

Meripelastus

3/14

Kiireisen kesän tehtäviä

*Syksy tulee, oletko valmis?
Turvaa ennakoimalla*



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

MATTOLAITURI

MERIPELASTUS 3/14

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



Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

(pvm tai mpm - lna eller msa)

www.raja.fi

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,
Christian Kurtén ja Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki
Painos / Upplaga: 3350 kpl / st
ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi / Pärm:

PV Rautauoma syyspimeässä
Kuva: Markku Tamminen

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

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



Ruorin takaa

Tässä muutamia Helsingin Sanomien otsikoita tältä kesältä.

- Kylmä kesäkuu esti vakavat veneturmat
- Nuoret yrittivät styrokslautalla Tallinnaan
- Viisi joutui veden varaan veneen kaaduttua Vuosaarella
- Melontaturman syyt vielä epäselvät
- Jari Sillanpää joutui merihätään Tallinnan edustalla
- Neljä nuorta aikuista ajoi vaarallisesti karille Kotkan edustalla

Kylmä kesäkuu esti vakavat veneturmat, sitten kaikki muuttui. Yhtäjaksoinen 38 vuorokautta kestänyt hellejakso aiheutti sen, että vesillä alkoi tapahtua. Tästä kaudesta onkin tulossa ennätyksellisen vilkas.

Tähän mennessä Helsingin Meripelastusyhdistys on tehnyt hieman alle 100 tehtävää. Kesän lämpötiloja katsellessa voisi tehdä johtopäätöksen, että tehtävät lisääntyvät lämpötilan noustessa. Heinäkuu on ollut perinteisesti kuukausi, jolloin on ollut hieman vaikeuksia pitää veneet valmiudessa. Tähän on selkeä syynsä, sillä vapaaehtoinen meripelastajakin tarvitsee lomansa. Tänä vuonna heinäkuusta selvittiin hienosti. Kiitokset siitä kaikille vapaaehtoisille, jotka olette päivystäneet ja olleet mukana partioajoissa.

Veneiden talvitelakoinnista on myös juttu tässä lehdessä. Talvitelakointi aiheuttaa merkittäviä kustannuksia myös vapaaehtoisille meripelastajille. Nykyisissä pelastusveneissä on paljon erilaista elektroniikkaa, jotka vaativat lämpimät säilytystilat, tai ainakin veneen sisätilat tulee olla lämmityt. Pääkaupunkiseudulla lämpimät säilytystilat ovat erityisen kalliita. Veneet voi toki ajaa vaikka Hankoon tai Loviisaan, vaikkei ajaminenkaan ilmaista ole. Olemme perinteisesti tehneet veneisiin itse talvikauden aikana erilaisia huoltoja. Niiden tekeminen lämpimissä sisätiloissa on paljon miellyttävämpää kuin ulkona tuulella ja tuiskussa. Nyt kannattaisikin pohtia, onko edullisempaa telakoida pääkaupunkiseudun ulkopuolella ja tilata huollot ulkopuoliselta toimijalta. Meillä on ammattitaitoinen ja pätevä huoltotoimikunta, joten eiköhän tähänkin löydy oikea ratkaisu.

Vid Rodret

Här är några rubriker från Helsingin Sanomat från denna sommar.

- En kall juni förhindrade allvarliga båtolyckor
- Ungdomar försökte ta sig till Tallinn med en styroxflotte
- Fem hamnade i vattnet då en båt kantrade i Nordsjö
- Orsakerna till kanotolyckan är fortfarande oklara
- Jari Sillanpää i sjönöd utanför Tallinn
- Fyra ungdomar gjorde en farlig grundstötning utanför Kotka

En kall juni förhindrade allvarliga båtolyckor, sedan förändrades allt. En kontinuerlig 38 dygns värmebölja gjorde att det började hända på sjön. Denna säsong är på väg att bli rekordlivlig. Hittills har Helsingfors Sjöräddningsförening gjort litet under 100 uppdrag. När man betraktar sommarens temperaturer kunde man dra den slutsatsen att uppdragen ökar då temperaturen stiger.

Juli har traditionellt varit den månad då det har varit litet svårt att hålla båtarna bemannade. Detta har en klar orsak; också den frivilliga sjöräddaren behöver sin semester. Detta år klarade vi juli månad fint. Ett varmt tack till alla frivilliga som dejourerat och deltagit i patrulleringarna.

I denna tidning finns också en artikel om vinterupptagningen. Vinterupptagningen förorsakar betydande kostnader också för de frivilliga sjöräddarna. Räddningsbåtarna innehåller många slag av elektronisk utrustning som fordrar varm förvaring, eller åtminstone bör båtens inre utrymmen vara uppvärmda. Varma förvaringsutrymmena är särskilt dyra i huvudstadsområdet. Båtarna kan naturligtvis köras till Hangö eller Lovisa men körandet är inte heller gratis. Vi har traditionellt själv gjort många underhållsarbeten på båtarna under vintern. Det är mycket behagligare att göra dem i varma förvaringsutrymmen än ute i väder och vind. Nu lönar det sig att överväga om det vore bättre att ta upp båtarna utanför huvudstadsregionen och köpa underhållstjänsterna av en utomstående aktör. Vi har ett yrkeskunnigt och kompetent serviceutskott så vi hittar nog säkert den rätta lösningen.

Hannu Rainetoja

puheenjohtaja@hmpy.fi

Kokouskutsu – Kallelse till höstmöte

Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään tiistaina 11.11.2014 klo 18.00 Helsingfors Segelklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaarella. Osoite on Vattuniemen puistotie 1. Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat.

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla. Tervetuloa!

Helsingin Meripelastusyhdistys – Helsingfors Sjöräddningsförening rf:s medlemmar sammankallas till stadgenligt höstmöte tisdagen den 11.11.2014 kl.18.00 på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö.

Adressen är Hallonnäs parkväg 1. På mötet behandlas de stadgenliga ärendena.

Servering. Välkomna!

KLADI

- OTTEITA KESÄN TAPAHTUMISTA

Valtaosaan meripelastustehtävistä liittyy hinaus.
PV Rautauoma yhdellä kesän tehtävistä.



Mikrolog III:ssa uusi putki päällä

Torstaina 5.6. PV Mikrolog III:n palatessa viikkokoulutuksesta veneen miehistö huomasi moottorin takaosasta valuvan vettä. Tarkemmissa tutkimuksissa epäiltiin moottorin öljyjen ja vesien päässeen sekoittumaan toisiinsa. Vene jouduttiin ottamaan pois valmiudesta ja asettamaan ajokieltoon korjausten ajaksi. Seuraavana päivänä moottoria saapui katsomaan huoltoliikkeen edustaja. Onneksi öljyt ja vedet eivät olleet päässeet sekoittumaan toisiinsa, vaan jäähdytysjärjestelmään kuuluvan putken alapuolelle oli tullut pienen pieni reikä. Tästä reiästä jäähdytysvesi pääsi tippumaan moottorin päälle paikkaan, jossa jäähdytysvettä ei normaalisti ole.

