

Meripelastus

4/14



*Mukana onnettomuusharjoituksessa
Kouluttautumalla harjoittelijasta päälliköksi
Kartuta talvikaudella taitojasi*



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

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

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



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 / Pärn:

Rautauoma talvisessa maisemassa
Kuva: Markku Tamminen

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

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



Ilman taitoja vesille ei kannata lähteä. Taitojen kasvattamiseksi meillä vapaaehtoisilla meripelastajilla koulutus on keskeinen osa toimintaamme. Millaista se on, siitä pääsemme lukemaan tässä lehdessä.

Itse olin mukana lokakuun lopun torstaiharjoituksessa. Pakkasta oli -2° C, navakkaa tuulta ja pimeää. Voin todeta, että oli kylmä. Aiheena oli mm. pinta-pelastus, ankkurointi ja alusten varusteet. Mukana meitä oli noin 12 meripelastajaa ja kouluttajaa. Koulutustiimi järjestää koulutukset siten, että kauden aikana kukin koulutusrasti käydään läpi kahdesti. Samaan aikaan koulutetaan meripelastajia kansimiehiksi, konemiehiksi, perämiehiksi ja päälliköiksi. Kouluttajat ovat myös meitä vapaaehtoisia. Arvostan todella paljon koulutustiimiämme, joka suunnittelee, sää-
tää ja toteuttaa nämä torstaiharjoitukset. Koulutukset alkavat keväällä heti kun alukset ovat vedessä ja koulutuskausi päättyy yleensä marraskuussa.

Tänä vuonna vietämme myös eräänlaista juhluvuotta, sillä yhdistyksellämme on ollut käytössään 50 vuotta pelastusvene. Yhdistyksen pelastusveneistä mieleeni on tietenkin pysyvästi jäänyt Antti Huima. Tämä sympaattinen meripelastuspalveli meitä vuosina 1982-2005. Vene oli kokonaan yhdistyksemme omistama ja valtaosin itse rakentamakin. Henkilökohtaisesti jäin kaipaamaan Antti Huiman ulko-ohjaamaa, josta kauniilla ilmalla oli miellyttävää operoida.

Antti Huima myytiin Norjaan kalastusalukseksi. Muistan kun olimme Jussi Lammin kanssa Hangossa valvomassa aluksen nostoa lavetille. Olin työmatkalla Hangossa ja niinpä minut "nakitettiin" paikalle ohjein: "Katsotte vaan, kun ammattilaiset nostavat aluksen lavetille." Eihän se ihan niin mennyt. Vene oli liian korkea maakuljetusta varten, niinpä sen targakaari piti kaataa. Nosturin avustuksella se onnistuikin. Ongelmaksi muodostuivat kaikki kaaren sisällä olevat kaapelit. Kaikki noin 50 kaapelia ja johtoa piti katkaista. Merkitimme toki kaikki kaapeleiden päät, mutta olen varma, että norjalaisilta pääsi muutama ärräpää venettä varusteltaessa. Olin myös viimeinen, joka ajoi Antti Huimaa, sillä pääsin peruuttamaan sitä laiturissa noin 20 metrin matkan. Silloinkin oli kylmä. Itse olin asiakaskäynniltä tulossa, puku päällä, ilman päällysvaatteita. Jos ei muuta, niin ainakin veneemme viimeinen miehistö oli tyylikkäästi pukeutunut.

Kausi on loppuillaan ja tätä kirjoitettaessa Mikrolog III on jo telakoitu. Haluan kiittää kaikkia vapaaehtoisia meripelastajia ja koko jäsenistöämme. Ilman Teitä emme voisi toimia.

Oikein hyvää ja rauhallista Joulua!

Hannu Rainetoja

puheenjohtaja@hmpy.fi



PV Antti Huima oli yhdistyksen käytössä 1982-2005. Loppuvuodesta 2005 se myytiin Norjaan kalastusalukseksi.

Kuva: Hannu Rainetoja

Vid Rodret -man lär sig så länge man lever

Utan färdigheter lönar det sig inte att fara till sjöss. För att öka färdigheterna har vi frivilliga sjöräddare utbildning som en central del av vår verksamhet. Hurdan den är får vi läsa i denna tidning.

Själv var jag med på en torsdagsövning i slutet på oktober. Temperaturen var -2° C, frisk vind och mörkt. Jag kan konstatera att det var kallt. Skolningen gällde yrträddning, ankring och båtens utrustning. Ca 12 sjöräddare och utbildare deltog. Utbildningsgruppen ordnar så att alla utbildningsämnen tas upp två gånger under säsongen. Utbildningen sker samtidigt för däcksmatros, maskinman, styrman och befälhavare. Utbildarna är också av våra frivilliga. Jag uppskattar varmt vår utbildningsgrupp som planerar, justerar och verkställer dessa torsdagsövningar. Utbildningen börjas på våren genast då båtarna sjösatts och avslutas normalt i november.

I år firar också vi ett slags jubileumsår för vår förening har haft en räddningsbåt till förfogande i 50 år. Av föreningens räddningsbåtar har naturligtvis Antti Huima stannat i mitt minne. Denna sympatiska sjöräddningsbåt tjänade oss under åren 1982-2005. Båten ägdes helt av föreningen och var till största delen självbyggd. Personligen saknar jag Antti Huimas styrplats ute, där det var behagligt att fungera vid vackert väder.

Antti Huima såldes till Norge som fiskebåt. Jag kommer ihåg när Jussi Lammi och jag var i Hangö för att övervaka lyftandet av båten på lavett. Jag var på arbetsresa i Hangö och därför blev jag beordrad att närvara med anvisningen: "Ni ser bara på när proffsen lyfter båten på lavetten". Riktigt så gick det naturligtvis inte. Båten var för hög för landsvägstransport och därför måste dess targabåge fällas. Med hjälp av en lyftkran lyckades det. Problemet blev alla kablar inne i bågen. Alla ca 50 kablar måste kapas. Vi märkte nog kabeländorna men jag är säker på att norrmännen uttalade några fula ord när de utrustade båten. Jag var också den sista som körde Antti Huima för jag fick backa den ca 20 m vid kajen. Också då var det kallt. Själv kom jag från ett kundbesök, klädd i kostym och utan ytterkläder. Om inte annat var den sista besättningen på vår båt stilig klädd.

Säsongen lider mot sitt slut och när detta skrivs är Mikrolog III redan upptagen. Jag vill tacka alla sjöräddare och hela vår medlemskår. Utan Er skulle vi inte kunna fungera.

