauomas vinter



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

MERIPELASTUS 2/13

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

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



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:

Kopio Niini, Helsinki
Painos / Upplaga: 3150 kpl / st
ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi / Pärm:

VSL178 Pv Rautauoma.
Kuva: Markku Tamminen

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

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



Tätä kirjoitettaessa kausi on jo täydessä vauhdissa. Molemmat alukset saatiin valmiuteen toukokuun alkupäivinä. Ensimmäiset tehtävät on suoritettu ja veneet ovat olleet ahkerasti partioajoissa.

Erityisen ilahduttavaa on nähdä aluksilla uusia innokkaita harjoittelijoita viime syksyn ja kevään kursseilta. Viime torstain koulutusillassa saattoi olla jopa kaikkien aikojen ennätys, yhteensä 22 koulutettavaa. Koulutustiimillä riittääkin töitä tämän joukon perehdyttämisessä. Kiitokset tästä ahkeralle koulutustiimille.

Uusi PV230 saa virallisesti nimen tänä kesänä. Olemme saaneet yhteistyökumppanin, jonka toiveiden mukaan alus kastetaan. Tervetuloa kastetilaisuuteen!

Alkavan kauden haasteisiin on hyvä vastata. Aluksemme ovat molemmat uusia ja vastaavat niitä tarpeita, joita vapaaehtoiselta meripelastukselta odotetaan.

Tämä lehti pyrkii olemaan linkki kaikille jäsenillemme ja aktiiville venemiehistölle.

Tiedottamisessa on aina haasteita. Lisäänkin tähän loppuun Professori Osmo A. Wiion (1928-2013) lait inhimillisestä viestinnästä. (Tekniikan Maailma 05/2013)

- Viestintä yleensä epäonnistuu, paitsi sattumalta
 - Jos viestintä voi epäonnistua, niin se epäonnistuu
 - Jos viestintä ei voi epäonnistua, niin se kuitenkin tavallisemmin epäonnistuu
 - Jos viestintä näyttää onnistuneen toivotulla tavalla, niin kyseessä on väärinkäsitys
 - Jos olet itse viestintään tyytyväinen, niin viestintä varmasti epäonnistuu
 - Jos sanoma voidaan tulkita eritavoin, niin se tulkitaan tavalla, josta on eniten vahinkoa.
- Tässä muutamia viestinnän totuuksia.

Oikein Aurinkoista ja Turvallista Veneilykesää!

* * *

När detta skrivs är säsongen i full gång. Båda båtarna sattes i beredskap i början på maj. De första uppdragen har utförts och båtarna har patrullerat flitigt. Särskilt glädjande har det varit att se nya och ivriga praktikanter från vårens och förra höstens kurser. Förra torsdagens skolningskväll blev kanske ett rekord genom tiderna, sammanlagt 22 personer på utbildning.

Utbildningsteamet har ett drygt arbete med att utbilda denna grupp. Ett varmt tack till det flitiga teamet för detta.

Den nya RB230 får officiellt sitt namn under sommaren. Vi har fått en samarbetspartner enligt vars önskemål båten blir döpt. Välkommen till dopet!

Vi är väl rustade att möta de utmaningar som säsongen bjuder. Våra båtar är nya och motsvarar de krav som ställs på den frivilliga sjöräddningen.

Denna tidning strävar till att vara en länk till alla våra medlemmar och den aktiva båtbesättningen. Kommunikation är alltid utmanande. Jag bifogar till slut professor Osmo A. Wiios (1928-2013) lagar om kommunikation människor emellan (Tekniikan Maailma 05/13)

- Kommunikation misslyckas i allmänhet, utom genom en slump
- Om kommunikationen kan misslyckas så gör den det
- Om kommunikationen inte kan misslyckas så gör den det oftast ändå
- Om kommunikationen verkar att ha lyckats på det avsedda sättet är det frågan om ett missförstånd
- Om du själv är nöjd med kommunikationen misslyckas den säkert



-Om meddelandet kan tolkas på fel sätt tolkas det säkert så att skadan blir maximal
Detta var några sanningar om kommunikation

Jag önskar er alla en solig och säker båtsommar!

Hannu Rainetoja
Puheenjohtaja / ordförande
puheenjohtaja@hmpy.fi

Helsingin meripelastusyhdistys nyt Facebookissa!

Tiedotamme yhdistyksen ajankohtaisista asioista myös sosiaalisessa mediassa. Facebookista löydät muun muassa tietoa järjestämistämme yleisötapahtumista, miehistön kuulumisia, yleisluonteisia tietoja suorittamistamme tehtävistä sekä kaikkea vesiturvallisuuteen liittyvää.

Käy tykkäämässä!

SMPS Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening

1877 following 22 others like · 21 others talking

SMPS Helsingin Meripelastus... Aikajana ▾ Nytt ▾

Sjöräddningsförening maanantai

Sunnuntaina Matosäaressa järjestettiin kertaavaa ensiapukoulutusta erilaisten rastiharjoitusten muodossa. Rasteilla harjoiteltiin mm. hypotermisen, yllämpöisen, tajuttoman, elottoman, rankavammaisen, sydänvaivaisen ja hypoglykeemisen potilaan hoitoa sekä ilman mitään hoitovälineitä että meripelastajien perusvälineiden kanssa. Kaikilla miehistönjäsenillä on vähintään SPR:n EA1-kurssin mukaiset ensiaputaidot.

Tykkää · Kommentoi · Jaa

Matti Pouhakka ja 2 muuta tykkäävät tästä.

Kirjoita kommentti...

SMPS Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening sunnuntai

PV Rautauoma osallistui perjantaina Viron rajavartioston järjestämään meripelastusharjoitukseen. Harjoituksessa Rautauoman miehistö pääsi harjoittelemaan etsintää, evakuointia, potilaiden siirtoa ja ensiapua oikein isolla kädellä. Kuvassa Rautauoman miehistönjäsen elvyttää maalinukkea Viron rajavartioston meripelastuskopterin pintapelastajan valmistellessa potilaan evakuointia.