Putki korjattiin tilapäisesti, joten vene voitiin ottaa jälleen valmiuteen. Parin päivän päästä valmistajan varastosta tilattu uusi putki saapui Suomeen ja saatiin asennettua paikoilleen. Keskellä kesää pitkäaikainen valmiudesta poissaolo olisi ollut erittäin hankalaa, mutta nyt valmiuspöissaolosta tuli ainoastaan vuorokauden mittainen.

Kotiluodolta hälytys Kajuuttaluodolle

Alkukesän lauantai 7.6., keli oli erittäin keväinen ja kylmä. Siitä huolimatta Mikrolog III:n miehistö oli vesillä, sillä sille oli sovittu toiminnan esittely Helsingin Navigaatioseuran tukikohtaan Kotiluodolle. Kello 15.35 Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti sen Kajuuttaluotojen luoteispuolelle, jossa moottoriveneen jäähdytysjärjestelmässä oli vikaa. Veneen kaksihenkinen miehistö ei pystynyt moottorille tekemään mitään, eikä Mikrolog III:n miehistökään moottoria pystynyt korjaamaan. Hinaus kohti turvasatamaa Vuosaarenlahteen alkoi kello 15.53. Yleisin hinausnopeus on 5–6 solmua, mitä nytkin käytettiin. Näin Vuosaareen saavuttiin kello 16.35, ja miehistö käänsi veneen nokan kohti Kotiluotoa.

Reilun tunnin ajan Mikrolog ehti esittelemään toimintaa, kun hälytys keskeytti kello 18.51: Porvoon Kalvön edustalla yksin purjeveneellä liikkeellä ollut henkilö oli hätäantanut, kun purjeen nostin oli katkennut. Sinänsä vaaraton tilanne saattaa toisinaan olla vaarallinenkin, sillä tässä tapauksessa tuuli sai purjeen lepattamaan

kohtalaisen voimakkaasti. Onneksi purjeveneilläjää sai apua ohikulkeneelta veneilijältä, joten tilanne päättyi Mikrologin osalta ennen kuin se ehti perille kohteeseen.

Ihmisiä veden varassa

Keskiviikkona kesäkuun 18. päivänä PV Mikrolog III oli Matosaaressa välittömässä lähtövalmiudessa, kun MRSC Helsinki hälytti sen kello 12.20: Itä-Helsingin vesillä oli uponnut nelimetrisen avovene, jonka kyydissä oli ollut viisi henkilöä. Henkilöt oli mahdollisesti saatu nostettua sivullisten veneeseen, mutta tilanne oli alkuvaiheessa erittäin epäselvä. Mikrologin miehistö siirtyi välittömästi veneeseen, ja lähti sillä kohti onnettomuuspaikkaa. Sinne olivat matkalla myös Rajavartiolaitoksen päivystävä meripelastushelikopteri, merivartioston venepartio sekä mantereen puolella Helsingin Pelastuslaitoksen ambulanssi. Matkan aikana varmistui, että kaikki oli saatu pois vedestä, ja että he olivat nyt läheisessä saaressa. Meripelastusjohtaja päätti kuitenkin evakuoida kaikki viisi henkilöä mantereelle, sillä osa oli loukkaantunut ja kaikki olivat aivan märkiä. Kello 12.45 Mikrolog III pääsi kohteeseen, ja sen miehistön tehtäväksi tuli kuljettaa kaksi loukkaantunutta ja yksi merivartija onnettomuuspaikan lähellä olevasta saaresta ambulanssin luokse mantereelle.

Mikrologin kuljetettua henkilöt Vuosaareen oli tilanne Mikrologin osalta ohi. Myös seurueen vene löytyi tehtävän aikana meripelastushelikopterin toimesta. Se oli ylösalaisin rantakivikossa. Viranomaiset hoitivat sekä veneen että henkilöiden osalta jatkotoimenpiteet.

Aava aavalla merellä



Nuoret harjoittelivat ajamista Aava R:llä heinäkuussa.
Kuva: Jussi Lammi

Kesä- ja heinäkuussa yhdistyksemme nuorison koulutusvene Aava R vietti kolme viikkoa Inkoon edustalla sijaitsevalla Bågaskärin saarella Meripelastusseuran Bågaskärin koulutuskeskuksessa. Siellä vene

oli kahden valtakunnallisen nuorisoleirin käytössä. Veneellä koulutettiin merenkulkutaitoja, navigointia, ja manöveerauksia, siis kaikkea sitä mitä vesillä tarvitaan. Leirien aikana Aava R:ään tutustui lukematon määrä 11–15-vuotiaita nuoria, jotka pääsivät itse käytännössä oppimaan merellisiä taitoja. Tekemällä oppii, joten kouluttajat pyrkivät antamaan nuorten itse tehdä asioita ja pysyttelivät itse poissa nuorten tieltä. Aava R on kokonsa puolesta erinomainen koulutusvene nuorille, se ei ole liian iso ja painava, muttei liian pienikään. Lisäksi alumiinirunkoisena vene on suhteellisen huoleton ja kestää myös kovaa käyttöä. Heinäkuun 12. päivänä Aava R:n nokka suunnattiin takaisin kohti itää. Kotimatka aurinkoisella säällä sujui erinomaisesti, varsinkin kun Porkkalan selän pysyivät ylittämään suoraan ulkokautta.

Pelastusliivejä meressä

Kauniina ja lähestulkoon tyynenä kesälauantaina 12.7., PV Mikrolog III:n miehistö oli päivystämässä Matosaaressa, kun MRSC Helsinki hälytti sen kello 11.32: Degerön kanavan luona Laajasalon ja Tammissalon välissä vesibussin kippari oli havainnut pelastusliivit kellumassa meressä. Mikrolog irrotti Matosaaresta neljä minuuttia hälytyksestä ja suuntasi kohti kanavaa. Vaikka onnettomuuspaikka olikin hyvin suojaisessa paikassa, pelastusliiveihin meressä suhtaudutaan aina vakavasti. Kello 11:47 Mikrolog III:n miehistö oli tapahtumapaikalla, mutta yksien liivien sijaan vastaan tulikin ruohonleikkuri, useita pelastusliivejä sekä paljon muuta irtorainaa. Samassa miehistö huomasi rannan kiinteistössä ja laiturissa olevissa veneissä rikottuja ikkunoita. Koska ketään ei ollut hädässä, miehistö päätyi johtopäätökseen, jossa hajan hajan olevat tavarat liittyivät mahdolliseen asuntomurtoon. MRSC Helsinki vapautti Mikrolog III:n miehistön kello 12:10.

Unelma ja Tumpelo Vuosaaressa

Suomen Uimaopetus- ja hengenpelastusliiton järjestämä Viisaasti vesillä kiertue rantautui Aurinkolahden uimarannalle Vuosaareen 19.7. Ympäri Suomea järjestettävällä kiertueella annetaan vinkkejä ja neuvoja turvalliseen toimintaan veden äärellä. Vuosaaressa pariskunta Unelma ja Tumpelo joutuivat monta kertaa veden varaan, mutta aina heidät saatiin pelastettua erilaisten jokapäiväisten pelastusvälineiden, kuten vesiämpärin ja köyden, avulla. Myös PV Mikrolog III oli mukana pelastamassa Unelmaa ja Tumpeloa merestä.