En riktigt God och Fridfull Jul!
Hannu Rainetoja

Merckipäivälahjoitus



Yhdistyksemme jäsen **Erkki Tilles** vietti kesällä merkkipäivää. Merkkipäivämuistamisella hän halusi ohjata Helsingin Meripelastusyhdistyksen nuorisotoimintaan. Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää Erkki Tillestä lahjoituksesta.

Puheenjohtaja Hannu Rainetoja (vas) ja nuorisokoulutaja Ritva Heikkinen vastaanottamassa Erkki Tilleksen lahjaa yhdistykselle.

Kuva: Meripelastuskuvapalvelu.



Tervetuloa täysin uudistettuun, palvelemaan verkkokauppaamme www.merikartat.fi.

Uudistunut valikoima, torihinnat, jouhevat toiminnot sekä halutessasi suora keskusteluyhteys myymälämme asiantuntijoihin takaavat sinulle aivan uudenlaisen kokemuksen.

Tervetuloa kokeilemaan!

www.merikartat.fi

JOHN NURMINEN
MARINE



KLADI

- OTTEITA KESÄN TAPAHTUMISTA



Kauniin päivän surullinen päätös

Keskiviikkona elokuun 6. päivänä PV Mikrolog III oli Itä-Helsingin vesillä liikkeellä, kun sen miehistö sai klo 18.02 Meripelastuslohkokeskus Helsingiltä hälytyksen: Jollaksen koillispuolella oli havaittu ylösalaisin kelluva kajakki 100 metrin päässä rannasta. Vaikkei ihmisistä ollutkaan havaintoja, MRSC Helsinki luokittelee tällaiset tehtävät yleensä kiireisimpään luokkaan, eli hätätilanteeksi. Paikannussovelluksesta MRSC Helsingin henkilöstö näki alueella olevat pelastusyksiköt ja Mikrolog sai tehtävän lähimpänä ja tarkoituksenmukaisimpana yksikkönä.

Kolmen minuutin kuluttua hälytyksestä Mikrolog III oli jo paikalla, mutta mitään ei näkynyt. Mikrologin miehistö kyseli alueella olevilta henkilöiltä mahdollisia havaintoja. Selvittelyssä paljastui, että ohikulkenut veneilijä oli ottanut paikalla olleen purjelaudan hinaukseensa. Toinen paikalle sattunut henkilö oli puolestaan löytänyt melan kellumasta merestä. Kadonneista ihmisistä ei kuitenkaan kellään ollut havaintoja, joten etsintä päättyi tuloksettomana. MRSC Helsinki vapautti Mikrologin tehtävästä kello 18.45 ja hetkeä myöhemmin tehtävä päätettiin MRSC Helsingissä. Ketään ei ollutkaan hädässä, vaan kajakki/surffilauta sekä mela olivat ajalehtineet paikalle joltain rannalta.

Reilut kaksikymmentä minuuttia edellisestä tehtävästä MRSC Helsinki hälytti jälleen Mikrolog III:n: Aurinkolahden uimarannalla henkilö oli vajonnut uideensa veden alle. Rantavahti ja parikymmentä rannalla ollutta ihmistä muodostivat ketjun löytääkseen veden alle vajonneen ihmisen. Kello 19.14, kuusi minuuttia hälytyksestä Mikrolog III pääsi myös paikalle.

Vesisuihkuvetolaitteen ansiosta Mikrolog pystyy liikumaan matalissakin vesissä ja nyt tästä oli hyötyä. Hetki Mikrologin saapumisen jälkeen ketjun muodostaneet henkilöt löysivät vedessä olleen miehen. Miehen elvytys aloitettiin välittömästi ja hänet siirrettiin Mikrologin kannelle. Miestä elvytettiin koko ajan kunnes Mikrolog pääsi rannalle. Siellä Helsingin Pelastuslaitoksen henkilöstö jatkoi elvyttämistä. Elvytys ei valitettavasti kuitenkaan tuottanut tulosta, vaan mies todettiin paikalle tulleen lääkäriyksikön toimesta kuolleeksi. Kello 19.40 tehtävä oli Mikrologin osalta ohitse ja miehistö lähti apein mielin pois tapahtumapaikalta.

Rautauoman helteinen työpäivä

Lauantai 9. elokuuta kesän helteet jatkuvat ja PV Rautauoma lähtee lauantaipäiväksi merelle partioimaan. Kello 12.45 MRSC Helsinki ilmoittaa Sipoon Kaunissaareen olevasta kahden henkilön veneseurueesta, jonka veneen moottori ei käynnisty. Koska vene on kiinni saareen, kyseessä ei ole viranomaisen johtama meripelastustehtävä ja näin ollen tehtävän suorittaminen on veneilijän ja Rautauoman miehistön välinen asia. Tällaisessa tilanteessa Meripelastusseuran Trossijäsenille tehtävästä ei aiheudu kustannuksia, mutta muilta Meripelastusseuran alusten miehistöt perivät kulukorvauksen tehtävän suorittamisesta. Rautauoman päällikkö soittaa avun tarvitsijalle ja avun tarvitsija toivoo Rautauomaa paikalle auttamaan vian löytämisessä. Kello 13.30 Rautauoma saapuu Kaunissaareen ja miehistön tekemien selvitystöiden jälkeen viaksi osoittautuu rik-

koutunut starttimoottori. Avun tarvitsija tilaa uuden starttimoottorin mantereelta ja se toimitetaan myöhemmin Kaunissaareen kulkevan vesibussin mukana saareen.

Rautauoman miehistöä ei vaihtotyössä tarvita, joten kello 14.14 Rautauoma lähtee jatkamaan seuraavalle tehtävälle. MRSC Helsinki ilmoitti Vuosaaren sataman koillispuolella olevasta ajalehtivasta moottoriveneestä, jolla oli teknisiä ongelmia. Veneen kyydissä on viisi henkilöä. Vaikka tilanne ei vaikuta vaaralliselta, sillä onhan kaunis kesäpäivä eikä säässä ennusteta tapahtuvan muutoksia, Rautauoma lähtee välittömästi paikalle. Vuosaaren satama on aivan avun tarvitsijan vieressä, eikä moottoriveneen haluta ajalehtivan keskelle sataman laivaliikennettä. Kello 14.36 Rautauoma löytää apua tarvitsevan seurueen ja alkaa tilanteen selvittäminen. Moottorin viaksi osoittautuu rikki mennyt laturin hihna, jonka seurauksena moottori on ylikuumentunut. Ainoaksi vaihtoehdoksi jää ottaa vene hinaukseen.