UUDET JÄSENEMME

Ahola Joonas, Turku
Ahvo Mikko, Helsinki
Alestalo Jaakko, Helsinki
Arola Mika, Helsinki
Backman Niko, Helsinki
Brade Christian, Helsinki
Carlsson Ole, Helsinki
Damström Håkan, Esbo
Ekholm Mika, Nurmijärvi
Eränen Ahti, Helsinki
Flinkkilä Jouni, Helsinki
Grön Joonas, Vantaa
Haaraoja Ville, Tampere
Halkosaari Tuija, Helsinki
Hallamaa Antti, Helsinki
Happo Jukka, Helsinki
Harras Jarmo, Helsinki
Hollanti Antero, Helsinki
Honkonen Max, Helsinki
Hukka Timo, Helsinki
Hytönen Kari, Kerava
Hytönen Niko, Hyvinkää
Hyvärinen Marko, Helsinki
Häkkinen Tarmo, Helsinki
Ijäs Jarkko, Helsinki
Isojärvi Pia, Helsinki
Juslenius Klas, Helsinki
Juslin Olavi, Vantaa
Juutilainen Paavo, Helsinki
Jämsä Jaakko, Helsinki
Järvenpää Kari-Mikael, Helsinki
Kaikkonen Arto, Helsinki
Kaj Pyyhtiä, Helsinki
Kakko Matti, Vantaa
Kalatie Katariina, Espoo
Kalpio Vesa, Jokela
Kannosto Jesse, Helsinki
Kaponen Antti, Espoo
Kaponen Jari, Espoo
Kaurinkoski Erkki, Helsinki
Kiiski Heikki, Helsinki
Kiiveri Aatos, Helsinki
Kiviluoma Tomi, Helsinki
Klén Rambo, Helsinki
Koho Petteri, Helsinki
Kolehmainen Ari, Helsinki
Kolehmainen Arto, Helsinki
Kontio Risto, Helsinki

Kortesoja Janne, Helsinki
Kosonen Pasi, Helsinki
Kuivalainen Jyri, Helsinki
Kumén Anni, Helsinki
Kuosmanen Aleksi, Helsinki
Kuusinen Merja, Helsinki
Kyhäräinen Kai, Helsinki
Lahtinen Kustaa, Helsinki
Larivaara Anna, Turku
Larivaara Meri, Helsinki
Lehtimäki Jonni, Helsinki
Leinonen Mika, Helsinki
Liikanen Jukka, Helsinki
Lindell Viktor, Helsinki
Lindström Gun-Britt, Vanda
Lintu Antero, Helsinki
Loivamaa Iida, Helsinki
Lukkari Juha, Äkäslompolo
Luomala Pekka, Helsinki
Luostarinen Amanda, Helsinki
Lähteenmäki Ilkka, Sipoo
Löfving Raimo, Helsinki
Maarela Antti, Helsinki
Maijala Miikka, Helsinki
Malinen Timo, Helsinki
Mansikkala Kari, Helsinki
Marttila Esko, Helsinki
Mattila Vesa, Helsinki
Moisala Aarni, Helsinki
Nevasuo Mika, Helsinki
Niemi Anton, Helsinki
Nieminen Jorma, Helsinki
Nieminen Tommi, Helsinki
Nikander Jari, Helsinki
Niko Backman, Helsinki
Nikunen Pekka, Helsinki
Nimeinen Jorma, Helsinki
Nordström Katri, Vantaa
Nwajei Patrick, Helsinki
Nylund Erik, Vantaa
Oittinen Olli-Matti, Helsinki
Oksanen Jorma, Helsinki
Ormaa Marcus, Helsinki
Otto Thorsten, Helsinki
Ovaskainen Meri, Helsinki
Palmunen Juha, Helsinki
Patrikka Matias, Vantaa
Pelkkikangas Heikki, Helsinki

Peltonen Janne, Helsinki
Penttilä Iiro, Helsinki
Penttinen Jukka, Vantaa
Peterson Daniel, Helsingfors
Piispanen Sami, Helsinki
Pirnipuu Erki, Lammi
Pousar Ralf, Helsingfors
Puurtinen Jenny, Helsinki
Pyhämäki Pertti, Vantaa
Päivärinne Petra, Helsinki
Rainansalo Kasper, Espoo
Saarela Seppo, Helsinki
Saarimaa Maija, Helsinki
Saarinen Jussi, Helsinki
Saine Jaani, Helsinki
Salmela Jorma, Helsinki
Salmijärvi Juha, Helsinki
Salminen Eero, Vantaa
Salo Tommi, Vantaa
Salo Toni, Helsinki
Sandberg Timo, Helsinki
Saramies Minna, Vantaa
Sarpila Ari, Helsinki
Schmidt Jouni, Helsinki
Sirkkiä Rami, Helsinki
Skibdahl Birgitte, Susanne, Helsinki
Somer Petri, Helsinki
Staf Pertti, Helsinki
Stendahl Mikael, Esbo
Stenius Fredrik, Helsingfors
Suhonen Elina, Helsinki
Sundquist Kai, Vanda
Suotsalo Jukka, Järvenpää
Säilä Tero, Helsinki
Tainio Antti, Helsinki
Tanninen Jari, Järvenpää
Tarkiainen Lasse, Helsinki
Tiirakari Jaakko, Vantaa
Tirri Markku, Helsinki
Tiusanen Pekka, Helsinki
Toikka Tapio, Helsinki
Tuohino Juha, Helsinki
Tuominen Pikku-Markku, Helsinki
Uksila Tommi, Helsinki
Vainikka Timo, Helsinki
Vauramo Erkki, Helsinki
Öhman Dan, Helsinki