Maastopalo Uutelassa

Lauantaina 26.7. iltapäivällä Laajasalon VPK sai Hätkesuksesta hälytyksen Vuosaaren Uutelaan maastopalotehtävään. Paikka sijaitsi Uutelan kaakkoisosassa, ulkoilureittien läheisyydessä. Autolla paikalle oli hankalaa päästä, sillä lähin autotie sijaitsi yli puolen kilometrin päässä, eivätkä sammutusautot ole kovin ketteriä kapeilla ulkoilupoluilla. Sen sijaan veneellä paikalle pääsi oikein hyvin, joten Laajasalon VPK hälytti PV Rautauoman mukaan tehtävään. Kello 15.22 Rautauoma saapui Uutelaan, ja miehistö laittoi pumpun käyntiin. Itse palopaikka sijaitsi sadan metrin päässä rantautumispaikasta korkeahkon kallion päällä.



PV Rautauoma oli yhdessä Laajasalon VPK:n kanssa sammuttamassa heinäkuussa tulipaloa. Kuva: Oskari Lumilahti

Rautauoman sammutuspumppu on suunniteltu siten, että venepalojen lisäksi sitä voidaan käyttää pumppuna saarissa tapahtuvien tulipalojen sammutuksiin. Nyt tehokkaasta pumpusta oli hyötyä, sillä pienemmällä pumpulla teho ei olisi riittänyt palon sammuttamisessa kallion päälle asti. VPK:n henkilöstö veti letkut Rautauomasta rutikuivalle palopaikalle, ja miehistön tehtäväksi tuli varmistaa veden saanti sammuttajille. Paikalla oli Rautauoman ja Laajasalon VPK:n lisäksi sammuttajia Helsingin Pelastuslaitokselta sekä muista VPK:ista. Parin tunnin sammutuksen jälkeen tilanne näytti jo varsin hyvältä. Palopaikan ja sen lähiympäristön kastelua jatkettiin kuitenkin vielä toista tuntia. Tällä varmistettiin, ettei rutikuiva maasto syttyisi uudestaan. Kello 18.50 Rautauoma vapautettiin tehtävästä.

Pelastustekniikkakurssi Matosaassa

Vapaaehtoisen meripelastajan koulutus tapahtuu pääosin paikallisyhdistyksissä, mutta myös Meripelastusseura järjestää erilaisia kursseja. Nämä kurssit

muodostavat koulutuksen perusrungon, jota täydennetään ja syvennetään sitten paikallisyhdistyksissä. Valtaosa Meripelastusseuran merellisistä kursseista järjestetään Meripelastusseuran Bågaskärin koulutuskeskuksessa Inkoon edustalla. Matosaassa järjestettiin kuitenkin alueellinen pelastustekniikkakurssi 9.–10.8. Kurssilla harjoiteltiin erilaisia meripelastajan pelastusteknisiä perustaitoja kuten pinta-pelastusta, potilaan siirtämistä, karilta irrottamista sekä ensiapua. Alueelliseen koulutukseen päädyttiin tällä kertaa käytännön syistä. Oli helpompaa järjestää kurssi koulutettavien luona kuin viedä kaikki koulutettavat koulutuskeskukseen. Kurssille osallistui yhteensä 15 henkilöä, pääkaupunkiseudun yhdistyksistä.

Meripelastustaitokilpailussa menestystä

Helsingin Meripelastusyhdistys osallistui valtakunnallisiin meripelastustaitokilpailuihin yhdellä aikuisen ja yhdellä nuorten joukkueella. Kilpailut järjestettiin Tampereella 30.8. Kilpailussa oli omat sarjat aikuisille ja nuorille. Helsingin aikuisten joukkue, jossa kilpailivat Oskar Krogell, Katja Rajala, sekä Sampo Rajala sijoittui hienosti kahdeksanneksi lähes kolmenkymmenen joukkueen joukosta. Joukkueen huoltajana toimi Marja Mäki.

Nuorten joukkueessa kilpailleet PeetuHuittinen, Mila Lepistö ja Kimi Eskelinen sijoittuivat loistavasti kolmanneksi. Nuorten tehtävät olivat osittain samat kuin aikuistenkin, osa puolestaan pelkästään nuorille tarkoitettuja.



Meripelastustaitokilpailuihin osallistuneen joukkueen jäsenet Sampo Rajala (oik) ja Katja Rajala kuuntelevat kuinka joukkueenjohtaja Oskar Krogellia haastatellaan hetki ennen starttia. Kuva: Hannu Rainetoja

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti

Syksy tulee, oletko valmis?



Upeaan kesän jälkeen syksy saapuu väistämättä. Talvitelakointitapoja on yhtä monta kuin veneilijää, kaikilla se on kuitenkin edessä.

Talvityöt

Talvitelakointi kannattaa aloittaa kesän vene-retkiä muistelemalla. Mikä veneessä oli hyvää, entä mikä kaipaava korjausta? Tarvitseeko talven aikana tehdä uusia laitehankintoja tai suurempia korjausremontteja? Mikäli suurempia tai miksei pienempiäkin töitä meinaa teettää ulkopuolisella, kannattaa ne ajoittaa talveen. Päätökset kannattaa kuitenkin tehdä jo syksyllä, jolloin keväällä venekärpäsen jälleen purressa, kunnostustyöt ovat viimeistelyä vaille valmiina. Talven aikana teetettävät työt ovat usein myös selvästi kevyttä edullisempia. Mikäli talvella teetettävät työt ovat suuria, telakoinnin suorittaminen korjauspaikassa saattaa olla järkevää.

Ajankohta

Oikeaa telakointiaikaa ei ole, mutta jos veneellä ei aio veneillä ensipakkasissa tai ei välitä kylmistä ja kosteista aamuista, kannattaa telakointi suorittaa syyskuussa. Loka-marraskuussakin on toki hienoja veneilypäiviä, mutta almanakka on lohduton.

Mukavimmat veneilykelit päättyvät syyskuun alkuun, ja tällöin jäljellä olevat hyvät ilmat kannattaa käyttää telakointiin. Pohjan pesu ja presukatoksen rakentaminen veneen ympärille on mukavampaa sormien toimiessa normaalisti kuin sormet umpijäissä. Telakoinnin lykkääminen saattaa tuoda myös muitakin harmejä; telakalta on vesi katkaistu, telakointipaikalle ei pääsekään trailerilla, kun muut veneet ovat estäneet kulun jne.

Jos syysveneily houkuttaa, telakoinnin voi tuki lykätä myöhäisemmäksi. Tällöinkin kannattaa pohdita milloin omat viimeiset veneilypäivät sinä syksynä ovat? Niiden jälkeen telakointia ei kannata enää lykätä, vaan nostaa vene mahdollisimman nopeasti vedestä. Telakoinnin pitkittyessä kannattaa tarkistaa vakuutukset, sillä harva venevakuutus on voimassa kuten kesällä.

