

# *Meripelastus* 3/12

Kun ukkonen iskee kohdalle

Meripelastajat Itämeren  
kauhuskenariossa

Ennätysmäärä hakijoita  
meripelastajaksi



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS  
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

# MERIPELASTUS 3/12

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

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



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:

Salamat – vaaralliset ja  
välttämättömät.  
Kuva: Samuli Saarioinen

[www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi](http://www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi)

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



Vuonna 1950 ilmestyneen MEREN KIRJA (Merenkäytön harrastajien tieto- ja hakuteos. WSOY, Porvoo) mukaan MERIPELASTUSALUS on vahva, merikuntoinen höyryalus, jolla on suuret pumput, hinauslaitteet ja meripelastuslaitteet. Aluksia käytetään haaksirikkoisten alusten pelastamiseen.

Näin siis 62 vuotta sitten. Nykyisissäkin meripelastusaluksissa on suuret pumput, hinauslaitteet ja meripelastuslaitteet. Lisäksi niissä on toki paljon muitakin nykytekniikan mahdollistamia laitteita ja tarvikkeita, joista 1950 luvulla ei osattu edes haaveilla.

Tänä keväänä saimme käyttöömmä uuden PV2-luokan meripelastusaluksen. Tämä vielä nimetön alus on meripelastuskäyttöön suunniteltu kovapohjainen kellukevene (RIB). Toiminnallisuutensa se on osoittanut Helsingin saaristossa. Tähän mennessä sillä on suoritettu 42 tehtävää.

Se on hyvä tulos, saimmehan aluksen operatiiviseen käyttöön vasta kesäkuun alussa.

Meripelastustoiminnan kustannukset ovat näinä aikoina haasteelliset. Pelkästään polttoainekulut yhdistyksemme kahdella aluksella ovat noin 20 000€ vuodessa. Olemmekin etsineet koko kesän yhteistyökumppania, joka tukisi uuden aluksen ylläpitokuluissa.

Tällainen kumppani on nyt löytynyt. Meillä onkin tiedossa aluksen kastajaiset heti kauden 2013 alussa. Aluksen nimen päättää yhteistyökumppanimme, joten jäämme mielenkiinnolla odottelemaan ensi kevättä.

Veneilykausi alkaa olla loppuillaan ja veneiden talvitelakointi kiivaimmillaan. Toivotan kaikille lukijoille turvallista syksyä. Muistatthän käyttää heijastimia niin maalla kuin merelläkin!

\* \* \*

Enligt boken MEREN KIRJA, som utkom år 1950 (uppslagsbok för dem som är intresserade av att använda havet, Werner Söderström Ab, Borgå) är en SJÖRÄDDNINGSBÅT ett starkt, havsdugligt ångfartyg som har stora pumpar, bogseringsanordningar och sjöräddningsutrustning. Fartygen används för att rädda skeppsbrutna.

Så alltså för 62 år sedan. Också i de moderna sjöräddningsbåtarna finns stora pumpar, bogseringsanordningar och sjöräddningsutrustning. Därutöver finns där naturligtvis mycket annan utrustning som möjliggjorts av dagens teknik och som man på 1950-talet inte ens kunde drömma om.

På våren fick vi i bruk en ny räddningsbåt av klassen RB2. Denna tills vidare odöpta båt är en hårdbottnad RIB som har konstruerats för sjöräddningen. Hittills har vi utfört 42 uppdrag med båten. Detta är ett bra resultat, vi fick ju båten i operativ användning först i början på juni.

Kostnaderna för sjöräddning är i dessa tider en utmaning. Redan bränslekostnaderna för våra två båtar är 20 000 €. Vi har under hela sommaren sökt en samarbetspartner som skulle bistå oss med båtens löpande kostnader.

En sådan partner har nu hittats. Vi kan se fram emot ett fartygsdop genast i början på säsongen år 2013. Namnet på båten väljs av vår samarbetspartner så vi väntar med intresse på nästa vår.

Båtsäsongen lider mot sitt slut och båtarnas uppläggningsperiod är som livligast. Jag tillönskar alla läsare en säker höst. Ni kommer väl ihåg att använda reflex både på havet och på land!

Hannu Rainetoja  
Puheenjohtaja / ordförande  
[puheenjohtaja@hmpy.fi](mailto:puheenjohtaja@hmpy.fi)



KUTSU SYYSKOKOUKSEEN

\* \* \*

KALLELSE TILL HÖSTMÖTE

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen syyskokous järjestetään **27.11.2012 klo 18.00** Jäänmurtaja Sisulla. Tilaisuudessa käsitellään sääntömääräiset asiat, sekä päätetään PV Nihdin myyntivarojen sijoittamisesta. Kokouksen jälkeen Arctia Shippingin toimitusjohtaja **Tero Vauraste** esittelee suomalaista jäänmurto-osaamista ja tutustutaan jäänmurtaja Sisun komentosillalle.

Kokoontuminen jäänmurtajalaiturin portilla, osoitteessa Laivastokatu 7.

Kahvia ja pullaa on tarjolla.

Hallituksen jäsenistä erovuoroisina ovat tällä kertaa puheenjohtaja **Hannu Rainetoja** sekä jäsenet **Markus Cannelin**, **Katja Nevala** ja **Sanna Lehtonen**. Kaikki ovat ilmoittaneet olevansa käytettävissä uudelleen valintoihin. Lisäksi kokouksessa valitaan yhdistykselle uusi varapuheenjohtaja edesmenneen **Jouko Swanströmin** tilalle.

Tervetuloa!

\* \* \*

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga höstmöte hålls den **27.11.2012 kl 18.00** på isbrytaren Sisu. Mötet behandlar de stadgeenliga ärendena samt beslutar om placering av försäljningsintäkterna från RB Nihti. Efter mötet presenterar Arctia Shippings VD **Tero Vauraste** finskt isbrytarkunnande och vi bekantar oss med kommandobryggan på isbrytaren Sisu.