**Tervetuloa mukaan toimintaan mahdollistamaan
vapaaehtoista meripelastusta!**



KLADI

- OTTEITA TALVEN JA KEVÄÄN TAPAHTUMISTA

Punatähdet taivaalla

Helsingin Meripelastusyhdistyksen, SMPS Espoon Meripelastajien ja Laajasalon VPK:n järjestämät hätärakettiammunnat olivat jälleen menestys. Matosaareissa 9. maaliskuuta järjestetyssä tapahtumassa vieraili yli 200 henkilöä. Punaisia raketteja ammuttiin taivaalle 417 kappaletta ja käsisoituja 212. Talteen kerättiin yli 600 kappaletta ammuntaan kelpaamatonta raketia tai muuta pyroteknistä laitetta. Vanhimmat pois kerätyt olivat 1950-luvulta, valtaosa toki 1990- ja 2000-luvuilta. Ensi vuonna tapahtuma järjestetään Espoossa maaliskuun alussa. Tervetuloa mukaan.



Seitsemänvuotias Niila Myllymäki harjoitteli hätärakettiammunnoissa sammuttamista. Kuva: J-P Lumilahti

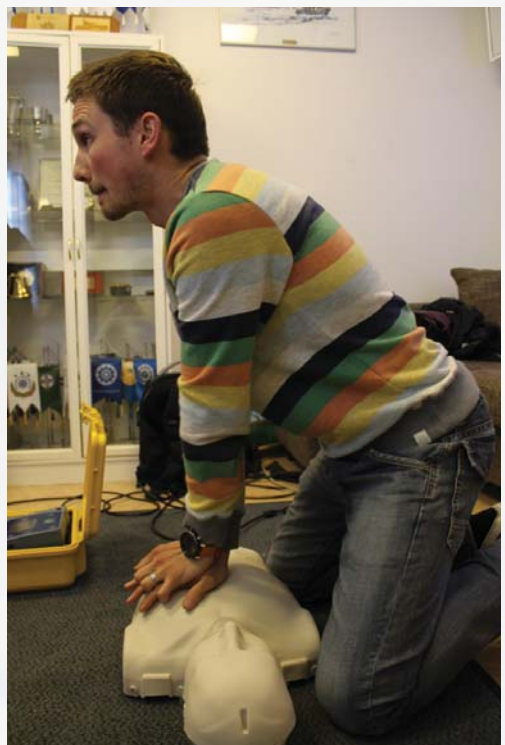
Pentterin masterchefit

Vapaaehtoiset meripelastajat eivät levänneet talvellaan, vaan talvikauden kalenteri täyttyi erilaisista koulutuksista. Tammikuussa koulutuksia oli harvemmassa, mutta kevättä kohden myös koulutusten lukumäärä lisääntyi. Valtaosa koulutuksista järjestettiin yhdessä kaikkien pääkaupunkiseudun vapaaehtoisten kanssa. Näin koulutuksista saatiin mielekkäämpiä eikä saman aiheen koulutuksia tarvinnut järjestää eri yhdistyksissä. Valtaosa koulutuksista oli teoreettisia, mutta osa käytäntöön sovellettuna. Perinteis-



Päällystö ja miehistö sai karttanavigointiharjoituksessa erilaisia tehtäviä suoritettavakseen. Kuva: Jaakko Heikkilä

tä koulutuksista poiketen keväällä järjestettiin myös meripelastajan kokkikoulu. Sen lähtökohdana oli, kuinka loihdita maittava ateria pelastusveneen pentterissä.



Henrik Rehnröm toimi kouluttajana jokakeväisessä elvytyskertauksessa. Kuva: Jaakko Heikkilä

Pelastusveneet valmiina

Talvi ei näyttänyt hellittävän otettaan keväällä, joten PV Rautauomakin viihtyi sisätiloissa suunniteltua pidempään. Hernesaassa sijaitsevan Suomen Yacht Centerin tiloista PV Rautauoma saatiin vesille 24. huhtikuuta. Koska Matosaari oli vielä jäiden syleilyssä, siirrettiin Rautauoma aluksi Kauppatorin Vironaltaalle PR Jenny Wihurin normaalille asemapaikalle. Parin päivän odottelun jälkeen Rautauoma saatiin ajetuksi tutulle paikalleen Matosaareen. Varustelun jälkeen valmiuteen vene laitettiin 9. toukokuuta. Talven aikana Rautauomaan uusittiin ohjaamon penkkien jousitus ja kiinnitys. Valitettavasti uusinta ei työn tehneeltä telakalta onnistunut kerralla, vaan penkkien kiinnitys korjattiin toukokuun viimeisellä viikolla. Penkkien uusimisen ajaksi Rautauoma jouduttiin ottamaan pois valmiudesta.



PV Rautauoma laskettiin veteen 25.4. Kuva: Matti Pouhukka

PV230 talvehti valmistajatelakallaan Keuruulla. Veneeseen tehtiin takuukorjauksia ja pohjaan maalattiin myrkkyyväri. Veneessä ei alun perin ollut myrky- ja pohjaväriä veneen rungossa, sillä PV230:n alkuperäinen sijoituspaikka piti olla sisävesillä. Helsinkiin vene saapui toukokuun alussa, ja se ajettiin saman tien Matosaareen. Pelastusvalmiina vene oli Rautauoman tavoin 9.5.