Varusteet lämpimään, moottori kuntoon

Tyhjä vene talvehtii parhaiten. Pressut, tyynyt, patjat ja kaikki muutkin veneen kankaiset materiaalit talvehtivat mielellään lämpimässä. Samoin elektroniikka kannattaa ottaa pois veneestä, sillä se harvoin tykkää pakkasesta. Elektroniikka on myös varkaiden suosikki, joten siksikin ne kannattaa viedä lämpimään.



Syysveneilyssä on omat haasteensa. Jos niitä ei halua kokea, kannattaa vene telakoida ajoissa.

Veneen päälle kertyvä lumi ja siitä tuleva vesi vaurioittaa helposti veneen runkoa.

Veneen sisälle pääsevä lumi tuhoaa veneen nopeasti.

Johtojen päät ja läpiviennit olisi hyvä suojata, jotta ne toimisivat jälleen seuraavalla kaudella.

Talven veneessä majailleet ruoat ja mausteet muodostavat mukavan cocktailin. Erikoisuudesta huolimatta harva suostuu niitä seuraavana kesänä enää käyttämään, joten ne kannattaa suosiolla viedä talveksi kotiin. Tavaraa on veneeseen kertynyt kesän aikana usein varsin runsaasti. Ennen veneen telakointia, tavarat on helpompi nostaa pois vedessä olevasta veneestä.

Septitankki kannattaa myös tyhjentää ennen nostamista, sillä mikään ei ole inhottavampaa kuin septin tyhjentäminen telakalla. Tai itse asiassa on, septin tyhjentäminen telakalla pienessä pakkasessa.

Veneen ollessa vedessä, kannattaa moottoriin vaihtaa öljyt ja öljynsuodatin. Vesipumpun siipipyörä on myös hyvä tarkistaa ja tarvittaessa vaihtaa. Myös kytkimen ja vetolaitteen öljyt kannattaa vaihtaa, sillä uusi öljy suojaa vanhoja öljyjä paremmin.

Maihin

Veneiden nostotapoja on useita, helpointa on tukeutua oman venekerhon tai veneyritysten palveluihin. Venekerhojen etuna on se, että kavereilta kysymällä saa usein hyviä vinkkejä ja neuvoja. Kunnolliset pukit tai traileri on ehdoton varuste. Pukit asetellaan sisäkoneisissa veneissä tarpeeksi laajalle rungon alle. Sisäperä, ja perämoottorikoneissa rasiusta tulee enemmän veneen takaosaan, joten pukkeja tulee näissä veneissä olla enemmän perässä. Jättämällä telakointi kaupallisen yrityksen huolehdittavaksi, ei itse tarvitse murehtia telakoinnin ja syyshuoltojen onnistumista. Sopimusta tehdessä kannattaa kuitenkin huomioida, mitä on tilaamassa. Pelkkä veneen nostopalvelu harvoin sisältää pohjan pesua, moottorin syyshuoltoa tai talvisäilytystä, joten ne on tällöin tilattava erikseen.

Syyshuolto

Kun vene on saatu maihin, alkaa yksi tuskallisimmista telakointitöistä, pohjan pesu. Se kannattaa suorittaa mahdollisimman pian noston jälkeen,

jolloin se puhdistuu helpoiten. Mitä pidempään pesemistä lykkaa, sen enemmän työtä ja tuskan hikeä siihen saa vuodattaa. Hyvä painepesuri auttaa pohjan pesussa, samoin hyvä harja. Pohjan jälkeen kannattaa moottori huuhdella makealla vedellä, jolloin suolavesi ei jää putkistoihin. Lopuksi kannattaa vielä ajaa veden sijasta glycolia jäähdytysjärjestelmään, jolloin sinne ei jää vettä jäätymän talveksi. Polttoainesuodattimen vaihto on myös hyvä tehdä syksyllä, jolloin siihen ei jää talveksi epäpuhtauksia. Toisaalta osa suosittelee polttoainesuodattimen vaihtamista keväällä, jolloin polttoainetankkiin talven aikana kertyneet epäpuhtaudet eivät estä matkantekoa kesällä. Samoin polttoainetankkiin jätettävän polttoaineen määrän suhteen esiintyy kahdenlaista mielipidettä. Osa haluaa tankin olevan tyhjä, jolloin tankissa oleva polttoaine ei talven aikana vanhene. Toisaalta tyhjiin tankkiin pyrkii kertymään kondenssivettä, joten siksi osa vannoo täyden tankin nimeen. Jos moottori toimii bensalla, niin talveksi tankkiin kannattaa jättää bensalaatua, jossa on mahdollisimman vähän etanolia, sillä se säilyy etanolipitoista paremmin. Itse kallistuisin mieluummin täyden tankin vaihtoehtoon, mutta suosittelen tyhjentämään ja putsamaan polttoainetankin muutaman vuoden välein. Näillä perusohjeilla pääsee jo pitkälle, mutta oman veneen huoltokohteet kannattaa tarkastaa veneen sekä moottorin käyttöohjekirjoista.

Peittely

Kaikki veneet kannattaa peittää talven ajaksi. Kunnollinen pressukatos suojaa venettä lumelta, vedeltä ja jäältä. Etelä-Suomen talvet ovat talvehtiville veneille ankarat, sillä plussan ja pakkasen välillä seilaava lämpötila jäädyttää rakenteisiin pääsevän veden, aiheuttaen vähitellen halkeamia kannen ja rungon rakenteisiin. Myös kannella oleva elektroniikka, anturit, läpiviennit, antennit sekä puuosat pysyvät parempina, kun niiden päälle ei pääse satamaan lunta tai vettä.

Pressukatos kannattaa tehdä väljäksi, eikä pressun tulisi koskettaa itse runkoa. Tiiviisti rakennettu katos saa kosteuden kertymään veneen sisälle, jolloin sisäosat altistuvat homehtumiselle. Paremman ilmanvaihdon takia, myös veneen sisällä olevien kaappien ovet kannattaa jättää talveksi auki.

Entä talvella?

Poissa silmistä, poissa mielestä. Harvalla meistä vene talvehtii omalla takapihalla. Lumipyryjen, vesisateiden ja myrskyjen jälkeen pieni kierros telakalla ei ole pahitteeksi. Pressut kestävät paremmin, kun niiden päältä käy pudottamassa lumet pois. Myrskyllä löystyneet pressujen köydet taas on helppoa sitoa kiinni heti tuoreeltaan eikä repeleisiä pressujakaan tarvitse tällöin keräillä ympäri telakkaa pois. Talvehtiva venekin tarvitsee siis huolenpitoa.

Uudet tuulet puhaltavat lehteä

Jäsenlehti Meripelastuksen kurssi jatkuu vahvana vaikka tekijätiimi hieman vaihtuukin. Usean vuoden lehteä taittanut Nina Hiltunen siirtyy taustalle ja keskittyy jatkossa Helsingin Meripelastusyhdistyksen nettisivujen päivittämiseen. Uutena taittajana aloittaa Tuula Hakkola. Hän on toiminut median parissa pitkään ja myös taittanut työkseen erilaisia julkaisuja. Veneilykokemusta Tuulalla ei ole.