Samling vid porten till isbrytarkajen, Maringatan 7.

Kaffe och bullar serveras.

Av styrelsens medlemmar är nu ordföranden **Hannu Rainetoja** samt medlemmarna **Markus Cannelin**, **Katja Nevala** och **Sanna Lehtonen** i tur att avgå. Samtliga har meddelat att de står till förfogande för nyval. Dessutom väljer mötet en ny viceordförande i stället för den avlidne **Jouko Swanström**.

Välkomna!



Nuorisotoiminnassa syksy etenee erilaisilla tietoja ja taitoja kehittäville koulutuksilla. Viimeaikojen koulutukset ovat pitäneet sisälleen niin pintapelastus- kuin maastoetsintäharjoituksia-kin.

Maastoetsintäkoulutuksessa 21. lokakuuta hajaannuttiin Matosaaren syksyisiin maisemiin etsimään kadonneita esineitä. Etsintöjen viestiliikennettä harjoiteltiin radiopuhelimilla.



Pintapelastuskoulutuksessa pulahdettiin syksyisen viileään veteen pelastuspuvuissa.

Seuraavista koulutuksista nuorille tiedotetaan aina sähköpostitse.

Lisätietoja HMPY:n nuorisotoiminnasta löytyy nettisivuilta: [www.hmpy.fi](http://www.hmpy.fi) -> nuorisotoiminta.



## Päivystysvuorossa koko perhe

Vapaaehtoinen meripelastus vaatii monilla tavoin venymistä myös perheenjäseniltä. Jotta myös perheen pienimmilläkin jäsenillä olisi mahdollisuus tutustua meripelastukseen, järjestettiin elokuun alussa, 3.–5.8. Matosaarella perhepäivystys. Tällöin Matosaari täyttyi lasten temmellyksestä ja iloisesta puheen sorinasta. Pelastusveneiden miehistöön lapset eivät sentään päässeet, mutta muuten lapsenmielistä ohjelmaa oli saari täynnä. Tutuksi tulivat muun muassa vanhan pelastuslautan uusiokäyttö huvimajana, ja se, kuinka palopumppua voi käyttää myös kahluu-altaan täytössä. Ehdottomaksi suosikiksi nousi perinteinen mato-onginta. Kalastuksen suosiota lisäsi varmasti se, että Matosaaren päälaiturin vierestä jokainen sai saalista niin paljon kuin pystyi kalaa vedestä nostamaan. Vaikka Matosaari ei ensisijaisesti perhepäivystykseen olekaan suunniteltu, viikonloppu osoitti kuinka hyvin saari mukautuu myös hieman toisenlaiseenkin toimintaan. Perheiden yhteisen puuhaamisen ohessa miehistö suoritti viikonlo-



Kuva: Jaakko Heikkilä

PV Rautauoman kokoiseen pelastusveneeseen. Neljässä vuodessa moni asia on mennyt eteenpäin myös veneiden tekniikan osalta, mutta ilokseen miehistö sai huomata, että Svante G -nimisessä veneessä on monia samoja yksityiskohtia kuin Rautauomassakin. Muun muassa veneen ohjaaminen tapahtuu Joystickeillä kuten Rautauomassakin.

Onnistuneen harjoituksen ja hyvin nukutun yön jälkeen Rautauoma palasi Helsinkiin sunnuntaina 12.8.

# KLADI

## - OTTEITA KESÄN JA SYKSYN TAPAHTUMISTA

pun aikana myös kahdeksan erilaista meripelastus- tai avustustehtävää.

### Meripelastusta Oolannin tapaan

PV Rautauoma vieraili elokuun puolivälissä Ahvenanmaalla osallistuen Ahvenanmaan Meripelastusseuran järjestämään meripelastusharjoitukseen lauantaina 11.8. Yhdistys sai kutsun harjoitukseen osallistumisesta Suomen Meripelastusseuran kautta, joka vastasi myös matkasta aiheutuneista kustannuksista. ÅSAREX-nimisessä harjoituksessa oli mukana vapaaehtoisia meripelastajia Ahvenanmaan lisäksi Ruotsista ja Suomesta sekä venepartio Länsi-Suomen merivartiostosta. Rautauoman miehistöä oli matkan ajaksi täydennetty muutamalla lähialueen meripelastusyhdistyksen aktiivilla, joten myös he saivat kokea millaista on toimia Rautauoman miehistössä. Yhdistyksen miehistön kannalta harjoituksen yksi mielenkiintoisimmista yksityiskohdista oli tutustuminen ahvenanmaalaisen uusimpaan, tänä vuonna valmistuneeseen

### Vesiskootterit kateissa

Perjantaina 7.9 VSL 1784 PV230 oli partioajossa Matosaaren lähialueella kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti sen kello 19:52 etsintään Itä-Helsingin vesille. Kateissa oli kaksi vesiskootteria, joiden kyydissä oli yhteensä neljä henkilöä. Tasan ilta kahdeksalta PV230 saapui etsintäalueelle Vuosaaren edustalle. PV230 on pienen koonsa ja matalan syvyyksen vuoksi erittäin hyvä vene matalien rantojen etsimiseen, ja siksi se saikin tehtäväkseen tiedustella rannalla olevilta ihmisiltä mahdollisia havaintoja kateissa olevista vesiskoottereista. Vain 15 minuutin kuluttua PV230:n paikalle saapumisesta MRSC Helsinki oli saanut tiedon, että kateissa olevat ovat löytyneet. He olivat eksyneet vesillä, mutta päässeet turvallisesti takaisin manteelelle. Koska kateissa olevat tunsivat huonosti alueen jossa olivat liikkeellä, kysyivät he maisaa olevilta ihmisiltä sijaintiaan. Paikalta löytyi alueen tunteva henkilö, ja näin etsinnät voitiin päättää. PV230 lähti tämän jälkeen vähitellen takaisin kohti Matosaarta.