Kausi pumpattiin käyntiin

4.5. Matosaassa oli käynnissä tulokaskoulutus, kun laituriin rantautui klo 19.40 moottorivene. Veneen miehistö oli laskenut veneen juuri veteen ja matkalla kotisatamaan miehistö huomasi, että veneen sisälle tulee vettä. Meripelastajat laittoivat PV230:n tyhjennyspumpun päälle, jonka avulla vesi saatiin pois moottoriveneestä. Samalla löytyi myös vuotokohta, joka oli

sen verran hankalassa paikassa ettei tukkimista voinut tehdä kuin nostamalla vene ylös. PV230:n miehistö avusti moottoriveneä nostopaikalle asti, missä vene nostettiin saman tien takaisin telakalle. PV230 lähti takaisin kohti Matosaarta, jonne miehistö saapui 21.30. Kauden ensimmäinen tehtävä oli ohitse vaikkei vene vielä varsinaisesti ollutkaan valmiudessa.

Kahdeksan uutta meripelastajaa

Keväällä järjestettiin jälleen uusille meripelastajille tarkoitettu tulokaskurssi. Yhdessä pääkaupunkiseudun muiden meripelastajien kanssa järjestetyltä kurssilta Helsingin yhdistykseen tuli lopulta kahdeksan uutta meripelastajaa, joista kaksi siirtyi nuorisotoiminnan puolelta. Kurssi jakaantui teoria- ja käytännön osuuksiin. Lisäksi pelastautumista harjoiteltiin erikseen Lohjalla Meriturvan pelastautumisyksikössä. Kurssin läpäisseet nimitettiin harjoittelijoiksi.

Riippuva liha auttoi

Lauantaina 18.5. PV Rautauoma oli miehistöineen Vuosaassa Aurinkopolku -tapahtumassa, kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki hälytti sen kello 11.36: Vuosaaren edustalla oli purjevene harhautunut sumussa väylältä ja jäänyt pohjastaan kiinni. Vain kymmenen minuutin matkanteon jälkeen Rautauoma oli purjeveneilijän luona ja tapahtuman selvittely alkoi. Purjevene osoittautui olevan tukevasti kiinni pohjassa. Vastuusitoumuksen teon jälkeen päätettiin koittaa irrottamista. Hinausköysi kiinnitettiin purjeveneeseen perästä Rautauoman keulaan ja kaksi Rautauoman miehistön sekä purjeveneeseen oma miehistö meni purjeveneeseen reunalle painoksi roikkumaan. Painon avulla vene kallistui, jolloin Rautauoma irrotti purjeveneeseen kevyesti. Koska vuotoja ei purjeveneeseen tullut, pystyi se jatkamaan omaa matkaansa ilman apua. Rautauoman miehistö jatkoi puolestaan kohti Kauppatoria klo 12.00 seuraavaan veneilytapahtumaan.

Kokosi: Jukka-Pekka Lumilahti



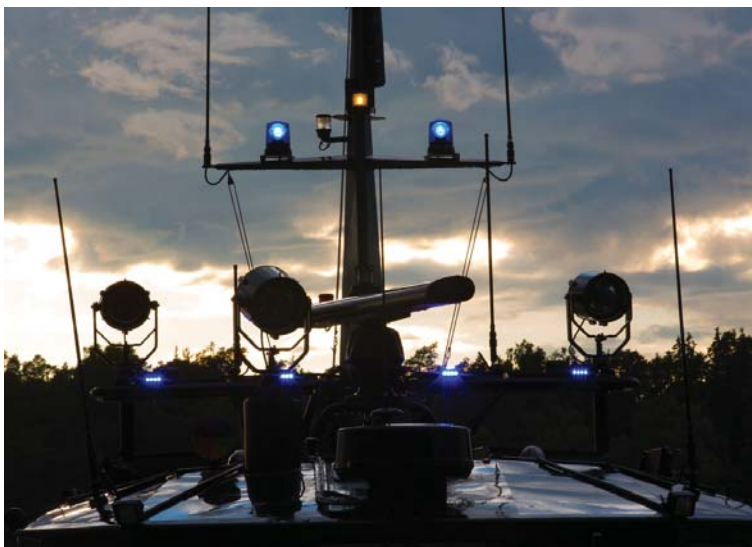
SINIVILKUT VESILLÄ

muuteen, eikä näin ollen pääse koskaan paikalle tai aiheuttaa matkallaan samanlaisia pelastustehtäviä, johon itse on matkalla. Miehistö pyrkii ennakoimaan väistämistilanteet mahdollisimman varhaisessa vaiheessa, jolloin vaaratilanteita ei pääse syntymään. Sinivilkut ovat yksi keino, jolla miehistö kertoo muille olevansa kiireellisessä tilanteessa. Pelastusveneen miehistön ykköstoive muille vesillä liikkujille, kun he havaitsevat sinivilkun, on tilan antaminen. Kun pelastusveneellä on tilaa liikkua, ei vaaratilanteitakaan pääse syntymään.

Sinisten vilkkujen asentaminen ja käyttö perustuu ns. sisävesisääntöihin (Asetus yhteentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (Sisävesisäännöt 1978, 30.3.1978/252). Sisävesisäännöt mahdollistavat vilkkujen asentamisen viranomaisten veneiden lisäksi myös vapaaehtoisten meripelastajien veneisiin. Vilkkujen käytöllä osoitetaan muille vesillä liikkujille, että pelastusvene on suorittamassa kiireellistä pelastustehtävää. Tämän lisäksi vilkkuja voidaan

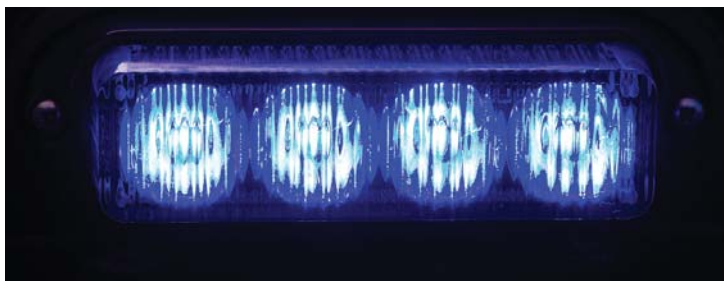
Sinivilkut vesillä – totta kai, käytetäänhän niitä mantereellakin hälytysajoneuvoissa. Mitä ne oikeastaan vesillä tarkoittavat? Kuka väistää ja ketä, entä miten sinivilkkuja käyttävä vene kannattaisi huomioida?