Mikrolog III hinaamassa moottoriveneettä kesällä.
Kuva J-P Lumilahti

Selvittelyn aikana Rautauoman vierestä ajaneesta moottoriveneestä aletaan näyttää hätämerkkiä Rautauomalle päin. Hinausvalmistelu keskeytetään ja Rautauoma siirtyy toisen moottoriveneen luo. Veneilijä oli ajanut karille aivan Rautauoman lähistöllä ja sen perämoottori rikkoutui. Rautauoman miehistö ilmoittaa tilanteesta MRSC Helsingille ja sovitaan että Rautauoma hoitaa molemmat tehtävät. Perä-

moottorivene jätetään ankkuriin ja Rautauoma ottaa edellisen moottoriveneen hinaukseen. Tämä vene hinataan turvasatamaan Sipoonrantaan ja sen jälkeen perämoottorivene Vuosaareen.

Päivän tehtävät eivät kuitenkaan lopu vielä tähän, vaan kello 19.16 MRSC Helsinki hälyttää Helsingin edustalle paikallaan pyörivän purjevereen luokse. Purjevereestä on hajonnut perämoottori ja sen miehistö päätti purjehtia ympyrää keulapurjeen avulla, koska eivät uskalla ilman moottoria lähestyä rantaa. Rautauoma hinaa purjevereen turvasatamaan Lautasaaren itäpuolelle ja 20.30 tehtävä on suoritettu.

Miehistö suuntaa lämpimänä elokuisena iltana kohti Matosaarta kun kello 21.44 MRSC Helsinki pyytää Rautauomaa avomerelle. Helsingin kasuunista 3,5 meripeninkulmaa lounaaseen Rajavartiolaitoksen partiovene on hinaamassa konevikaista moottoriveneä kohti Helsinkiä. Veneessä on kyydissä kuusi henkilöä. Jotta partiovene voitaisiin vapauttaa muihin tehtäviin, MRSC Helsinki haluaa Rautauoman jatkavan hinausta. Kello 22.35 partiovene luovuttaa keskellä avomerta hinauksen Rautauomalle, joka aloittaa hinauksen kohti pimenevää Helsinkiä. Kuiden solmun nopeudella edistyvä yhdistelmä lähestyy vähitellen kohti pääkaupunkia ja kello 02:41 hinattava on saatu kiinnitettyä turvasatamana toimivaan Herttoniemen rantaan. Pitkä päivä alkaa olla vähitellen ohitse ja Rautauoman aika on siirtyä kohti Matosaarta.

”Olen aina mennyt tästä eikä koskaan ole sattunut mitään”

Sunnuntaina 7.9. PV Mikrolog III oli miehitettynä Matosaareen. Viikonloppu oli Helsingin ja Sipoon edustoilla sujunut rauhallisesti. Kello 13.36 MRSC Helsinki hälytti Sipoon Krog- ja Skogsholmenien väliin. Siellä kahden hengen miehistöllä liikkeellä ollut purjeverene oli ajanut karille. Onneksi vuotoja tai pahempia vaurioita ei karille ajossa ollut tullut. Kolme minuuttia hälytyksestä Mikrolog oli liikkeellä ja kello 14.00 purjeverene löytyi karttaan selvästi merkittyjen kivien kohdalta. Purjevereen miehistö selitti, että olivat usein ajaneet kyseistä reittiä ilman ongelmia, mutta tällä kertaa matka oli pysähtynyt kariin. Olivat yrittäneet vapauttaa venettä omin voimin, mutta kivi piti tiukasti venettä syleilyssään. Koska paikalla oli runsaasti kiviä lähes jokapuolella, päätti Mikrologin päällikkö yrittää irrottamista samasta suunnasta josta purjeverene oli paikalle tullut. Vastuusitoumuksen teon



jälkeen köysi kiinnitettiin ja hetken päästä purjevene oli jo irti. Vauriot tarkastettiin vielä kertaalleen, ja kun niitä ei löydetty, pääsi purjevene jatkamaan omin voimin matkaansa. Kello 14.20 tehtävä oli ohitse ja kello 14.45 Mikrolog palasi Matosaareen. Mikä sitten sai purjeveeneen ajamaan tutulla paikalla kivelle? Todennäköisesti se, että merivesi oli normaalia huomattavasti matalammalla.

Köysi potkurissa

Perjantaina 3. lokakuuta Helsingin Meripelastusyhdistyksen päivystävä päällikkö sai kello 16.48 soiton MRSC Helsingistä. Sipoossa, Krokholmenin pohjoispuolella kolmen hengen moottoriveneellä liikkeellä ollut seurue oli saanut köyden potkurin ja peräsimen ympärille. Kun yhdistyksen pelastusveneet eivät ole valmiiksi miehitettynä tai partioajossa, pystyy MRSC kuitenkin hälyttämään miehistön tehtävälle. Tällaisissa tapauksissa miehistö on sitoutunut lähtemään tehtävään tunnissa.

Kello 17.13 Mikrolog III irtautui Matosaaresta ja suuntasi kohti avuntarvitsijoita. Kello 17.31 avuntarvitsijat olivat näkyvissä ja Mikrologin miehistö aloitti tilanteen selvittämisen. Kävi ilmi, että rantauduttaessa ankkuriköysi oli päässyt luikahtamaan potkurin sekä peräsimen ympärille. Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneillä ei ole säännöllistä sukellusvalmiutta, mutta pintapelastusvarusteissa köyden irrottaminen potkurista kuuluu miehistön koulutukseen. Miehistö saikin köyden irti ja seurue pääsi rantautumaan turvallisesti. Kello 17.45 Mikrolog suuntasi takaisin Matosaareen.

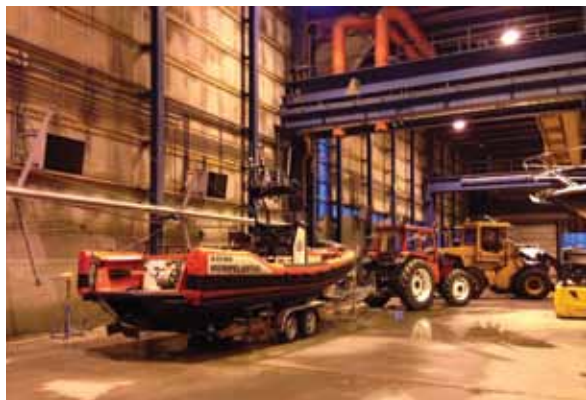


Alushuoltojen tekemisessä joutuu toisinaan käyttämään mielikuvitusta. Kuva: Oskar Krogell

Mikrolog III talvitelakalle

11. marraskuuta PV Mikrolog III nostettiin Hernesaareen ylös vedestä ja siirrettiin talvehtimaan Suomen Yacht Centerin tiloihin. Talven aikana Mikrolog 3:lle ei tarvitse tehdä suurempia kunnostuksia, joten se voi-

daan laskea veteen jälleen keväällä mahdollisimman aikaisin. Vene telakoitiin lämpimään halliin, jotta se pysyy paremmassa kunnossa. Näin ollen lumi, jää ja vesi eivät pääse aiheuttamaan veneen rakenteissa vaurioita.