## Yli 100 haki meripelastajaksi

Helsingin Meripelastusyhdistys järjesti syksyllä tämän vuoden toisen uusille vapaaehtoisille meripelastajille tarkoitetun perehdytyskurssin. Kesän aikana yhdistys oli saanut yli sata hakemusta päästä mukaan toimintaan, joten kakkoskurssille oli selvä kysyntä. Kevään kurssista poiketen nyt hakijoilta pyydettiin vapaamuotoinen hakemus, jonka perusteella ensimmäiseen päivään oli tarkoitus valita 12–16 henkilöä. Ensimmäinen päivä piti sisällään peruserimiestaitojen ja vedessä pelastautumisen harjoittelua.



Kuva: Jaakko Heikkilä

Ajatuksena oli, että tämän jälkeen valittaisiin lopulliset kuusi mukaan tulevaa seuraavaan koulutusviikonloppuun. Ensimmäiseen päivään tuli lopulta mukaan seitsemän henkilöä, joten he kaikki saivat jatkaa myös toiseen viikonloppuun. Syksyn aikana uusien meripelastajien koulutus jatkuu yhdistyksen normaalin viikoittaisen koulutuksen yhteydessä.



Kuva: Jussi Lammi

## Vettä veneessä – Trossi auttoi

Sunnuntaina 30.9 kello 13.35 VSL178 Rautauoman päällikkö sai soiton MRSCn Helsingistä. Sipoon ulkosaaristossa olevan pariskunnan veneeseen oli tullut aamuyöstä alkaen vettä, eikä vedenpintaa saatu pumppaamalla vähen-

tymään. Vene oli kiinni saarella, eikä ihmisillä näin ollen välitöntä hätää. Tästä syystä tehtävä ei ollut meripelastusta, mutta onneksi pariskunnalla oli trossijäsenyyks voimassa. Koska yhdistyksen pelastusveneet eivät olleet valmiiksi vesillä, hälytti päällikkö MRSCn puhelun jälkeen päivystävän miehistön koolle suunnaten itsekin kohti Matosaarta. Ensimmäisten miehistönjäsenten saapuessa Matosaareen laittoivat he Rautauoman lähtövalmiiksi, ja kun viimeinenkin neljästä miehistönjäsenestä saapui veneeseen, irrotti Rautauoma köydet kello 14.30. Avuntarvitsijan mökkisaarella ei ollut laituria, joten miehistö kiinnitti Rautauoman perän ankkurilla ja keulaköydet saaren rannassa oleviin rakennelmiin. Veneen vuotoa ei pystytty paikantamaan Rautauomankaan miehistön toimesta ja niin Rautauomasta päädyttiin viemään varmuuden vuoksi pumppu veneeseen ja siirtämään se Rautauoman kylkeen. Pariskunta ja heidän tavaranensa otettiin Rautauomaan, ja vene siirrettiin turvasatamaan Sarvastoon Rautauoman kylkihinauksessa. Onneksi veden pinta ei matkan



Kuva: Jaakko Heikkilä

aikana noussut, eikä pumppua siten lopulta tarvinnut käyttää. Uppoamisen estämiseksi vene nostettiin Sarvastossa välittömästi ylös traileerille. Rautauoma puolestaan suuntasi takaisin Matosaareen, jonne se saapui kello 18.15. Trossijäsenyyden ansiosta pariskunnalle ei tullut kustannuksia Rautauoman suorittamasta veneen hinauksesta.

Kokosi: Jukka-Pekka Lumilahti

**Salamat ja jyrähdykset kuuluvat Suomen ke-  
sään. Silti ne yllättävät ja aiheuttavat jopa  
pelkoa. Onko mitään tehtävissä, ettei joudu  
ukkosin silmään?**

Ilman ukkosia eläminen maapallolla olisi mahdotonta, sillä ukkonen liittyy keskeisesti maapallon ilmasähköpiiriin. Piiri koostuu ilmakehän ylimmästä kerroksesta eli ionosfääristä, maasta ja ukkosista. Tässä piirissä ukkosten tehtävänä on tasoittaa maanpinnan ja ionosfäärin välistä varauseroa. Varaustasapainon säilymisen vuoksi maapallolla on jatkuvasti käynnissä noin tuhat ukkosta.

Ukkonen syntyy ilman tasapainotilan muuttuessa. Syntytapoja on yleensä kahdenlaisia: ilmassaukkosia ja rintamaukkosia. Ilmassaukkosessa kosteassa ilmassassa muodostuneet kumpupilvet kasvavat auringon lämmityksen ansiosta korkeutta muuttuen kuuro- tai ukkospilviksi. Suomen olosuhteissa ilmassaukkosia esiintyy yleisimmin kesäiltapäivisin. Niiden ennustaminen on kuitenkin hankalaa, sillä ne syntyvät useimmiten paikallisesti ja kestävät lyhyen aikaa. Ilmassaukkosia useammin Suomessa esiintyy rintamaukkosia. Tällöin tiheä ja kylmä ilmassa kiilautuu lämpimän ja kostean ilman alle pakottaen lämpimämmän ja kosteamman ilman nousemaan ylöspäin. Koska rintamaukkonen liittyy kylmän ja lämpimän rintaman törmäämiseen, ukkosin syntyyn ei tarvita auringon lämmittävää voimaa. Tästä johtuen rintamaukkosia esiintyy yhtä lailla päivin kuin öisin.

Rajuimmat ukkoset ovat rintamaukkosia, mutta onneksi niiden ennustaminen on ilmassaukkosia helpompaa.