Toinen uusi asia lehdessä ovat mainokset. Vapaaehtoisen jäsenlehden toimittaminen on usein haastavaa ja aikaa vievää, eivätkä vapaaehtoiset meripelastajat aina ole parhaita mainosmyyjiä. Alkukauden aikana mainosmyyntiin löydettiin kuitenkin kumppani yhdistyksen ulkopuolelta ja nyt tavoitteena onkin lehden sekä koko Helsingin Meripelastusyhdistyksen toiminnan mahdollistaminen myös lehden mainosmyyntien avulla.



Teksti ja kuvat: Jukka-Pekka Lumilahti



Lippujen nostaminen kuuluu kansitarkastuksiin PV Rautauomassa.

Ennakoimalla estetään harmeja

Tekninen vika liittyy tavalla tai toisella valtaosiin meripelastustehtävistä. Toisinaan tekniset laitteet vikaantuvat täysin yllättäen, mutta teknisiä ongelmatilanteita voi myös pyrkiä välttämään. Ennakointi on paras tapa tässäkin tapauksessa. Helsingin Meripelastusyhdistyksen veneissä ilmenee vikoja siinä missä muissakin veneissä, mutta niiden aiheuttamia ongelmia pyritään pienentämään erilaisten tarkastusten avulla.

Lähtö- ja paluutarkastukset muodostavat ennakoinnin perustan yhdistyksen pelastusveneissä. Tarkastusten avulla miehistö käy läpi pelastusvenien tärkeimmät koneet, varusteet ja laitteet ennen vesille lähtöä ja samoin välittömästi vesiltä paluun jälkeen. Näin varmistutaan aluksen merikelpoisuudesta. PV Rautauomassa lähtö- ja paluutarkastukset on jaettu kansi-, kone- sekä ohjaamotarkastuksiin. PV Mikrolog III:ssa pärjätään pelkäämään kansi- ja konetarkastuksilla. Selkeä jaottelu eri osa-alueiden mukaan helpottaa ja nopeuttaa tarkastusten tekemistä. Meripelastusveneissä lähtö- ja tulotarkastuksilla pyritään varmistamaan merikelpoisuuden lisäksi myös aluksen moitteeton toiminta varsinaisia tehtäviä suoritettaessa. Tavallisimmat tarkastuskohteet löytyvät usein

helposti ja niiden tarkastaminen onnistuu jokaiselta. Veneen tekniikkaa ei ole välttämättömästi tuntee perin pohjalta, vaan useimmiten laitteiden, kuten moottorin, käyttöohjekirjasta löytyy hyvin selkeät ohjeet tavallisimpien tarkastuskohteiden läpikäymiseen. Lähtö- ja paluutarkastusten ehdottomasti tärkeimmät tarkastukset ovat moottoriöljyn ja jäähdytysnesteen määrät. Lisäksi on hyvä tarkistaa konetilan silmämääräisesti erilaisten vuotojen ynnä muiden poikkeavuuksien osalta. Veneen konetilan pitäminen siistinä auttaa osaltaan huomaamaan orastavat ongelmat. Jos konetila on erityisen likainen, ei uusia vuotoja havaitse niin nopeasti.

Lähtö- ja paluutarkastuksien lisäksi yhdistyksen pelastusvenien säännölliset huolto- ja kunnossapitotoimenpiteet on jaettu aika- ja käyttötuntiperusteisesti laitevalmistajien ohjeiden mukaisesti. Tarkastusten helpottamiseksi eri laitteiden viikoittain ja kuukausittain tarkistettavat kohteet on kerätty valmiiksi listoihin. Näin voidaan varmistua aluksen laitteiden toimivuudesta ja välttyä ikäviltä yllätyksiltä. Tarkastuksissa havaittuihin epäkohtiin on myös mahdollista puuttua ennen suurempien vaurioiden syntymistä. Käyttötuntiperusteiset huollot lasketaan pääsääntöisesti pelastusve-

neissä pääkoneiden ja apukoneen käyntituntien mukaan. Veneissä on myös muita laitteita, joille toteutetaan omia käyttötuntipohjaisia huolto-ohjelmia, mutta näiden laitteiden huollon tarve on usein vähäisempää, tai käyttötuntien kertyminen epäsäännöllisempää. Käyttötuntipohjaiset huollot toteutetaan laitevalmistajien antamien suositusten mukaisesti.

Tarkastusten lisäksi myös matkan aikana on hyvä tarkkailla veneen toimintaa. Oudot äänet konehuoneesta tai esimerkiksi potkuriakselin epänormaali tärinä voivat olla merkki jossain piilevästä viasta. Matkan aikana ilmenneisiin teknisiin ongelmiin voi olla vaikea löytää apua merellä, mutta on kuitenkin hyvä pitää mielessä selkeä kuva siitä miten toimia ongelmien kasvaessa ylitsepääsemättömiksi. Aina välillä veneissä esiintyy vikoja, joihin ei tarvitse puuttua välittömästi, tai tarvittavia varaosia ei ole heti saatavilla. Tästä syystä pelastusveneillä on käytössä vikalistat, joihin miehistö kirjaa havaitsemiaan teknisiä puutteita. Helsingin Meripelastusyhdistyksessä parillisten viikkojen maanantai-illat on varattu veneiden huoltoja varten. Näissä huoltoilloissa keskitytään korjaamaan aikaisemmin ilmenneitä vikoja sekä tekemään suuremmat tuntipohjaiset huollot.

Yllättävät tekniset ongelmat merellä eivät ole täysin vieraita myöskään yhdistyksemme pelastusveneissä. Siksi veneisiin on varattu mukaan yleisimmät työkalut sekä riittävä määrä varaosia ja varanesteitä. Näiden avulla pyritään varmistumaan siitä, ettei auttajasta tule autettavaa. Kaikkeen ei meripelastusveneissäkään voida varautua ja tällöin parhaiksi työkaluiksi on osoittautunut kekseliäisyys sekä kokemuksen ja koulutuksen mukanaan tuoma osaaminen.

Pelastusvenien tekninen tuntemus on osa vapaaehtoisten miehistöjen koulutusta. Suurin osa pelastusvenien huolloista myös toteutetaan itsenäisesti aluksilla toimivien miehistönjäsenten toimesta. Myös tämä kehittää edelleen vapaaehtoisten miehistöjen teknistä osaamista. Kaikkea ei kuitenkaan kannata tai edes voi tehdä itse. Tällöin on hyvä tietää, mistä numerosta on saatavissa apua, kun teknisiä ongelmia ilmenee. Eikä haittaa ole, jos numeron tietää jo ennen köysien irrottamista.