Mikrolog III telakoitiin 11.11 Helsingin Hernesaareen. Kuva: Olli Koponen

Rautaluoma talveksi telakalle

PV Rautauoman kausi päättyi sunnuntaina 23.11. Kausi sujui isommalta pelastusveneeltämme hyvin, eikä suuria teknisiä ongelmia ollut. Pieniä korvauksia veneeseen toki tehtiin pitkin kesää, mutta se olivat normaaleita veneen ylläpitoon liittyviä juttuja. Mikrolog III:n tavoin PV Rautauomakin siirrettiin talvehtimaan Hernesaareen. Rautauoman sisätilojen lämpötila ei saa talvellakaan päästä alle nollan, sillä veneessä oleva elektroniikka saattaa tuolloin jäätymä. Veneen voisi toki säilyttää talven myös ulkona, sisätilat lämmitettyinä, mutta lämmin halli antaa veneelle paremman suojan. Näin veneen käyttöikä kasvaa ja luotettavuus pysyy hyvänä.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti



Pimeys hankaloittaa pelastustehtävien suorittamista. Rautauoman miehistö kantamassa paaripotilasta ensivasteharjoituksissa. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

Talvi on uuden oppimista - ja vanhan kertaamista



Veneilykauteen on pitkä aika, mutta nyt on hyvä hetki veneilyyn. Myrskyn pauhatessa merellä, lumen ja rännän iskiessä vasten kasvoja, parasta veneilyä on kouluttaa itseään. Käytännön harjoitteluun ei tähän aikaan monikaan halua, mutta koulutusta löytyy maista. Lisäksi monia veneilyssä tarvittavia taitoja, kuten esimerkiksi ensiapua ja pelastautumista, voi hyödyntää muuallakin kuin veneilyssä. Toisaalta vesillä tarvittavan teorian opiskeleminen talvella antaa pohjan kesän vesillä olemiseen.

Ensiaputaitoja on helppo päivittää. Kurseja järjestetään Punaisen Ristin toimesta, mutta myös monet työväen- ja kansalaisopistot, veneilyseurat, yritykset ja työpaikat järjestävät omia kurseja. Osaamalla elvyttämisen, ihmisen peruselintoimintojen turvaamisen, haavojen sitomisen sekä toiminnan onnettomuustilanteissa, ei jälkepäin tarvitse miettiä miksen tehnyt mitään, kun minua olisi tarvittu. Ensiaputaitojen osaaminen korostuu veneilyssä, sillä ambulanssi ei saavu vesille, kuten kaupungissa. Vesillä oma apu voi olla myös se ainoa apu. Ensiaputaitoja järjestäviä tahoja löytyy helposti internetistä hakusanalla ensiapukurssi. Hyvät taidot saa opiskelemalla Punaisen Ristin ensiapu 1 ja 2 -kurseja vastaavat tiedot. Kumpikin kurssi kestää 16h.

Navigointi ja merenkulun perusteiden tunteminen ovat turvallisen veneilyn perusta. Teoriaa voi opiskella vaikka venemessujen luennoilla tai itsenäisesti internetistä löytyvän materiaalin perusteella. Helpoin tapa lienee kuitenkin osallistua Navigaatioseurojen tai veneilyseurojen järjestämille Saaristo- ja Rannikkolaivurikursseille. Kyseisiä kurseja järjestetään myös työväen- ja kansalaisopistoissa. Omia tietojaa voi halutessaan testata Navigaatioliiton tenteissä, joita järjestetään kaksi kertaa vuodessa, joulukuussa ja huhtikuussa. Mikäli teoreettinen navigointi kiinnostaa, voi navigoinnin opiskelua jatkaa avomerilaivurikurssille. Rannikolla tai Itämeren alueella veneilevä pärjää kuitenkin ilman avomerilaivurikurssiakin. Navigointiin ja merenkulun perusteisiin kuuluvat muun muassa merikartan ja elektronisen kartan tunteminen ja niiden käyttäminen, merenkulun turvalaitteiden (esimerkiksi viittojen) tietäminen, paikanmäärittäminen, kompassin tunteminen sekä merenkulun sääntöjen ymmärtäminen.

Meri-VHF-radio on hyvä turvallisuusväline merellä. Radiokurseja järjestävät työväen- ja kansalaisopistot sekä veneilyseurat. Veneilijälle hyvä tutkinto on SRC-tutkinto, jonka läpäisemiseen löytyy hyvää opiskelumateriaalia internetistä hakusanalla Rannikkolaivurin radioliikenneopas. Jos veneessä on meri-VHF,

tulee yhdellä veneessä olevalla olla lupa sen käyttämiseen. Luvan saa Viestintäviraston tentin läpäisemällä. Tenttejä järjestetään ympäri Suomea.

Moni on ampunut hätäraketin uutena vuotena, mutta kuinka turvallista ja opettavaista se on ollut? Helsingin Meripelastusyhdistys järjestää 28.2.2015 hätärakettien ammutaharjoituksen, jossa voi turvallisesti harjoitella omien rakettien, soihtujen ja savujen käyttämistä. Kaikille Trossijäsenille sekä minkä tahansa meripelastusyhdistyksen jäsenelle harjoitukseen osallistuminen on ilmaista. Lisätietoja saat vuodenvaihteen jälkeen yhdistyksen nettisivuilta www.hmpy.fi tai soittamalla numeroon 050 571 3940. Lue lisää aiheesta sivulta 11.

Tulipalo on pahinta mitä veneessä voi tapahtua. Melkein kaikissa veneissä on sammutin, mutta miten se toimii? Pelastuslaitokset, vapaaehtoiset palokunnat sekä eri yritykset järjestävät alkusammutuskoulutusta, jossa pääsee tutustumaan tulen sammuttamisen perusteisiin. Hyvä harjoittelumahdollisuus on osallistua järjestämäämme hätärakettiharjoitukseen, jossa Laajasalon VPK antaa sammutuskoulutusta.