Ukkosiin liittyvät salamat, eli valokaaret syntyvät ukkospilvissä olevien lumirakeiden, jääneulasten ja rakeiden törmäillessä toisiinsa synnyttäen samalla hankaussähköä. Ukkospilven nousuvirtauksesta johtuen eri tavoin varautuneet hiukkaset asettuvat eri korkeuksille purkautuen lopulta sähkövirtauksina, eli salamoina. Aluksi salamointia esiintyy pilven sisällä, mutta hetkeä myöhemmin pilven alareunassa oleva varaus purkautuu maasalamana maan pinnalle

saakka. Salaman ääni syntyy sähkövirtauksen kuumentuessa tuhansiin asteisiin. Lopulta virtaus räjähtää lähettäen voimakkaan paineaallon. Paineaalto hidastuu nopeasti, ja muuttuu ukkosin maan päällä jyrähdyksenä kuultavaksi ääniaalloksi. Ukkosin sijainnin laskeminen perustuu salaman näkemisen ja jyrinästä kuuluvan äänen nopeuden erotukseen. Salama havaitaan välittömästi, kun taas ääni kulkee noin 330 metriä sekunnissa.

Koska salama tasoittaa varauseroja, pyrkii se aina kulkemaan helpointa reittiä. Metalliset mastot, korkeat puut, ja isot rakennukset muodostavatkin hyviä kohteita salamille. Maalla rakennukset suojataan ukkosin johdattimella. Johdattimen avulla salamasta purkautuva sähkö johdetaan turvallisesti rakennuksen huipulta maaperään. Vesillä täysin luotettavan ukkosin johdattimen tekeminen on vaikeaa, eikä huvivenestandardi velvoita valmistajia tällaisia tekemäänkään. Periaate veneissä on kuitenkin sama kuin maalla. Veneen korkeimmasta paikasta, esimerkiksi metallimastosta tai sähköä eristävästä mastosta vedetään metallijohdin veneen metalliseen köliin. Köli toimii maadoituselektronina johtaen sähkön veteen. Purjeveneissä johdinta voi tehostaa yhdistämällä harusten alapäätt metallijohtimella samaan maadoituselektrodiin. Monissa veneissä, kuten avoveneissä, tällaisen johtimen rakentaminen on miltei mahdotonta. Alumiini- tai teräsveneessä olevat ovat hieman muita veneilijöitä turvallisemmassa asemassa. Metalliveneiden kuori muodostaa niin sanotun

Faradayn häkin, jossa kuori johtaa sähkön katolta veteen. Toisaalta salama voi kuitenkin tulla veneen sisälle

esimerkiksi putkien ja läpivientien kautta, joten metalliveneessäkään ei voi tuudittautua turvallisuuden tunteeseen. Oli vene valmistettu mistä materiaalista tahansa, varmaa on, että salaman isku aiheuttaa veneeseen vaurioita. Esimerkiksi veneen elektroniikka ei kestä salaman aiheuttamaa virtapiikkiä. Salama saattaakin sytyttää kulkureitillään tulipaloja tuhoten veneen rakenteita.

Hyväkään ukkosin johdin ei tee veneilyä turvalliseksi ukkosin ilmassalla. Ukkosessa suoraa sala-

# Ukkonen jyrähtää

maniskua todennäköisempää, ja siten myös vaarallisempaa ovat näkyvyyden nopea heikkeneminen, tuulen yltyminen myrskylukemiin sekä nopeasti kohoava aallokko. Paras tapa suojautua, onkin ennakoita ukkonen. Sääennustuksissa annettavat varoitukset ukkospuuskista toimivat hyvänä lähtökohtana. Ilmatieteen laitos antaa kolmenlaisia ennakkovaroituksia ukkosrajuudesta riippuen. Ensimmäinen annetaan ukkospuuskien yltäessä 15 m/s, toinen 25 m/s ja kolmas 30 m/s.

Sääennustusten lisäksi täyhystyksellä pystyy havaitsemaan lähestyvän ukkosrajuuden. Pelottavan näköiset, eli korkeat tummat pilvet, joissa on rosoiset reunat, ovat selvä merkki ukkospilvien muodostumisesta.

Ukkosta havaittaessa turvallisinta on rantautua välittömästi isohkon saaren suojaan. Purjeveneellä liikuttaessa purjeet lasketaan, jolloin vene on helpommin hallittavissa. Normaaliin köysien lisäksi veneen kiinnittämiseen kannattaa käyttää ylimääräisiä köysiä. Jos veneessä on toinen ankkuri, kannattaa se asettaa selvästi pääankkurista toiseen suuntaan. Näin ankkureihin kohdistuvat voimat jakaantuvat tasaisemmin. Tuulen suunta saattaa ukkosella vaihtua nopeasti. Saaren toiselta puolelta on hyvä varmistaa toinen kiinnityspaikka etukäteen.

Ukkosella uimista ja rannalla oleskelua tulee välttää. Salama harvoin iskee uivaan ihmiseen, mutta vaaralliseksi uimisen tekeekin sähkön johtuminen vettä pitkin kauas iskupaikasta. Sähkövirta lamaannuttaa ihmisen, jolloin vaarana on hukkuminen. Sähköstä johtuva lamaantuminen tekee myös rannalla oleskelun vaaralliseksi ukkosella. Yksittäisen korkean puun viereen menemistä tulee saarella välttää, sillä ihminen johtaa sähköä puuta paremmin. Vaarana onkin, että salama hyppää puun vieressä olevaan ihmiseen. Turvallinen etäisyys puusta on yksinäisen puun korkeutta vastaava etäisyys. Jos saarella on paljon puita, eikä sisälle ole mahdollista päästä, kannattaa hakeutua matalimpien puiden suojaan. Salama iskee todennäköisimmin korkeampiin kuin mataliin puihin.

Mikä sitten on turvallisinta paikka, jos veneilläään ukkosella? Täydellistä suojaa ukkoselta ei vesillä ole mahdollista saada, joten ennakoinnin merkitys korostuu. Jos vesillä kuitenkin ukkoseen joudutaan, hakeutuisin itse ison, puita kasvavan

saaren suojaan ja kiinnittäisin veneen huolella. Saari itsessään antaisi suojan tuulelta ja aallokolta, eikä huonosta näkyvyydestäkään olisi paikalla oltaessa haittaa. Saareen en puiden sekaan lähtisi. Luottaisin ajatukseen, jonka mukaan salama tuskin iskisi veneeseen, jos sillä olisi mahdollisuus löytää tiensä maahan korkeampien puiden kautta.

*Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti*

*Kuva: Samuli Saarioinen*

Ukkosen sijainti voidaan laskea salaman ja ukkosesta syntyvän äänen erosta. Salaman välähdyksestä aletaan laskea sekunteja ja lopetetaan jyrinä. Äänen kulkiessa kilometrin kolmessa sekunnissa, on ukkonen kilometrin päässä kolmessa sekunnissa, kahden kilometrin päässä kuudessa sekunnissa jne.

1. Ennakoi ukkonen kuuntelemalla säätiedotuksia
2. Tähytä mahdollisia ukkosia
3. Havaittuasi ukkosrajuuden, laske purjeesi ja rantautu
4. Kiinnitä vene turvallisesti, käytä ylimääräisiä köysiä ja vara-ankkuria
5. Kiinnitä kannella olevat tavarat kunnolla
6. Salamien lyödessä älä pidä kiinni metallisista esineistä
7. Varaudu vaihtamaan paikkaa, jos tuuli kääntyy
8. Älä ui tai oleskele rannan läheisyydessä
9. Pysyttele veneen sisätiloissa

## Uudet jäsenemme

Ahlava Antti, Helsinki  
Eliasz Agnieszka, Helsinki  
Johansson Fredrika, Helsinki  
Laakio Johannes, Helsinki  
Lauraéus Aleksander, Helsinki  
Laurila Petri, Tammela  
Lehmuskoski Saara, Helsinki  
Lehti Ville, Helsinki  
Lehtonen Seppo, Helsinki  
Leminen Tommi, Helsinki  
Linna Riku, Helsinki  
Lintu Olli-Pekka, Helsinki  
Louhivuori Martin, Tuusula  
Loukiainen Reijo, Helsinki  
Loukola Ilkka, Helsinki  
Majamaa Jussi, Helsinki  
Majola Krista, Helsinki  
Metsälä Jukka, Helsinki  
Mikkonen Valde, Helsinki  
Moen Arild, Sibbo  
Mustonen Pasi, Vantaa  
Myllyneva Mika, Helsinki  
Mäkinen Janne, Helsinki  
Mäkinen Tuomo, Helsinki  
Nevala Juhana , Helsinki  
Nieminen Arne, Helsinki  
Nilsson-Ollandt Thomas, Sipoo  
Okkonen Martti, Vantaa  
Ottela Jyrki, Helsinki  
Paartola Mikko, Helsinki  
Paavilainen Tuula, Helsinki  
Palovaara Marko, Kirkkonummi  
Pankamo Jarkko, Helsinki  
Peippo Marjut, Helsinki  
Pekkarinen Jussi, Helsinki  
Peltonen Peltsi, Vantaa  
Peräkylä Timo, Helsinki  
Pessala Kim, Helsinki  
Piela Topi, Helsinki  
Piha Pekka, Helsinki  
Pohjolainen Kimmo, Vantaa  
Pulkkinen Jari, Helsinki  
Pulliainen Markku, Helsinki  
Puro Pauli, Helsinki  
Raatikainen Antti, Helsinki  
Raitanen Janne, Helsinki  
Rankila Oskari, Helsinki  
Ranta Kari, Helsinki  
Rantala Mika, Vantaa  
Rastas Jorma, Vantaa  
Rautio Jyrki, Helsinki  
Rautio Matti, Helsinki  
Rauvala Reijo, Tervalampi  
Reijonen Antti , Helsinki  
Reincke Casimir, Helsinki  
Rekola Jussi, Helsinki  
Rescue and Fun R.A.F. Hovercraft  
Oy, Helsinki  
Ristelä Pekka, Helsinki  
Roine Olli, Helsinki  
Roitto John, Helsinki  
Rokkanen Jouni, Helsinki  
Roos Markus, Helsinki  
Ruusuvuori Antti, Helsinki  
Ruutu Ilkka, Helsinki  
Saarimaa Ville, Helsinki  
Salminen Ville, Helsinki  
Salo Juha, Helsinki  
Salo Petri, Helsinki  
Salomaa Atte, Helsinki  
Salonaho Per, Helsinki  
Salonen Timo, Helsinki  
Saloniemi Tuomas, Helsinki  
Sandell Per-Erik, Vantaa  
Sarka Rauno, Helsinki  
Sarras Seppo, Helsinki  
Seppänen Arne, Helsinki  
Sergeev Vadimir, Helsinki  
Siitonen Tuomo, Helsinki  
Simolinna John, Helsinki  
Simonen Tomi, Helsinki  
Sinkari Niko, Helsinki  
Sirén Kalervo, Helsinki  
Sjöman Stig, Helsinki  
Somerpuro Tiina, Helsinki  
Stenberg Jan, Helsinki  
Strömberg Ville, Helsinki  
Suviranta Sirpa, Helsinki  
Svinhufvud Tero, Järvenpää  
Säynäväjärvi Mikko, Helsinki  
Söder Leena, Helsinki  
Tammelin Miska, Helsinki  
Tatu Kolehmainen, Helsinki  
Tielinen Jari, Helsinki  
Tihinen Oskari, Helsinki  
Toikkanen Jussi, Helsinki  
Tolvanen Teemu, Helsinki  
Turu Matti, Vantaa  
Turunen Jukka, Helsinki  
Vakkilainen Ere, Vantaa  
Vennström Bo, Helsingfors  
Venäläinen Petri, Helsinki  
Vienola Juhani , Helsinki  
Vilmi Veli, Helsinki  
Winberg Wilhelm, Helsinki  
Virtanen Teemu, Helsinki  
Visti Tuomo, Helsinki  
Vitikka Juhani, Järvenpää  
von Plato Wille, Espoo  
Voutilainen Marko, Helsinki  
Vuorensola Johanna, Helsinki  
Vuorensyrjä Kari, Vantaa  
Vuori Anna, Helsinki  
Vuorinen Juuso, Vantaa  
Wäänänen Alpo, Helsinki  
Yliniemelä Antti, Helsinki  
Yrjölä Sakke, Helsinki  
Ärilä Sami, Vantaa  
Österberg Tommi, Helsinki

Tervetuloa mukaan mahdollistamaan vapaaehtoista meripelastusta!