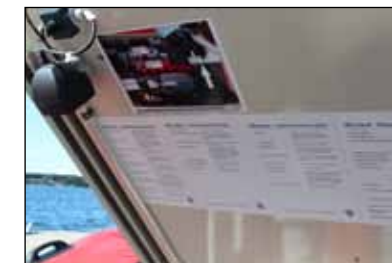
*Sampo Rajala,
Helsingin Meripelastusyhdistyksen
huoltotoimikunnan jäsen*



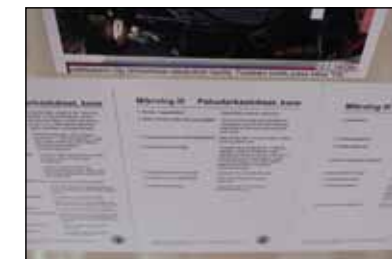
Oskar Krogell tarkastaa Rautauoman moottoriöljyn määrää. Moottoriöljyn tarkastaminen on keskeinen osa lähtö- ja paluutarkastuksia. Tarkastukset tehdään listojen avulla, jolloin kaikki kohteet tulevat varmasti huomioitua.



Tarkastuslistat roikkuvat Rautauomassa ohjaamon seinällä, jonka ansiosta ne on helppo tehdä.



Mikrolog III:n tarkastuslistat ovat näkyvällä paikalla konekoppaan kiinnitettynä.



Tarkastuslistat yhdessä selkeän kuvan kanssa helpottavat työn tekemistä.



Kun Hevossalmessa iskee nälkä

Viime vuonna nälkäisen veneilijän plotteriin ilmestyi uusi kohde: Ravintola Stansvik Helsingin Laajasalossa. Paikalla on ollut ravintola aina, mutta uudet vetäjät pistivät ravintolasta infoa myös nettiin ja katso – tieto levisi myös uusille asiakkaille. Mikä parasta, vieraslaituri laajeni keväällä 2014 kahdeksan poijupaikan paraatipaikaksi, ja tietääkseni ainoa rantautumiseen vaikuttava kivi on merkitty hyvin laiturin kupeeseen. Siis Stansvikiin!



Stansvikilla on oma laituri ravintolan länsipuolella.

Historiallinen kartanoalue on puistomaisen viihtyisä ja iltapäivä ja ilta-aurinko hellii isolla terassilla istuvia. Itse ravintolasali on melko kolkko ja kovaääninen, mutta isoista ikkunoista avautuva upea merimaisema vaimentaa nopeasti kritiikin.

Stansvikista näkee, että yritystä on. Vitriinin voi-leivät ja leivonnaiset ovat runsaan ja herkullisen näköisiä ja kylmäkaapin pullot sotilaallisessa järjestyksessä. Pieni takapakki tulee itse ruokalistasta, joka on lyhyt ja yllätyksetön; burgeria, salaattia, pihviä ja lohta noin 16–25 euron hintaan. Se yllätys antaa odottaa itseään sunnuntailla.

Stansvikin helmi on sunnuntaibrunssi. 25 eurolla saa syödä monipuolista salaattia, hyvää keittoa, erinomaisia kylmiä kalaherkkuja sekä herkullisia itse tehtyjä cookieita ja kakkuja. On pöydässä se lämmin liharuokakin, mutta – kuten noutopöydissä usein – sen voi heikoimpana lenkinä unohtaa. Brunssi on hyvin suosittu, joten kannattaa tehdä pöytävaraus. Stansvik on koemaistettu myös juhlatilaisuuden aikana ja juhlamenu oli brunssin lailla erittäin hyvä.

Stansvikin keittiössä on nyt syksyn aikana tehty muutostöitä, joten toivottavasti kausi 2015 avautuu entistä herkullisempaan. Henkilökuntakin voisi olla



Ravintola on vaalea yksikerroksinen puurakennus, jossa on iso terassi.



ylpeä itsestään, ottaa rohkeammin kontaktia asiakkaisiin – sekä uusia terassin 80-lukulaiset kalusteet. Veneilijöiden kannattaa huomata laiturissa kyltti ”ei kylkiparkkia”, jolloin kaikki halukkaat mahtuvat rantautumaan.

Stansvik sijaitsee kätevästi Hevossalmen sillan länsipuolella, Pitkäludon itäpuoleisen lahden perukassa. Ravintolasta saa arkilounasta vielä joulukuussakin, tarkemmat tiedot ja aukioloajat kannattaa varmistaa osoitteesta www.stansvik.fi.

Mika Back



Sisältä Stansvik on valoisa. Terassilta aukeaa hieno merinäköala.



UUDET JÄSENUMME

Aalto Heikki, Helsinki
Aaltonen Ari, Helsinki
Aaltonen Ilkka, Helsinki
Aarnio Tuomas, Helsinki
Ahonen Mika, Helsinki
Backman Jukka, Helsinki
Band Stephen, Helsinki
Bessonoff Pauli, Helsinki
Björklöf Kenneth, Helsinki
Bremer Juhani, Helsinki
Bridger Glenn, Helsinki
Bärlund Guy, Helsinki
Castren Matti, Espoo
Ceder Katja, Helsinki
Dahlberg Jari, Helsinki
Ehn Petri, Helsinki
Ehrman Erik, Vantaa
Eliseev Alexander, Helsinki
Eranti Ari, Helsinki
Ervasti Kari, Helsinki
Frisk Mikael, Helsinki
Galambosi Szabolcs, Helsinki
Haapanen Mauri, Tuusula
Haapaniemi Aaro, Helsinki
Hakkarainen Petri, Helsinki
Hall Nicholas, Helsinki
Hannén Kaj, Helsinki
Harpila Anna, Helsinki
Hassinen Hanna, Helsinki
Havulinna Henri, Helsinki
Heiskanen Aleks, Helsinki
Hekkonen Alexander, Vantaa
Helin Marko, Klaukkala
Heliste Mikko, Helsinki
Helistö Vesa, Helsinki
Hellgren Joni, Vantaa
Helminen Tuukka, Helsinki
Hilden Pekka, Vantaa
Holopainen Juha, Helsinki
Honkanen Kari, Helsinki
Huhdanpää Ville, Riihimäki
Huotila Uolevi, Helsinki
Hurnasti Jyrki, Lahela
Huuhtanen Jarmo, Helsinki
Hyttinen Pasi, Sipoo
Hyvärinen Mervi, Klaukkala
Hyyryläinen Pentti, Helsinki
Hämäläinen Antti, Helsinki
Hätinen Jani-Matti, Helsinki
Ikonen Juhani, Helsinki
Jaakkola Ilkka, Helsinki
Jaakkola Timo, Vantaa
Jaalinoja Janne, Helsinki
Jokinen Klaus, Helsinki
Jortikka Olli-Pekka, Helsinki
Junnola Jyri, Helsinki