Pelastautumista harva haluaisi tositilanteessa joutua tekemään. Joskus vene joudutaan kuitenkin jättämään eikä muuta vaihtoehtoa ole kuin siirtyä veteen. Oikein toimimalla selviytymismahdollisuudet parantuvat merkittävästi. Pelastautumista voi harjoitella veneilyseurojen kursseilla. Lisäksi merenkulun koulutuskeskus Meriturva järjestää veneilijöille tarkoitettuja erinomaisia käytännön kursseja. Seuraavat kurssit Meriturvassa pidetään helm-, maal- ja toukokuussa.

Hätäsoihtujen käyttöä voi harjoitella helmikuussa yhdistyksen järjestämässä harjoituksessa. Kuva: J-P Lumilahti



Tulipalo veneessä on yksi vaarallisimpia asioita. Laajemmat tuhot voi välttää alkusammutuksella. Kuva: J-P Lumilahti

Tutka on hyvä navigointivaruste pimeällä ja sumussa liikkumiseen. Tutkan käyttäminen ilman koulutusta on kuitenkin hankalaa ja usein näkee jopa ammattimerenkulkijoita, jotka eivät viitsi käyttää tutkaa. Enemmän hyötyä suhteellisen kalliista laitteesta saa käymällä tutkan käytön perusteet -kurssin. Kurseja järjestävät veneilyseurat, työväen- ja kansalaisopistot sekä yritykset.

Tutkan lisäksi veneissä on paljon muitakin laitteita. Mitä isompi vene, sitä enemmän näitä laitteita on. Monet yritykset järjestävät myymiinsä laitteisiin erilaisia käyttäjäkoulutuksia ja ne kannattaa ehdottomasti hyödyntää. Hyviä kurseja ovat esimerkiksi koulutukset, joissa käydään lävitse karttaplottereita sekä navigointiohjelmaa. Ostaessasi uutta laitetta vaadi myyjää antamaan kunnollinen käyttäjäkoulutus. Vielä parempi on, jos myyjä järjestää erillisiä käyttäjäkursseja.

Venemessut ovat muiden ostosten lisäksi hyvä paikka kouluttautumiseen. Monet messuilla olevat yritykset, yhteisöt ja viranomaiset tarjoavat tietoa koulutuksesta, mutta messuilla on myös erilaisia luentoja. Luentoja on jopa niin paljon, että niiden kuuntelemiseen voisi käyttää vaikka koko päivän. Messujen luento-ohjelma löytyy messujen internet-sivuilta, ja se on nähtävissä myös paikan päällä.

Kaiken koulutuksen keskellä kevät lähestyy vääjäämättä. Talven aikana on hyvä selvittää millaisia käytännön kursseja on tarjolla. Purjehdukseen opetusta löytyy mm. Purjehduksenopettajat PORY ry:n jäsenen kautta. Moottoriveneilyn opetusta ei ole yhtä helposti saatavilla kuin purjehdukseen. Kuitenkin muutama yritys, kuten Veneilykoulu.fi antaa koulutusta. Lisäksi osa veneiden myyjistä antaa kunnollisen käyttäjäkoulutuksen veneen oston yhteydessä.

Jukka-Pekka Lumilahti



Navigointielektroniikkaa kannattaa opiskella talvella, jolloin kesällä laitteiden käyttäminen on helpompaa. Kuva: Meripelastuskvapalvelu



Venemessuilla on tarjolla veneiden lisäksi paljon koulutusta. Myös toimintaa pelastuslautan kanssa voi päästä messuilla harjoittelemaan. Kuva: J-P Lumilahti



Solmut ovat merimiestaitojen perusta. Niiden opettelu onnistuu helposti sisätiloissa talvella. Kuva: Markku Tamminen



Ensiaputaitoja tarvitaan muuallakin kuin veneiltäessä. Talvella on hyvä hetki käydä kursseilla. Kuva: Markku Tamminen

Hätämerkinantoharjoitus

Lauantaina 28.2.2015 klo 11-15 Helsingin Laajasalossa, Matosaaren meripelastusasemalla

Nödsignalövning

Lördagen den 28.2.2015 kl 11-15 i Helsingfors på Maskholmens räddningsstation

Helsingin Meripelastusyhdistys järjestää SMPS Espoon Meripelastajien ja Laajasalon VPK:n kanssa veneilijöille tarkoitettua hätämerkinantoharjoituksen. Harjoituksessa voi ampua luvallisesti ja osaavien kouluttajien avustuksella punaisia hätäraketteja, punaisia käsisoihtuja, oransseja merkkisavuja, valopistoolin punaisia ammuksia ja kynäraketteja. Ammuttavien rakettien täytyy olla valmistettu 2008-2015.

Helsingin Meripelastusyhdistyksen, jonkun muun meripelastusyhdistyksen tai Trossijäsenille osallistuminen on ilmaista, muille se maksaa 32 €. Lisätietoja ja ilmoittautumiset vuodenvaihteen jälkeen: www.hmpy.fi



Kouluttautumalla harjoittelijasta päälliköksi



Osaava miehistönjäsen on vapaaehtoisien meripelastusyksikön perusedellytys. Meripelastusveneet ovat entistä teknisempiä, tehtävät monipuolisia ja olosuhteet vaihtelevia. Miehistönjäsenen tulisi kuitenkin osata suorittaa vaadittavat avustus- ja pelastustoimet aiheuttamatta vaaraa itselleen, muulle miehistölle tai asiakkaille.

Helsingin Meripelastusyhdistys panostaa vahvasti koulutukseen. Esimerkiksi vuonna 2013 yhdistys järjesti yhteensä 83 erilaista koulutustapahtumaa, joissa osallistujat kouluttautuivat yhteensä yli 275 henkilötöyöpäivän ajan. Järjestettyjen koulutusten lisäksi myös kaikki partioajat käytetään miehistön koulutukseen: jos joskus näet meripelastusaluksen esimerkiksi ajavan hieman siksakkia, ruorissa saattaa hyvin olla ensikertalainen miehistönjäsen.

Meripelastusyhdistysten koulutus perustuu Suomen Meripelastusseuran koulutusjärjestelmään. Järjestelmä jakautuu 12 eri osaamisalueeseen, joista vain muutama on varsinaista merenkulkua. Muut osaamisalueet liittyvät eri tyyppisiin pelastus- ja avustustehtäviin. Miehistönjäsenen tulee osata antaa ensiapua, sammuttaa tulipalo, pelastaa ihminen vedestä, etsiä tehokkaasti, irrottaa vene karilta, antaa apuvirtaa, pumpata uppoavaa alusta tyhjäksi, ja niin edelleen.