Sinivilkkujen käyttö ei anna pelastusveneen miehistölle oikeutta väistämissääntöjen rikkomiseen. Sen sijaan vesiliikennelain (20.6.1996/463) mukaan kiireellisessä tehtävässä oleva pelastusvene voi poiketa muista vesiliikenteen säännöistä ja määräyksiä varovaisuutta noudattaen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että miehistö saattaa ohittaa muut vesillä liikkujat normaalia lähempää, tehdä normaalia suurempia aaltoja, tai kulkea outoja väyliä pitkin. Pelastusveneen miehistö voi myös ajaa kovempaa kuin nopeusrajoitus sallii. Periaate ei kuitenkaan ole päästä mahdollisimman nopeasti onnettomuuspaikalle, vaan perille pääseminen mahdollisimman varmasti ja turvallisesti. Suuresta nopeudesta ei ole hyötyä, jos sen seurauksena pelastusveneen miehistö joutuu itse onnetto-



käyttää tehtävän yhteydessä myös muun vesiliikenteen varoittamiseksi. Asetus itsessään on vuodelta 1978, mutta sinivilkkuja koskeva kohta on päivitetty viimeksi vuonna 1988.

Jos tarkkoja ollaan, niin asetuksessa sinivilkku määritellään siniseksi, ympäri näköpiirin näkyväksi vilkkuvaloksi. Käytännössä tällaiset valot



ovat kuitenkin osoittautuneet huonosti näkyviksi. Yksi mastossa oleva sininen valo on huonosti havaittavissa, joten vilkut ovat aikojen saatossa kehittyneet hieman pidemmälle. Ensin veneiden mastoon laitettiin toinen sinivilkku alkuperäisen rinnalle, jolloin havaittavuus veneen toisellekin puolelle parantui. Suuri harppaus on otettu viime vuosina käyttöön otettujen ns. ruuhkavilkujen myötä. Ruuhkavilkut ovat yksittäisiä tehokkaita ledivaloryhmiä, jotka asennetaan siten että ne näkyvät johonkin tiettyyn suuntaan.

Valot on helppo tunnistaa niiden kirkkaasta väristä ja erilaisista vilkkumisrytmeistä, mutta myös siitä, että niitä on helppo asentaa erilaisiin paikkoihin. Poliisi- ja paloautoissa sekä ambulansseissa ruuhkavilkujen myötä, autojen näkyvyys on huomattavasti parantunut. Näkyvyyden parantamista on haluttu myös vesille, sillä saariston ahtailla väylillä nopeasti kulkeva pelastusvene on hyvä havaita mahdollisimman ajoissa. Pelastusveneissä ruuhkavilkut onkin useimmiten asennettu veneiden etu-

osaan, jotta valot suuntautuisivat eteenpäin ja näin ollen herättäisivät edellä menevien veneilijöiden huomion.

Vesillä hälytysajoneuvojen tuttua sireeniä kuulee harvoin. Vesilläkin on mahdollista käyttää huomion herättämiseksi vastaavatyypistä ääntä, vaikka sitä ei toisaalta tarkasti ole määräyksissä määriteltäkään. PV Rautauomassa on mahdollista käyttää sireenityyppistä ääntä. PV230:ssa käytetään tarvittaessa veneen sumurmerkkiä, sillä sireenityyppistä laitetta ei veneessä ole. Sireeniä ei vesillä pidetä yhtä tärkeänä kuin maalla sen takia, että ääni kuuluu vesillä toiseen veneeseen huomattavasti huonommin kuin tieliikenteessä. Rautauomassakin sireeniä käytetään toisinaan lähinnä hyvin ahtaissa paikoissa, kuten Merisatamassa. Toisaalta Merisatamassa Rautauomalla ei aallonmuodostuksen vuoksi voi ajaa kovin kovaa, vaikka veneellä olisi-kin kiireellinen tehtävä.

Pelastustehtäviä johtava taho määrittelee aina tehtävien kiireellisyyden. Tämän perusteella pelastusveneen miehistö päättää tapauskohtaisesti käyttääkö se sinivilkkuja vai ei. Sinivilkkuja käytetään, jos se tuo lisäarvoa tehtävän suorittamiselle ja näin ollen parantaa pelastustehtävän onnistumista. Miehistö toivoo, että veneilijöiden havaitessa sinivilkkuja vesillä, he hidastaisivat nopeutta ja antaisivat pelastusvenelle "tietä". Jos pelastusvene on paikallaan sinivilkut päällä, on se suorittamassa jotain tehtävää ja miehistö haluaa kertoa siitä muille. Tällöin paras neuvo veneilijöille on paikan kiertäminen ja aaltojen teon välttäminen.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti
Kuvat: Markku Tamminen

LIUSKALUOTO MARINA

- VIERASSATAMA
- KAUSIPAIKAT
- KAHVILAITURI

60°09' N | SKIFFER
24°57' E



- poltto- ja voiteluaineet
- nestekaasut
- venetarvikkeet ja -varusteet
- eväät ja herkut