Jussila Janne, Lepsämä
Jussila Tomi, Helsinki
Jänis Laura, Helsinki
Jäppinen Juhani, Helsinki
Järvinen Kari, Helsinki
Jääskeläinen Ari, Vantaa
Kallberg Jouko, Helsinki
Kanigan Robert, Helsinki
Kattelus Olli, Helsinki
Kaunisto Tomi, Vantaa
Kauppila Harri, Helsinki
Kauppinen Jukka, Vantaa
Kaura Ville, Espoo
Kekki Eero, Kauniainen
Kesonen Tero, Helsinki
Ketola Veli-Matti, Helsinki
Kiiski Jari, Kauniainen
Kinnunen Juha, Rajamäki
Kitola Tomi, Vantaa
Kitula Ilkka, Helsinki
Klemelä Anna-Kaisa, Helsinki
Knuutila Klaus, Helsinki
Koivistoinen Kari, Helsinki
Kontio Minna, Röykkä
Korpilahti Timo, Helsinki
Koskelainen Jari, Vantaa
Koskinen Pekka, Helsinki
Kosomaa Jukka, Helsinki
Kovanen Hannu, Helsinki
Kullas Teemu, Helsinki
Kulmala Hannes, Vantaa
Kurtén Ian, Helsinki
Kähönen Matti, Helsinki
Käki Eero-Alex, Helsinki
Kääriäinen Mauno, Helsinki
Lahtinen Antti, Helsinki
Laiho Tytti, Helsinki
Lamberg Lars, Helsinki
Lammi Risto, Helsinki
Lappalainen Kari, Helsinki
Launis Martti, Helsinki
Lehtinen Jan, Helsinki
Lehtonen Kari, Vantaa
Lehtoranta Ilkka, Helsinki
Leinonen Henri, Helsinki
Leinonen Markku, Vantaa
Lempiö Antti, Helsinki
Lepistö Erkki, Vantaa
Leppäniemi Reino, Vantaa
Lindström Pirjo, Helsinki
Lintu Simon, Helsingfors
Lintula Risto, Helsinki
Litscher Hans, Switzerland
Lohioja Jan, Helsinki
Lång Harri, Helsinki
Lähdeaho Pekka, Helsinki

Maasalo Kirsi, Helsinki
Maija Wilskman, Helsinki
Majapuro Jukka, Helsinki
Malinen Tero, Helsinki
Mansikka Markku, Helsinki
Markov Sari, Helsinki
Martikainen Kalevi, Espoo
Marttila Kari, Helsinki
Matikka Mika, Kerava
Mikkola Markku, Espoo
Moilanen Marko, Helsinki
Moring Juha, Helsinki
Mustakallio Mikko, Fiskars
Mustonen Manne-Sakar, Helsinki
Mustonen Tapio, Helsinki
Mäkinen Ilpo, Nummenkylä
Mäkinen Jari, Helsinki
Mäkinen Mikko, Luhtajoki
Mörtenhumer Osku, Helsinki
Nenonen Riikka, Helsinki
Niemi Juhana, Hämeenlinna
Niiniranta Mika, Helsinki
Niittylä Pekka, Helsinki
Nokka Marko
Nurminen Henri, Kauniainen
Oja Toni, Helsinki
Oksanen Vesa, Sipoo
Oksava Katja, Helsinki
Oksman Yrjö, Helsinki
Olin Kaj, Helsinki
Orelma Hannes, Helsinki
Outinen Tommi, Helsinki
Paasonen Jorma, Helsinki
Palo Tero, Vantaa
Parkkari Tuomas, Helsinki
Patrick Ellis, Helsinki
Paukkunen Tuomas, Järvenpää
Pekkalin Sampo, Helsinki
Peltola Antti, Helsinki
Peltonen Johanna, Helsinki
Peltoniemi Pirkka, Helsinki
Pietilä Markku, Vihijärvi
Piirainen Stina, Helsinki
Pirttimäki Mika, Vantaa
Pohjanpalo Hannu, Helsinki
Pokela Kari, Helsinki
Porkka Kimmo, Helsinki
Pursiainen Jukka, Nummela
Pusila Olavi, Espoo
Pynnönen Mika, Porvoo
Päivärinta Niko, Helsinki
Pääkkönen Niklas, Helsinki
Pöyhönen Teemu, Helsinki
Ratia Juho, Helsinki
Rauhala Jesse, Helsinki
Rekonen Jukka-Pekka, Helsinki
Riikonen Miika, Helsinki
Rikkinen Jaakko, Vantaa
Rissanen Minna, Helsinki

Roine Hannu, Sipoo
Rosenström Kenneth, Västernorrland
Rytsölä Juha, Helsinki
Ryökkynen Pasi, Vantaa
Räsänen Esa, Helsinki
Rönman Mikael, Helsinki
Saaremägi Andres, Tallinna
Saares Kimmo, Helsinki
Saarinen Asko, Helsinki
Saario Matti, Helsinki
Sainio Ville, Röykkä
Sakko Vesa, Vantaa
Salo Harri, Helsinki
Salo Matti, Helsinki
Salomaa Petteri, Helsinki
Samaletdin Rizvan, Helsinki
Sandell Jan, Vantaa
Sandgren Hilka, Helsinki

Santala Olli, Helsinki
Semenov Evgeni, Helsinki
Sinkko Hannu, Espoo
Sinkko Päivi, Helsinki
Siponen Pauli, Helsinki
Sittnikow Roger, Helsingfors
Sorsa Jukka, Helsinki
Sotejeff Marko, Klaukkala
Stormbom Lars, Vantaa
Stude Martin, Grankulla
Suihko Lasse, Helsinki
Suomalainen Olli, Helsinki
Suorsa Sami, Vantaa
Syrjänen Mikko, Helsinki
Tapper Jyri, Kauniainen
Tarkiainen Kati, Helsinki
Thuren Timo, Espoo
Timonen Tomi, Helsinki
Tolonen Antti, Helsinki

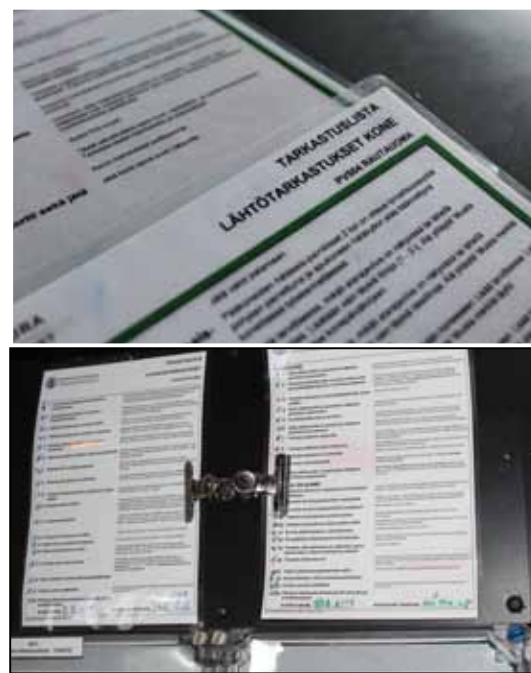
Treuthardt Jouko, Helsinki
Tuomainen Jaakko, Helsinki
Vartiainen Jukka, Tuusula
Vasama Jarmo, Helsinki
Vauhkonen Miikka, Helsinki
Veijola Ville, Helsinki
Veijonsuo Markku, Vantaa
Vesen Juha, Helsinki
Vihavainen Tero, Helsinki
Ville Kairamo, Tampere
Virkkala Jaakko, Helsinki
Virtanen Keijo, Helsinki
Virtanen Mikko, Järvenpää
Vorojeikin Daniel, Helsinki
Vuorinen Marko, Helsinki
Vähäsarja Viljami, Helsinki
Väänänen Jari, Helsinki
Winqvist Fredrik, Helsinki