Vaikka osaamisvaatimukset ovat laajat, ei kaikkien tarvitse osata kaikkea. Sen vuoksi pelastusveneellä on miehistö, eikä vain yhtä yksittäistä pelastajaa. Miehistössä on usein eri vaiheessa koulutusta olevia

henkilöitä, joista yksi toimii aluksen päällikkönä, toinen vaikkapa perämiehenä, ja muut kansimiehinä tai harjoittelijoina. Koulutusjärjestelmämme määrittää jokaiselle koulutustasolle osaamistason, joka tulee hallita. Niinpä esimerkiksi kansimiehelle riittää, että osaa tehdä oikeanlaisen solmun oikeassa tilanteessa ja käsitellä köysiä turvallisesti. Perämiehen tai päällikön osaamistaso puolestaan edellyttää enemmän ymmärrystä esimerkiksi eri köysien ominaisuuksista, jotta aluksella käytetään oikeanlaista köyttä vaikkapa karilta irrotukseen. Vastaavasti etsinnässä kansimiehen tulee osata tähyttää oikeaoppisesti ja tunnistaa kansainväliset hätämerkit, kun taas päällikön tulee osata määrittää ajettavat etsintäkuviot ja esimerkiksi etsintälinjojen etäisyydet toisistaan.

Miehistön kouluttautumista seurataan sähköisten koulutuskorttien avulla. Korteissa on listattu koulutusjärjestelmän 12 osa-aluetta, jotka on edelleen jaettu pienempiin kohtiin. Kunkin kohdan yhteydessä on ilmaistu, millä tasolla esimerkiksi kansimiehen edellytetään osaavan kyseinen asia. Kansimiehen koulutuksen edetessä hän saa kustakin kohdasta kolme eri merkintää. Kun aihe on ensimmäisen kerran opetettu, annetaan "opetettu" -merkintä. "harjoiteltu" -merkinnän saa kun on harjoitellut asiaa esimerkiksi käytännön harjoituksessa. Viimeiseksi annetaan "osaa" -merkintä, kun on todettu koulutettavan hallitsevan asia riittävän hyvin. Kun miehistönjäsenen on todettu osaavan kaikki vaadittavat kohdat, hänet voidaan yhdistyksessä nimittää seuraavalle koulutustasolle, esimerkiksi kansimieheksi tai perämieheksi.

Koulutustapahtumien perusta yhdistyksessä ovat viikkokoulutukset, joita järjestetään läpi avovesikauden. Koulutuskalenteri on rakennettu siten, että kaikki koulutusjärjestelmän kohdat tulee käytyä läpi kahteen kertaan kauden aikana. Viikkokoulutuksissa opetettuja asioita harjoitellaan esimerkiksi viikonloppuisin, kun yhdistyksen alukset ovat partioajossa.

Lisäksi järjestetään erilaisia teemakoulutuksia, esimerkiksi ensiavusta tai vaikkapa purjeveneen avustamisesta. Miehistölle järjestetään myös soveltavia harjoituksia, joissa päästään harjoittelemaan jokin avustus- tai pelastustehtävä kokonaisuutena. Johdajatuksena yhdistyksen koulutuksessa on vanha viisaus "kertaus on opintojen äiti", mutta toisaalta myös modernimpi ajatus "vaihtelu on opintojen äiti". Tästä syystä esimerkiksi samasta aiheesta pidettävissä viikkokoulutuksissa on eri kouluttajat, jotka lähestyvät käsiteltävää aihetta hieman eri tavoin, samat perusasiat kuitenkin kouluttaen.

Yhdistyksen omaa koulutusta tukevat Suomen Meripelastusseuran kurssit, joita järjestetään Seuran toimintakeskuksessa Bågaskärissä. Esimerkiksi miehistön peruskursseille – pelastustekniikkakurssille ja pelastustekniikan jatkokurssille – osallistuu yhdistyksestä vuosittain miehistönjäseniä. Lisäksi yhdistys kannustaa osallistumaan muuhun alan koulutukseen kuten Suomen Punaisen Ristin ensiapukursseille ja Suomen Navigaatioliiton navigaatiokursseille, jotka käytännössä kaikki miehistönjäsenet ovat käyneet.

Vapaaehtoisilla meripelastajilla on kaiken kaikkiaan nöyrä asenne koulutukseen – jokainen tarvitsee omalle osaamisalalleen kohdistettua harjoittelua ja koulutusta pystyäkseen ylläpitämään taitojaan. Osaaminen on kuin vuotava ämpäri: jos tiedon kaatamisen lopettaa, jossain vaiheessa ämpäri väistämättä tyhjenee. Koulutuksen avulla osaamisen ämpäri saadaan pysymään täynnä – ja turvallisesti ja osaavasti toimiva meripelastaja aluksella auttamassa pulaan joutuneita.

Jaakko Heikkilä,
Helsingin Meripelastusyhdistyksen
koulutustiimin jäsen



Pimeällä merellä, keskellä kiviä ja pelastettavia

PV Rautauoma ja PV Mikrolog III osallistuivat lokakuun lopun tiistai-iltana Espoon Meripelastajien sekä Rajavartiolaitoksen järjestämään meripelastusharjoitukseen Espoon edustalla navakassa lounaistuudessa. Harjoituksessa vesibussi oli ajanut karille, ja useita sen matkustajia oli kateissa. PV Rautauoma löysi etsinnässään muun muassa rantaan ajautuneen pelastuslautan, joka tarkastettiin. PV Mikrolog III puolestaan evakuoivat useita matkustajia onnettomuusalueelta. Harjoitukseen osallistui lisäksi PR Jenny Wihuri sekä Espoon Meripelastajien PV Emmi ja PV Westhouse. Onnettomuuspaikan johtajana toimi Merivartioston partiovene, ja harjoituksen johti meripelastuslohkokeskus Helsinki.

Pari päivää ennen harjoitusta sain viestin, jonka mukaan tulen sijoittumaan PV Mikrolog III:n miehistöön. Lähtiessämme Matosaaresta keli oli jo pari päivää kehittynyt ja siksi menimme pahinta aallokkoa välttääksemme sisäkautta Suomenojalle. Siellä oli alkubriiffi sekä etsinnän teoriaa Rajan opettamana. Tämän jälkeen siirryimme laiturille ja aluksiimme odotamaan tehtävänantoa, josta yksi kerrallaan siirryimme kohti etsintäaluetta. Kelin vuoksi harjoituskin oli siirretty saaristoon suojaan – mikä puolestaan toi harjoitukseen omat haasteensa, koska alue oli karikoinen.