050 300 9553 WWW.LIUSKALUOTO.FI



Katsaus PK-seudun veneisiin: Uudet alukset uuden kauden turvana



Uusi kesä tuo parannuksia pääkaupunkiseudun vapaaehtoisten meripelastajien toimintaan. Varsinaisia vapaaehtoisia meripelastusyksiköitä alueella on yhdeksän, ja niiden lisäksi muutama pienempi, etupäässä koulutuskäyttöön tarkoitettu vene. Unohtaa ei sovi myöskään purjevene Vera Violettaa. Tuulen voimalla meripelastajat eivät sentään pelastustehtäviin purjehdi, vaan Vera Violettaa käytetään lähinnä nuorten kouluttamiseen. Espoossa viime vuoden lopulla käyttöön otettu PV Emmi pääsee tänä kesänä tosi toimiin. Samalla se vapautti Espoossa aiemmin päivystäneen Mikrolog II:n. Vene löysi uuden kotisataman Porvoosta, jossa se tulee saamaan itselleen myös uuden nimen. Uuden nimen saavat alkukesästä myös Porkkalan ja Helsingin PV 2-luokan veneet. Porvoolaisten Englannista käytettynä 1990-luvulla hankittu PR Mac Elliot on puolestaan päässyt ansaitsemilleen eläkepäiville. Meripelastusseuran lippulaiva Jenny Wihuri vietti talven Porvoossa, jossa se sai muun muassa uuden maalipinnan kylkiinsä. Jenny Wihurin toiminta eroaa hieman muiden yhdistysten toiminnasta, sillä meripelastustehtävien lisäksi sitä käytetään myös pitkäkestoisissa turvaamistehtävissä, sekä tukialuksena koulutuspurjehduksilla. Heinäkuussa Helsinkiin rantautuvassa suurten purjelaivojen purjehdus Tall Ships Racessa



Jenny Wihurilla, kuten toisaalta myös muillakin vapaaehtoisilla on merkittävä rooli.

Varsinaisen toiminnan pelastusveneillä pyörittävät itsenäiset yhdistykset. Yhteistyö yhdistysten välillä sujuu saumattomasti, eikä tarkkoja toiminta-alueita ole. Näin ollen Porkkalan veneeltä voi saada apua Helsingissä ja Helsingin veneeltä vaikka Porvoossa. Kaikissa meripelastustehtävissä vapaaehtoiset toimivat Rajavartiolaitokseen kuuluvan Meripelastuslohkokeskus Helsingin (MRSC Helsinki) johtamana. MRSC Helsingillä on vapaaehtoisten lisäksi mahdollisuus käyttää myös viranomaisten yksiköitä.

Keskuksen henkilöstö suunnittelee jokaisen pelastustehtävän siten, että jokainen avuntarvitsija saa tarkoituksen mukaisimman avun. Harvoin apu tulee minuuteissa, kuten mantereella, sillä etäisyydet vesillä ovat pitkiä. Lisäksi kiireellisemmät tehtävät hoidetaan vähemmän kiireellisiä tehtäviä aiemmin. Kiireellisuuden arvioinnin helpottamiseen käytetään meripelastuksessa kolmea kiireellisyysjärjestystä; hätä-, hälytys- ja epävarmuustilanne seuraavasti:

Epävarmuustilanne: ei olla varmoja onko jollain hätää merellä, tai on viitteitä mahdollisesta hätätilanteesta

Hälytystilanne: voidaan olettaa jonkun turvallisuuden vaarantuneen merellä tai avuntarpeen selvittämiseksi tehdyt tiedustelut ovat olleet tuloksettomia

Hätätilanne: on ilmeistä, että ihminen on vaarassa merellä ja välittömän avun tarpeessa

Mikäli tehtävä ei ole meripelastusta, Meripelastuslohkokeskus voi antaa tällaiset tehtävät esimerkiksi vapaaehtoisten meripelastajien itse suorittamaksi. Näissä tehtävissä keskus ei itse ole johtovastuussa, vaan yksikkö vastaa kokonaisuudessaan tehtävän suorittamisesta. Tällaisia tehtäviä ovat muun muassa trossi- ja erilaiset avustustehtävät. Valtaosan trossi- ja avustustehtävistä suorittaa vesillä valmiiksi liikkeellä oleva vapaaehtoisten yksikkö, jolloin kotona päivystävien vapaaehtoisten ei tarvitse keskeyttää muita töitään. Lisäksi vesillä valmiiksi oleva yksikkö on useimmiten nopeammin avuntarvitsijan luona, kuin kotoa hälytettävä miehistö.

Kun näet vapaaehtoisten meripelastajien tutun puna-valkoisen SAR-veneeseen vesillä tai laiturissa, tule rohkeasti moikkaamaan veneen miehistöä. Jotta miehistö olisi helppoa tunnistaa, sillä on yllään selkeästi erottuvat vaatteet. Punainen paita yhdistettynä sinisiin housuihin on vapaaehtoisten meripelastajien tunnusväri.



PV Westhouse, PV 230, PV Securitas ja PV Rautauoma Matosaaren laiturissa. Kuva: Jaakko Heikkilä

Pääkaupunkiseudulla toimii viisi yhdistystä:

Porvoo

Tukikohta Tolkkisissa, veneinä Nimeämätön PV3-luokan vene ja PV Securitas (PV2-luokka)

Helsinki, HMPY

Tukikohta Helsingin Matosaassa, veneinä PV Rautauoma (PV5-luokka) ja PV230 (PV2-luokka)

Meripelastusasema 1

Tukikohta Eteläsataman Vironaltaalla, veneinä PR Jenny Wihuri (Pelastusristeilijä)

Espoo, EMPY

Tukikohta Mellsten, veneinä PV Emmi (Pv 4-luokka), PV Westhouse (PV 2-luokka)

Porkkala

Tukikohta Upinniemi, veneinä PV Aktia (PV 5-luokka), PV BLC (PV2-luokka)

Jos tarvitset apua

1. Pysy rauhallisena
2. Selvitä veneesi sijainti
3. Hälytä apua
4. Estä lisävahingot

Helpoin tapa avun hälyttämiseen on soittaa meripelastuksen hälytysnumeroon 0204 1000. Ulkomailta soittaessa numero on +358 204 1000.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Jaakko Heikkilä ja Jukka-Pekka Lumilahti