*Tervetuloa mukaan toimintaan
mahdollistamaan vapaaehtoista meripelastusta*

Degerö Yachts
since 1980

**UUDET DEGERÖ -VENEET 28-38 JALKAA
TALVISÄILYTYS | KORJAUKSET & HUOLLOT (MYÖS PUUVENEET)**

Degerö Boat Oy, FIN-10210 Inkoo, tel. +358 9 2214 502, fax. +358 9 2219 4858
www.degeroyachts.fi, e-mail: info@degeroyachts.fi



Oskar Krogell kontrollerar oljemängden på RB Rautauoma. Kontrollen av motoroljan är en central del av start- och slutkontrollerna. Kontrollerna görs enligt listor så att alla punkter säkert blir beaktade

Genom att vara förutseende förhindras bekymmer

Tekniska fel hör på ett eller annat sätt till de flesta sjöräddningsuppdrag. Ibland får teknisk utrustning fel helt oförväntat men man kan också försöka undvika tekniska problem. Att vara förutseende är det bästa också i detta fall. I Helsingfors Sjøräddningsförenings båtar uppstår det fel liksom i andra båtar men man stävar till att minska problemen genom olika kontroller.

Start- och slutkontroller utgör stommen i förebyggandet av fel i föreningens båtar. Vid kontrollerna går besättningen genom räddningsbåtarnas viktigaste maskiner och utrustning före start och omedelbart efter att man kommit tillbaka från sjön. På detta sätt försäkras man sig om båtarnas sjöduglighet. I RB Rautauoma delas kontrollerna i däck-, maskin- och styrryttkontroller. RB Mikrolog III klarar sig med däck- och maskinkontroller. En klar fördelning mellan de olika områdena underlättar och förkortar kontrollerna. I räddningsbåtarna strävar man att förutom sjödugligheten också försäkra sig om att båten fungerar klanderfritt vid utförandet av egentliga uppdrag. De vanligaste kontrollpunkterna är lätta att hitta och

kontrollen kan utföras av vem som helst. Det är inte nödvändigt att grundligt kunna båtens teknik och ofta finns det klara instruktioner för kontrollerna i utrustningens, såsom motorerna, instruktionsböcker. De klart viktigaste kontrollerna vid start och slutkontrollen är olje- och kylvätskans mängd. Dessutom är det bra att visuellt kontrollera motorrummet för läckor eller andra avvikelser. När man håller motorrummet snyggt hjälper det att upptäcka begynnande problem. Om motorrummet är mycket smutsigt kan det vara mycket svårt att upptäcka nya läckor.

Förutom start- och slutkontroller har föreningens räddningsbåtars regelbundna underhållsåtgärder delats upp i tid och driftstidsbaserade åtgärder enligt tillverkarnas instruktioner. För att underlätta kontrollerna har de olika apparaternas vecko- och månadskontroller samlats på en lista. På detta sätt kan man säkerställa båtens apparaters funktion och undvika oövertroliga överraskningar. Det gör det också möjligt att vidta åtgärder på basen av de problem som hittats vid kontrollerna förrän större skador uppstår. Serviceåtgärder som baseras på drifttiden räknas

huvudsakligen utgående från huvudmaskinernas och aggregatmotorernas driftstimmer. Det finns också annan utrustning i båten som har egna driftstidsbaserade serviceprogram men servicebehovet för denna utrustning är ofta mindre eller drifttiden mera oregelbunden. Driftstidsbaserade serviceåtgärder utförs enligt tillverkarens rekommendationer.

Utöver kontrollerna är det också nyttigt att under gång hålla båtens funktion under uppsikt. Underliga ljud i motorrummet eller t.ex. ovanlig vibration i propelleraxeln kan vara tecken på ett dolt fel. Det kan vara svårt att få hjälp på havet med tekniska problem som uppkommit under resan men det är bra att komma ihåg hur man skall agera när problemen blir oöverkomliga. Då och då uppstår det problem i båtarna vilka inte kan åtgärdas omedelbart, eller de reservdelar som behövs finns inte genast tillgängliga. För detta har båtarna en fyllista där besättningen antecknar de tekniska brister de har hittat. Vid Helsingfors Sjøräddningsförening har de jämna veckornas måndagskvällar reserverats för service av båtarna. Under dessa kvällar koncentrerar man sig på att reparera fel som uppkommit tidigare samt att göra de större timbaserade servicearbetena.

Överraskande tekniska problem är inte helt främmande på föreningens räddningsbåtar heller. Därför är båtarna utrustade med de vanligaste verktygen samt en tillräcklig uppsättning av reservdelar och vätskor. Med dessa strävar man till att hjälparen inte blir den hjälpbehövande. Allt kan man inte förbereda sig på ens i räddningsbåtarna och då har de bästa verktygen visat sig vara uppfinningsrikedom samt erfarenhet och kunskap som inhämtats genom skoling.

Den tekniska kunskapen om räddningsbåtarna är en del av den frivilliga besättningens utbildning. En stor del av räddningsbåtarnas service utförs självständigt av båtarnas besättning. Också detta utvecklar de frivilliga besättningarnas tekniska kunnande. Då är det bra att veta vilket nummer man kan ringa till för att få hjälp vid tekniska problem. Och det skadar inte att man vet numret redan innan man kastar loss.

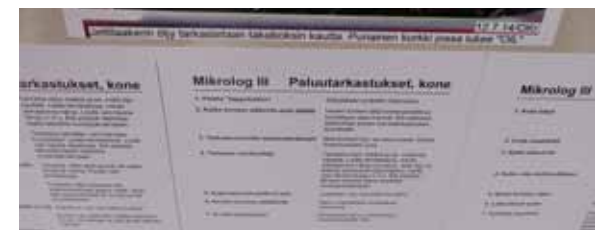
Sampo Rajala
Medlem av serviceutskottet



Hissandet av flaggorna hör till däckskontrollen på RB Rautauoma.



Kontrollistorna för Mikrolog III finns på ett synligt ställe under motorhuven.



Kontrollistorna tillsammans med en klar bild gör arbete lättare.



. LP72



*Tervetuloa tutustumaan pelastusveneisiimme la 1.11.2014 klo 13:00 Eteläsataman Vironal-
taalle. Paikalla on Helsingin Meripelastusyh-
distyksen PV Rautauoman ja PV Mikrolog III:n
lisäksi useita muita vapaaehtoisia meripelas-
tusveneitä Suomenlahden rannikolta. Ennen
laituriin kiinnittymistä, pelastusveneet ohit-
tavat paraatissa merenkulkijoiden ja merellä
menehtyneiden muistomerkin Merisatamassa.*

*Välkommen att besöka våra räddningsbåtar lör-
dagen den 1.11.2014 klockan 13:00 i Estbassäng-
en i Södra Hamnen. Där finns Helsingfors Sjö-
räddningsförenings RB Rautauoma och RB Mik-
rolog III och flera andra frivilliga räddningsbåtar
från Finska vikens kustområde. Före angöring av
bryggan passerar räddningsbåtarna i parad min-
nesmärket för sjöfarare och dem som omkommit
till sjöss i Havshamnen.*