Välkommen med i vår verksamhet, och med det samma göra frivillig sjöräddning möjligt!

# Meripelastajilla iso rooli Itämeren kauhuskenaariossa

Teksti: J-P Lumilahti

Kuvat: Jaakko Heikkilä



**Elokuun** lopulla Helsingin edustalla toteutui yksi pahimmista kauhuskenaarioista, öljytankkerin ja Ropax-matkustaja-rahtilaivan törmätessä sumussa toisiinsa. Öljytankkeri Poor Luck sai törmäyksessä vuodon runkoonsa, mistä mereen vuoti 15 000 tonnia raakaöljyä. Onneksi kyseessä ei ollut kuitenkaan tositilanne, vaan Balex Delta -niminen harjoitus. Viranomaisten järjestämä harjoitus jakaantui kahdelle päivälle, ja siihen osallistui lukuisia eri vapaaehtoistahoja sekä viranomaisia Suomesta sekä ulkomailta.

**Harjoitus** alkoi hieman nurinkurisesti, kun ensimmäisenä päivänä 28.8. pyrittiin estämään öljyn leviäminen saaristoon, ja vasta seuraavana päivänä suoritettiin varsinaista öljynkeräystä onnettomuusalueen lähistöllä. Tähän oli kuitenkin päädytty puhtaasti harjoitusteknisistä syistä, eikä sillä ollut merkitystä itse toimintaan. Öljyn leviäminen saaristoon pyritään estämään ulkoluodoille kiinnitetyillä öljypuomeilla. Puomeja varten saaristoon ulkoluodoille on jo aiemmin tehty öljypuomien kiinnityspisteitä. Nyt näihin kiinnityspisteisiin kiinnitettyjen öljypuomien avulla muodostettiin eräänlainen ketju, jonka tarkoituksena on estää, että öljy ei ajalehdi saariin asti. Vaikka puomit itsessään eivät öljyä

pois kerääkään, puomien merkitys on erittäin suuri ympäristövahinkojen torjunnassa. Saarsten rantaan ajautuneen öljyn poistaminen on nimittäin erittäin vaikeaa, hidasta sekä kallista. VSL178 Rautauoma ja VSL 1784 PV230 avustivat puomien vetämisessä ja kiinnittämisessä, ja olivat harjoituksen johdon käytettävissä erilaisia kuljetustehtäviä varten. Näitä tehtäviä veneillä suoritettiinkin runsaasti. Lisäksi veneet vartioivat yöllä puomien kiinnitysten pitävyyttä ja estivät pimeässä mahdollisten sivullisten törmäämisen puomeihin.



**Harjoituksen** toisena päivänä Santahaminan eteläpuolinen merialue täyttyi suurista öljyntorjuntaluksista. Jokaiselle alukselle annettiin omat alueensa, joilta niiden tuli kerätä öljyä vedestä pois. Nyt järjestetty Balex Delta -harjoitus onkin yksi

suurimmista öljyntorjuntaharjoituksista, joita Suomessa on järjestetty. Suuronnettomuuksissa ensin pelastetaan ihmiset, ja sen jälkeen aloitetaan ympäristönsuojelutoimet. Koska pelastustoimiin kykeneviä veneitä ja laivoja on rajallinen määrä, pelastetaan sekä ihmisiä että laivoja samoilla pelastusveneillä. Tästä syystä yhdistyksen pelastusveneet ovat valmiita toimimaan myös ympäristönsuojelutehtävissä.



**”Ilman merta ei voi elää”,** kuvailee **Sanna Lehtonen** ajatuksiaan veneilystä. Lähelle merta ja sen ehdoilla liikkumaan pääsee helpoiten purjehtimalla. Purjehtimisesta onkin muodostunut Sannan mansikkapaikka.

**Sanna Lehtosen** vanhempien luopuessa kesäpaikastaan, jäi sieltä pieni soutuvene neljän hevosvoiman perämoottorilla. Siitä tuli silloin 20-vuotiaan Sannan ensimmäinen vene. ”Matka Vartiokylästä Hakaniemeen vei neljä tuntia, mutta jokainen sekunti oli matkan teon arvoista”, muistelee Sanna ensimmäisiä kokemuksiaan veneilystä. Aiempaa tietotaitoa Sannalla ei veneilystä ollut, mutta se ei lainkaan haitannut. ”Päätin itse opetella veneilemään, sillä halu vesille oli niin suuri”, jatkaa Sanna. Aluksi hän opeteli merimerkit ja kartanluvun itseksensä, mutta myöhemmin taidot ovat karttuneet myös virallisten kurssien parissa.

**Meripelastuksen** pariin Sanna Lehtonen päätyi vuonna 2002, kun hän oli siskonsa ja yhden kaverin kanssa veneilemässä tuulilasiveneellä. Kyseinen vene oli Sannan ja kahden muun henkilön kimpjavene eikä edellinen käyttäjä muistanut



kertoa veneen pienestä heikkoudesta – rikkinäisestä bensamittarista. ”Niinhän siinä kävi, että veneen bensa loppui sitten keskelle Sipoonselkää. Soitin kaverilleni ja pyysin häntä tuomaan meille lisää bensaa, mutta koska hän ei tuntenut reittiä kovinkaan hyvin, kesti bensantuonti jonkun aikaa” muistelee Sanna. ”Paikalle kaartoi jossain vaiheessa pelastusvene Nihti, jonka miehistö kysyi onko kaikki hyvin. Hetken rupattelun jälkeen Nihdin päällikkö antoi Helsingin Meripelastusyhdistyksen esitteen ja samassa kaverikin