Meripelastajan mansikkapaikka



Melinda "Nekku" Palomaan iloisuus näkyy jo kaukaa hänen ollessa Matosaareissa. Itse Melinda kutsuu itseään lievästi ADHD-ihmiseksi, jolla täytyy olla jatkuvasti tekemistä. Tätä tekemistä ja jännittäviä tilanteita Melinda odotti heti ensimmäisellä kerralla astuessaan Helsingin Meripelastusyhdistyksen silloisen pelastusvene Antti Huiman kannelle. – Vuosi oli 1998 ja vesillä oli mitä kaunein kesäpäivä. Lähdimme partioajoon Matosaaresta ja koko ajan odotin jotain erikoista tapahtuvan. Päivä oli kuitenkin hiljainen, eikä minkäänlaisia tehtäviä ollut. Kunnes yht'äkkiä Antti Huiman moottori sammui keskellä avomerta ja miehistö alkoi täyttämään ilmatäytteistä kumivenettä. Merihätä? heräsi Melindan mieleen. Pettymys oli kuitenkin suuri, kun miehistö päättikin vain uida keskellä Suomenlahtea eikä kyseessä ollutkaan minkäänlainen hätätilanne.

Melinda on varsin kansainvälinen meripelastaja. Isänsä puolelta hän on ranskalainen, kun taas äiti on kotoisin Suomesta. Opiskelut ja työt ovat sittemmin kuljettaneet Melindaa ympäri maa-

palloa, mutta samalla nämä reissut ovat tuoneet välillä taukoja Melindan vapaaehtoisen meripelastajan uraan. – Joka kerta kun olen tullut takaisin reissultani, on harrastus täytynyt aloittaa ikään kuin alusta, kuvailee Melinda. – Koulutustasoltani olen pursimies, eikä minulla ole tällä hetkellä kiinnostustakaan toisenlaisiin tehtäviin. Päinvastoin on hyvä, ettei kaikista tarvitse edes tulla päälliköitä, kertoo Melinda ajatuksistaan ja jatkaa – itse asiassa Rautauoman konehuoneessa ryökiminen on hyvää vastapainoa arjen kii-reelle.

Helsingin Itäisen sisäsaariston suuria saaria – **Laajasaloa** ja **Tammisaloa** on nykyään vaikea edes erottaa saariksi. Toisin oli ennen, kun Tammisaloon ja Roihuvuoren välisessä salmassa vesi virtasi vapaana. Maankohoamisen myötä Tammisaloon ja Roihuvuoren välinen salmi muuttui kuitenkin käyttökelvottomaksi. Vuonna 1713 venäläiset onnistuivat kuitenkin yllättämään helsinkiläiset, tuleamalla sitä kautta kymmenellä parikymmenmetrisellä soutu- tai purjevente-

gerön kanava



60°11'15 N, 25°03'30 E

rakensivat vuosien 1872–1874 aikana 120 metriä pitkän kanavan Laajasalon ja Tammisalon väliin. Valtion avustuksella rakennettu kanava sai nimekseen Klubbnäs-kanal, suomennettuna Loppikannaksen kanava. Kanavasta tuli kivireunainen, ja sen keskikohdalle rakennettiin puusilta kivipenkereineen. Aluksi liikenne sillalla oli kohtalaisen vilkasta, sillä sen kautta kulki ainoa tie muun muassa Laajasalon läpi Santahaminassa sijainneeseen varuskuntaan. Liikenne tosin hiljeni varsin pian, sillä jo 1880-luvulla Laajasalon ja Herttoniemen välille valmistui uusi silta. Kanavan alkutaival ei ollut ruusuinen ja sitä jouduttiinkin ruoppaamaan jo vuonna 1885 sekä uudestaan vuonna 1895. 1900-luvulla kanavan nimeksi vakiintui **Degerön kanava**, ja vuonna 1955 kanava siirtyi Helsingin kaupungin vastuulle.

2000-luvulla kanava kunnostettiin perusteellisesti. Työ päätettiin tehdä talvella, jottei kanavan kautta kulkeva vesiliikenne häiriintyisi. Kanavan molempiin päihin rakennettiin padot, ja kanavassa ollut vesi pumpattiin pois. Samaan aikaan myös kanavan varrella olevaa puustoa uudistettiin, jolloin kanavanseudusta tuli paljon aiempaa avarampi.

Melinda muistaa ensimmäisen kokemuksensa kanavasta kuin eilisen päivän. – Olin vesibussilla kansimiehenä, kun kippari käski minua kääntämään aluksen savupiiput. Hetken ihmettelin mitä tapahtuu, kunnes vesibussi lipui hitaasti kanavaan. Tämä hetki teki minuun lähtemättömän vaikutuksen.

Nykyään Degerön kanava palvelee lähinnä veneilyä, sillä sen 0,9 metrin syvyys ja reilu kolmimetrinen silta rajoittavat kulkemisen moottoriveneisiin. PV Rautauomalla ei kanavaan ole asiaa, mutta PV230 ja Melinda ovat tuttu näky

kanavassa. Hienoista maisemista huolimatta meripelastajana Melindan on pitänyt osittain muut syyt. – Auttamisesta tulee hieno olo, jatkuva uuden oppiminen sekä yhteisöllisyys, luettelee Melinda perusteiksi, mitkä ovat pitäneet hänet mukana vapaaehtoisessa meripelastuksessa jo kuudettatoista kautta.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Markku Tamminen