”Alkubriiffauksessa käsiteltiin samoja asioita teoriaosassa kuin meidänkin koulutuksessa, mutta meillä monet koulutuksessa mainitut asiat jäivät puhtaasti päällystölle. Toisaalta Mikrologin kokoisessa veneessä kaikki tekevät lähes kaikkea tarvittaessa. Ja se vastuu ja pelko siitä, että ei näe kohdetta, tulee jo harjoituksessa esiin.

Se sama vastuu ja pelko auttaa myös skarppaamaan ja jaksamaan avoveneessä kauemmin ja kohdistamaan käsivaloa ja paiskareita luotoihin ja saarten rantoihin. Maininkeja. Surffauskeli. Taas lentää ämpärillinen vettä päin kasvoja. Eihän kohde jää juuri nyt katveeseen? Onneksi on kypärän visiiri hiukan suoja. Eihän verkkoja ole edessä? Vaihtohanskakin tulevat tarpeeseen. Pelastuspuvun alla lämmin haalari ja pari teknistä kerrastoa. Ne riittävät. Nyt ei onneksi ole pakkasta, niin kuin pari viikkoa sitten. Intercomin luureista kuuluu jatkuva puheliikenne ja ohjeistuksia uusitaan tarpeen mukaan. Oma kommunikointi on rajoitettu aluksella minimiin.”

Illan aikana olemme PV Mikrologilla auttaneet potilaan siirrossa lautalta toiseen alukseen, kuljettaneet hypotermisen potilaan rantaan ja evakuoineet kuusi ihmistä, joista kaksi loukkaantunutta sekä tarkistaneet useamman kohteen.

*Mikrolog III:ssa pääsee pimeässä lähelle merta.
Kuva: Jaakko Heikkilä*



*Pelastuslautan löytäminen on kuin etsisi neulaa heinäsuovasta.
Kuva: Jaakko Heikkilä*

”Jälkibriiffaus Mellstenissä. Rentoutunutta tunnelmaa miehistöjen kesken. Taas hitsaannuttu lisää yhteen. Olemme kuulemma kurinalaista porukkaa, sanoo Raja. Ylpeyttä ja tyytyväisyyttä ilmeissä. Lähdetään kotiin kohti Matosaarta. Plaanin. Viimeinen keskittyminen. Hevossalmen sillalla alkaa herpaantumisen. Kylmä ja väsymys yrittää päälle pahemman kerran. Miehistörakennuksessa en jaksa enää puhua, mutta Rautauoman miehistö näyttää hymyilevän – ilmeisesti hyvät filikset sielläkin. Tavarat vain paikoilleen valmiina seuraavaan lähtöön. Mutta hyvä olo harjoituksesta, vaikka ajatukset vielä tummalla merellä ja miettien, jos tämä olisi ollut oikea tilanne. Kuinka kauan siellä olisi henkilö selvinnyt. Ei kauan.”

Harjoitus oli monipuolinen ja realistinen tällaisena ”synkkä ja myrskyinen yö” -iltana. Avovene asettaa haasteensa näin myöhään syksyllä niin toiminnalle kuin myös miehistölle. Rajojensa tunteminen – ja niistä päällikölle ilmoittaminen – on tällöin myös tärkeää.

”Miksi kukaan lähtee tuonne vapaaehtoisesti etenkin ilman lämpimän ohjaamon suoja? Sitä voi vilpittömästi ihmetellä itsekkin. Sohvanurkassa olisi paljon lämpimämpi ja mukavampaa. Mutta...”

Puhutaan omien mukavuusrajojen ulkopuolella olemisesta. Sitä se on etenkin tällaisina iltoina. Meri tekee nöyräksi, arki jää mantereelle. Avoveneessä ja kelissä ymmärtää ehkä paremmin pelastettavan tunteja. Harjoitusta, harjoitusta, harjoitusta; uuden oppimista, vanhan soveltamista. Kommunikointi. Yhteen hiileen puhaltamista ja yhteen hitsautumista parhaimmillaan. Se tyydytyksen tunne, kun onnistumme. Hädässä olijalla on suojassa – harjoittelu ei ole mennyt hukkaan.

Ritva Heikkinen

*Rautauoma oli myös mukana harjoituksessa.
Kuva: Jaakko Heikkilä*





Saaristoon syömään talvella

Kun kauden avaus antaa odottaa itseään veneva-joissa ja pressujen alla, voi pahinta poltetta läh-teä hoitamaan vatsan kautta. Saaristokaupunki Helsingissä on tietääkseni vain kolme läpi vuoden asuttua siviilisaarta: Vartiosaari, Villinki ja Suo-menlinna. Me suuntasimme viimeksi mainittuun.

Suomenlinna, ja varsinkin sen vierasvenesatama sekä Bar Valimo, ovat monelle veneilijälle ja meri-pelastajalle tuttu paikka. Mutta miksi mennä Suo-menlinnaan vain kesällä ja ruuhkaisimpaan aikaan, kun talvella paikka tarjoaa parhaimmillaan hiljaisen ja idyllisen käyntikohteen? Makumatkalle pääsee heti lauttarannassa, vuosina 1868-1870 rakennetusa Rantakasarmissa, jonka hienossa historiallisessa miljöössä sijaitsee Ravintola Suomenlinnan Panimo.

Testasimme paikan kahteen kertaan. Marras-kuisena tiistai-iltana olimme ainoat asiakkaat, mutta mitäs me muista, kun iltapalamme – To-ast Skagen ja Kolatun Waldemar -kuttucheddar-salaatti – osoittautuivat erinomaisiksi. Tarjoilijan Skagenille antama olutsuositus, Suomenlinnan Panimon suodattamaton pintahiivaolut Piper Wit, toi syksyyn hedelmäisen kesätuulahduksen.

Toisella kerralla tupa oli täysi. Ravintolasali on pit-kä, holvikattoinen huone, jota hallitsee iso baari-tiski. Tila on sisustettu tyylikkäästi ja varsinkin tal-vella pöytien kyntteliköt luovat lämminhenkistä tunnelmaa. Panimoperinteet tulevat esille laajasta Suomenlinnan Panimon olut- ja siiderivalikoimas-ta sekä siitä, että kaikille ruoille löytyy viinisuosi-

tusten lisäksi myös olutsuositus. Täällä ei todella-kaan kannata tilata ”yhtä keskiolut-tuoppia”, vaan maistella eri oluita. Niitä saa myös 2 dl lasseissa.