**Meripelastajan  
mansikkapaikka**



**PURJEHTIMASSA**

löysi bensakanistereineen paikalle”. Tapahtuneesta sisuuntuneena Sanna löysi itsensä ja sis-konsa Pinjan hetken päästä yhdistyksen tulokas-kurssilta, ja näin molempien ura vapaaehtoisena meripelastajana alkoi. Nykyään Sanna toimii pelastusveneiden miehistössä kansimiestehtävissä sekä hallituksen jäsenenä. ”Olen varsin tyytyväinen nykyiseen tehtävääni, vaikka konemieskou-lutus kiinnostaakin. Lisätehtävät edellyttäisivät enemmän aikaa kouluttautumiseen meripelastuksen parissa, mutta oma aikani ei valitettavasti sitä mahdollista”, pohdiskelee Sanna. ”Mutta eihän sitä koskaan tiedä mitä tulevaisuus tuo tullessaan”, hän vinkkaa.

**Purjehduksen** pariin Sanna Lehtonen siirtyi miehensä houkuttelemana. Ensin he ostivat yhteisen puufiskarin ja sen jälkeen purjevereen, josta Sannan purjehduskipinä syttyi. ”Nykyään meillä on vuonna 1969 valmistunut 30-jalkainen, Sparkman & Stephensin suunnittelema Antilla-tyyppinen avomerikäyttöön suunniteltu purjevere”, kertoo Sanna. Sen Sanna ja hänen miehensä hakivat purjehtien pari vuotta sitten Hollannista, ja se onkin myös pisin matka mitä veneellä on tähän mennessä tehty.

**Pitkien** matkojen sijasta, veneellä vietetään nykyään sitäkin enemmän aikaa. Tänäkin kesänä Sanna perheineen vietti koko viiden viikon kesälomansa purjehtien. Aiemmin purjehtiminen kovassakin tulessa oli Sannan mieleen, mutta tyttären syntymisen jälkeen kevyemmätkin tuulet riittävät täyttämään Sannan purjehdusnälän. ”Purjeiden jatkuvaa trimmausta en vielä hallitse, mutta muuten viihdyn kyllä ehdottomasti veneen ruorissa. Hyvässä sivutulessa kovaa pääseminen on erityisen hienoa, mutta ei vastatuuleen luoviminenkaan pahalta tunnu”, luonnehtii Sanna itseään purjehtijana. Myös turvallisuusasiat ovat lähellä Sannan sydäntä purjehtiesakin. Jos esimerkiksi veneen pelastusrenkaan lampun valosta on pattereiden virta loppunut, on Sanna nopeasti vaihtamassa siihen uudet patterit.

**Purjehdus** tuo Sannalle myös vastapainoa vaativaan työhön Vailla Vakinaista Asuntoa ry:n toiminnanjohtajana. Yhdistys on asunnottomien itse perustama valtakunnallinen järjestö, jossa on mukana 19 kokopäiväistä työntekijää ja noin 50 vapaaehtoista. Koska kyseessä on ainut asunnottomien yhdistys Suomessa, työskätkää riittää. ”Kesälomalla suljen kuitenkin puhelimeni ja an-



nan ajatusten harhailla merellä”, sanoo Sanna. Näin syksyllä hänellä on taas energiaa ja tarmoa työasioiden hoitamiseen.

**Sanna** kannustaa kaikkia naisia opettelemaan veneilyn salat, vaikka ennakkoluuloihin veneilevästä naisesta törmää edelleen. ”Muutama vuosi sitten olin illanistujaisissa Espoossa ja lupasin heittää siellä olleita ihmisiä veneellä Helsinkiin”, kertoo Sanna. Osa vieraista ihmetteli kuinka hänen miehensä antaa Sannan ajaa itse venettä? Tähän Sanna vieraiden hämmästykseksi totesi: ”tää on myös mun oma vene, joten saan itse päättää.”

**Mutta** mikä sitten purjehtimisessa on sitä parasta? ”Kyllä se on ehdottomasti se kokonaisuus. Saa olla lähellä merta, pääsee irti arjesta ja voi keskittyä vain purjehtimiseen. Tärkeintä ei ole määränpää vaan vesillä oleminen”, päättää Sanna.

*Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti*

*Kuvat: Sanna Lehtosen kotialbumi*



Blixt och dunder hör till den finska sommaren. Trots det överraskar de och förorsakar också rädsla. Kan man göra något för att inte hamna mitt i åskvädret?

# Åskan går

Åskväder uppkommer när balansen i vädret rubbas. Det finns i allmänhet två typer av åskväder: Luftmasseåskväder och frontåskväder. Vid luftmasseåskväder växer cumulusmoln, som bildats i fuktig luftmassa, i höjdled på grund av solens uppvärmande effekt och ombildas samtidigt till skur- eller åskmoln. I Finland förekommer luftmasseåskväder oftast under sommareftermiddagar. Det är dock svårt att ge en prognos för dessa för de uppstår oftast lokalt och är kortvariga. Frontåskväder är vanligare i Finland än luftmasseåskväder. Då kyls en tät och kall luftmassa under en varm och fuktig luft och tvingar den varmare och fuktigare luften att stiga uppåt. Då frontåskan förorsakas av en kollision mellan en kall och en varm front behövs inte solen värmande kraft. Därför förekommer frontåskväder lika väl på dagen som på natten. De kraftigaste åskvädren är frontåskväder men lyckligtvis är det lättare att förutspå dem än luftmasseåskväder.