De frivilliga sjöräddarna i huvudstadsregionen hjälper

Den inkommande sommaren för med sig förbättringar i de frivilliga sjöräddarnas verksamhet i huvudstadsregionen. Det finns nio räddningsenheter på området och därutöver några mindre båtar som huvudsakligen är avsedda för utbildningsändamål. Vi bör inte glömma segelbåten Vera Violetta. Sjøräddarna seglar dock inte med vindens kraft till räddningsuppdragen utan Vera Violetta används huvudsakligen till utbildning av de unga. RB Emmi som togs i bruk i Esbo i slutet på förra året kommer i år att vara i full användning. Samtidigt frigjorde den Mikrolog II som tidigare dejourerat i Esbo. Mikrolog II hittade en ny hemmahamn i Borgå där den också kommer att få ett nytt namn. Nya namn får också RB 2:orna i Porkkala och Helsingfors i början på sommaren. PR MacElliot från Borgå som köpts begagnad från England på 1990-talet får njuta av välförtjänta pensionsdagar. Sjøräddningens flaggskepp Jenny Wihuri tillbringade vintern i Borgå där den bl.a. fick en ny omgång målfärg på bordläggningen. Jenny Wihuris verksamhet skiljer sig litet från de andra föreningarnas så att förutom sjöräddningsuppdrag används den också för längre uppdrag som fölgebåt samt som basfartyg vid skolningsseglatser. Vid Tall Ships Race som anländer till Helsingfors i juli har Jenny Wihuri, liksom också de andra frivilliga en betydande roll.

Den egentliga verksamheten på räddningsbåtar sköts av de självständiga föreningarna. Samarbete mellan föreningarna fungerar friktionsfritt och noga definierade verksamhetsområden finns inte. Därför kan båten från Por-

kala hjälpa i Helsingfors och båten från Helsingfors i t.ex. Borgå. I alla sjöräddningsuppdrag fungerar de frivilliga under ledning av Gränsbevakningsväsendets sjöräddningsundercentral i Helsingfors (MRSC Helsinki). MRSC Helsinki har utom de frivilliga också möjlighet att använda myndigheternas enheter. Centralens personal planerar varje räddningsuppdrag så att den hjälpbehövande får den hjälp som är mest ändamålsenlig. Sällan kommer hjälpen inom minuter såsom på land för till havs är avstånden långa. Dessutom

sköts de brådskande uppdragen före de mindre brådskande. För att underlätta bedömningen av uppgifternas rangordning används tre prioritetskategorier: Nöd-, alarm- och osäkerhetssituationer.

Osäkerhetssituation: Man är inte säker på om någon är nödställd på havet, eller det finns indikationer på en möjlig nödsituation

Larmsituation: Man kan anta, att någons säkerhet på havet står på spel eller utredningen av hjälpbehovet har varit resultatlös

Nödsituation: Det är uppenbart att en människa är i fara på havet och i behov av omedelbar hjälp

Om uppgiften inte är en sjöräddningsuppgift kan sjöräddningsundercentralen ge uppgiften till de frivilliga sjöräddarna för utförande. För dessa uppdrag är centralen inte ledningsansvarig utan uppgiften utförs helt på räddningsenhetens eget ansvar. Sådana uppdrag är bl. a. Trossen- och andra assistansuppdrag. Den största delen av Trossen- och andra assistansuppdrag sköts av en frivillig enhet som redan är till sjöss varvid de frivilliga som dejourerar hemma inte behöver avbryta sina andra uppgifter. Den enhet som redan är till sjöss är dessutom snabbare framme hos den som behöver hjälp än en besättning som larmats hemma.

När du ser de frivilliga sjöräddarnas bekanta röd-vita SAR-båt till sjöss eller vid bryggan är du

välkommen att modigt hälsa på båtens besättning. Besättningen har en enhetlig klädsel som gör den lätt att känna igen. En röd skjorta och blåa byxor är de frivilliga sjöräddarnas färger.



I huvudstadsregionen fungerar fem föreningar:

Borgå

Bas i Tolkis, båtarna är RB3 (tills vidare utan namn) och RB Securitas (RB2-klassen)

Helsingfors

Basen på Maskholmen i Helsingfors, båtarna RB Rautauoma (RB5-klassen) och RB230 (RB2-klassen)

Meripelastusasema 1

Basen Estlandsbassängen i Södra Hamnen, båten Jenny Wihuri (räddningskryssare)

Esbo

Basen Mellsten, båtarna RB Emmi (RB-4-klassen) och RB West House (RB2-klassen)

Porkala

Basen Obbnäs, båtarna RB Aktia (RB5-klassen) och RB BLC (RB2-klassen)

Om du behöver hjälp

1. Var lugn
2. Utred din båts position
3. Alarmera hjälp
4. Förhindra ytterligare skador

Det lättaste sättet att alarmera hjälp är att ringa sjöräddningens alarmnummer 0204 1000. Om du ringer från utlandet är numret +358 204 1000.

Rautauomas och PV230:ans vinter

Vintern såg inte ut att ge med sig på våren och Rautauoma stannade inne längre än planerat. Sjösättningen från Suomen Yacht Centers utrymmen på Ärtholmen skedde den 24 april. Då Maskholmen fortfarande var infrusen flyttades Rautauoma först till RK Jenny Wihuris normala plats i Estbassängen vid Salutorget. Efter några dagar kunde Rautauoma köras till den bekanta platsen vid bryggan på Maskholmen. Efter utrustandet sattes båten i beredskap den 9 maj. Under vintern förnyades bänkarnas fjädring och fastsättning. Detta lyckades tyvärr inte för varvet vid den första omgången utan fastsättningen korrigerades sista veckan i maj varvid Rautauoma togs ur beredskap.

RB230 övervintrade hos leverantören i Keuruu. På båten utfördes garantireparationer och botten fick giftfärg. Botten hade ursprungligen ingen botten- och giftfärg för båten var ursprungligen avsedd för insjöarna. Båten anlände till Helsingfors i början på maj och kördes genast till Maskholmen. I beredskap sattes båten den 9 maj, liksom Rautauoma.

Text: Jukka-Pekka Lumilahti

Bilder: J-P Lumilahti och Jaakko Heikkilä





. LP72

**Turvallista
veneilykesää
toivottavat Helsingin
Meripelastusyhdistyksen
meripelastajat**