Blixtarna som hör till åskvädren söker sig alltid den lättaste vägen till jordytan. Därför är metallmaster, höga träd samt stora byggnader bra mål för blixtarna. På land skyddas byggnader av åskledare med vilka den elektricitet som urladdas med blixten förs säkert från byggnadens topp till marken. Till havs är det svårt att göra en tillförlitlig åskledare och nöjesbåtsdirektivet fordrar inte att båtbyggarna skall bygga sådana. Principen till havs är dock den samma som på land. Från båtens högsta punkt, t.ex. en metallmast eller en isolerande mast drags en ledning till båtens metallköl. Kölen fungerar som jordande elektrod och leder elektriciteten till vattnet. I många båtar, som öppna båtar, är det nästan omöjligt att bygga en sådan åskledare. Personer i aluminium- eller stål båtar är i en något bättre situation än andra båtfarare för skrovet av metall bildar en s.k. Faradays bur. Där leder skrovet elektriciteten från taket till vattnet utan att elektriciteten kommer in i båten. Å andra sidan kan

blixten dock komma in i båten genom rör och genomföringar så helt säkert kan man inte vara ens i en metallbåt. Oavsett båtens tillverkningsmaterial är det säkert att en blixt förorsakar skador på båten. T. ex. båtens elektronik håller inte för den strömtopp som förorsakas av blixten. Blixten kan också förorsaka eldsvådor längs med sin rutt genom båten och skada båtens konstruktion.

Inte ens en bra åskledare gör det säkert att färdas med båt under ett åskväder. Sannolikare, och därför också farligare än ett direkt blixtnedslag är en snabbt försämrad sikt, en ökning av vindstyrkan till stormstyrka samt en snabb ökning av våghöjden. Därför är det vid ett annalkande åskväder säkrast att förtöja vid en större holme. På en segelbåt tar men ner seglen så att manövrering blir lättare.

Det lönar sig att förtöja med extra förtöjningsrep utöver de vanliga. Om det finns två ankaren i båten lönar det sig att sätta ut båda i klart olika riktningar varvid krafterna på ankaren fördelas jämnare. Då vindriktningen vid åskväder kan förändras snabbt är det bra att på förhand söka ut en alternativ förtöjningsplats på andra sidan holmen. Det är också farligt att simma vid åskväder, elektriciteten från en blixt kan ledas långa vägar i vattnet och förlama en människa i vattnet.

Vad är då den säkraste platsen om man är ute i båt i åskväder? Ett perfekt skydd mot åskan går inte att få så vikten av förhandsplanering betonas. Om man i alla fall råkar ut för åska till sjöss skulle jag söka mig i skydd av en stor trädbevuxen holme och förtöja båten omsorgsfullt. Holmen i sig ger skydd för vind och vågor och dålig sikt är inget problem då man inte är till sjöss. Jag skulle förlita mig på tanken att blixten knappast slår ned i båten om den har en möjlighet att hitta ned till marken genom träd som är högre.

Text: Jukka-Pekka Lumilahti  
Bilder: Samuli Saarioinen

1. Få en varning om åskan genom att lyssna till väderleksprognosen
2. Håll utkik efter möjliga åskväder
3. Då du observerat ett åskväder, ta ner seglen och förtöj vid stranden
4. Förtöj båten säkert, använd extra rep och reservankaret
5. Sätt fast föremål på däck ordentligt.
6. Då blixten slår ner håll inte i metallföremål.
7. Var färdig att byta plats om vinden vänder
8. Simma inte och håll inte till vid vattenbrynet.
9. Hålls inne i båten



## Räddningsbåtarna med på oljebekämpningsövning

**I slutet** på augusti förverkligades utanför Helsingfors ett av de värsta skräckscenarierna då en oljetanker och ett Ropax-passagerarfartyg kolliderade i dimman. Oljetankern Poor Luck fick vid kollisionen ett hål i skrovet, genom vilket 15 000 ton råolja läckte ut i havet. Lyckligtvis var det inte fråga om en verklig situation utan en övning som hette Balex Delta. Övningen, som ordnades av myndigheterna räckte två dagar och i den deltog många myndigheter och frivilligorganisationer från olika länder.

**Övningen** började litet avigt då man den första dagen den 28.8. försökte förhindra att oljan sprider sig till skärgården och först följande dag gjorde en egentlig oljeuppsamling i närheten av den förolyckade båten. Detta hade man dock kommit till av övningstekniska skäl och det hade ingen inverkan på själva verksamheten.

**För att** förhindra att oljan sprids till skärgården har man byggt fästpunkter för oljebommar på de yttre skären. Med oljebommar fästa vid dessa punkter bildas en slags kedja som är av-

sedd att förhindra att oljan driver in i skärgården. Även om bommarna i sig inte samlar upp oljan är deras betydelse stor, för det är mycket svårt, långsamt och dyrt att avlägsna olja som drivit in till stranden. VSL178 Rautauoma och VSL 1784 PV230 hjälpte till med att dra bommar och att sätta fast dem och var också tillgängliga för övningens ledning för transportuppdrag. Därutöver vaktade båtarna på natten bommarnas förtöjning samt hindrade eventuella utomstående att kollidera med bommarna.

**Under** övningens andra dag fylldes havsområdet söder om Sandhamn av stora oljebekämpningsfartyg. Varje fartyg hade angetts sitt eget område där de skulle samla upp oljan ur vattnet. Denna Balex Delta-övning var en av de största oljebekämpningsövningar som någonsin ordnats i Finland. Trots att vi hoppas att man aldrig råkar i en riktig situation är föreningens räddningsbåtar färdiga också för miljöskyddsuppdrag.

*Text: Jukka-Pekka Lumilahti*

*Bild: Jaakko Heikkilä*





\*.LP72\*

## **AVOIMET OVET PELASTUSALUKSISSA lauantaina 3.11.2012 Vironaltaalla**

Tervetuloa tutustumaan vapaaehtoisein meripelastusveneisiin lauantaina 3.11 klo 12.30-14.30 Eteläsataman Vironaltaalle. PV Rautauoman ja PV 230:n lisäksi paikalla on useita muita pelastusveneitä ympäri Suomenlahtea.

Ennen tutustumista pelastusveneet osallistuvat pyhäinpäivän paraatiin Kaivopuiston vieressä sijaitsevan merenkulkijoiden ja mereen menehtyneiden muistomerkin edustalla.