Valitsimme Panimon listalta HelsinkiMenun kolmella ruokalajilla kera talon viinisuositusten. Pöytään tuotu leipäkori oli pettymys, sillä saaristolaisleipä oli kui-vahtanut. Onneksi se oli illan ainoa takapakki, sillä alkupaloista - kylmäsavustettua haukea, paistettua portterileipää ja tarjoilijan mukaan ”omistajan itsensä poimimia suppilovahveroja” - alkaen ilta vain parani.

Kauden aineksia hienosti hyödyntävä pääruoka, riekonrintaa ja peurawallenbergaria sekä pihlajan-marjaa, oli maukas, syysiltan sopiva kokonaisuus. Totesin tarjoilijalle spontaanisti, että valitsimme Panimon juuri Suomenlinnan parhaaksi ravintolaksi. Tästä keittiö kiitti meitä ylimääräisellä Mouhi-järven Metsuri-juustolla kuusenkerkkäkastikkeen kera. Oivallista tilannetajua ja asiakaspalvelua! Jäl-kiruoka; villimarjoja, valkosuklaata ja mustikkai-nen crème brûlée, täydensivät onnistuneen illan.

Ravintola Suomenlinnan Panimo on kokemuk-siemme perusteella erinomainen valinta juhlavam-paan hetkeen, sillä loppulasku kahdelle kurittaa lompakkoa toistasataa euroa. Jos haluaa talvisen Suomenlinna-seikkailun jälkeen vaikka lämmittä-vän keiton, kannattaa suunnata Jääkellariin, Café Vanilleen tai Viapori Deli & Caféseen. Paikallista – toisinaan lennokastakin – ilmapiiriä, ja varsinkin vii-konloppuisin kohtuuhintaista, perushyvää ruokaa, löytää saarella asuvien olohuoneesta Klubi 20:sta. Kaikki em. sijaitsevat Suomenlinnan ”pääsaarella” eli Iso Mustasaarella. Aukioloajat voivat vaihdella pitkin talvea mm. yksityistilaisuuksien takia. Auki-oloajat kannattaa varmistaa ravintolan nettisivuilta.

www.panimoravintola.fi
www.klubi20.com
www.jaakellari.fi
www.cafevanille.fi
www.viaporindeli.fi

Mika Back



På vintern lär man sig nytt och repeterar gammalt

Det är långt till båtsäsongen men trots det är det nu en lämplig tidpunkt för båtliv. Då stormen dånar och snön piskar ansiktet till havs är det bästa båtlivet att utbilda sig själv. Det är inte många som vill ha praktisk övning denna tid på året men det finns utbildning på land. Dessutom kan man utnyttja många färdigheter, som t.ex. förstahjälp och räddning, också på annat sätt än i båtlivet. Å andra sidan ger teoristudier på vintern färdigheter som behövs till sjöss och en bra grund för sjölivet på sommaren.

Förstahjälpsfärdigheter kan lätt uppdateras. Kurser ordnas av Röda Korset, men också många arbetar- och medborgarinstitut, båtsällskap, företag och arbetsplatser ordnar egna kurser. Då man kan ge konstgjord andning, säkra människans baslivsfunktioner, förbinda sår samt vet hur man agerar vid en olycka behöver man inte efteråt fundera varför jag ingenting gjorde när jag skulle ha behövt.

Förstahjälpsfärdigheterna accentueras i båtlivet då ambulansen inte kommer ut till sjöss som i staden. Till sjöss kan egen hjälp vara den enda hjälpen. Förstahjälpskurserna hittas lätt på internet med sökordet förstahjälpskurs. Goda färdigheter får man genom att skaffa sig kunskaper som motsvarar Röda Korsets Förstahjälps 1 och 2-kurser. Båda kurserna är 16 timmar.

Navigation och att kunna grunderna för sjöfart är grunden för säkert båtliv. Teori kan man lära sig på

båtmässornas föreläsningar eller självständigt på basen av material som hittas på internet. Det lättaste torde dock vara att delta i navigationssällskapens eller båtsällskapens skärgårds- eller kustekepparkurser. Dessa kurser ordnas också i arbetar- och medborgarinstitut. Sina kunskaper kan man om man så vill testa vid navigationssällskapens tender som ordnas två gånger i året, i december och april. Om teoretisk navigering intresserar kan man fortsätta att studera navigation på högsjöskepparkursen. Den som rör sig vid kusten eller på Östersjön klarar sig dock utan högsjöskepparkursen. Till navigation och grunderna för sjöfart hör bl.a. att känna sjökort och elektroniska sjökort samt deras användning, att känna till sjöfartens sjömärken och säkerhetsanordningar (t.ex. remmare), bestämning av position, att känna till kompassen samt att förstå sjöfartens regler.

Marin-VHF-radion är en bra säkerhetsutrustning till sjöss. Radiokurser ordnas av arbetar- och medborgarinstitut och båtsällskap. En bra examen för fritidsbåtförare är SRC-examen. Material som hjälper att klara den examen hittas på internet under sökordet Handboken i VHF-radiokommunikation för radiooperatör med kusttrafikcertifikat. Om båten har marin-VHF bör en person i båten ha tillstånd att använda den. Tillståndet fås genom att klara tenten som ordnas av Kommunikationsverket. Tenterna ordnas runtom i Finland.

Många har skjutit nödraketer vid nyår men hur säkert och lärorikt är det? Helsingfors Sjöräddningsförening ordnar en nödraketsövning den 28.2.2015 där man på ett säkert sätt kan öva sig att använda egna raketer, bloss och rökpatroner. Övningen är gratis för alla Trossenmedlemmar samt medlemmar i vilken som helst sjöräddningsförening. Tilläggsuppgifter får efter årsskiftet på föreningens nätsidor www.hmpy.fi eller genom att ringa numret 050 571 3940. Läs mera om detta på sidan 11.

Eldsvåda är det värsta som kan hända ombord. Nästa alla båtar har släckare men hur fungerar den? Räddningsverken, de frivilliga brandkårerna samt olika företag ordnar utbildning för första hands släckning där man kan bekanta sig med grunderna för brandsläckning. En bra övningsmöjlighet är att delta i vår nödraketsövning där Degerö FBK ger brandsläckningsutbildning.

Få vill råka ut för en räddningssituation på riktigt. Någon gång händer det dock att man måste lämna båten och det inte finns någon annan utväg än att gå i vattnet. Genom att agera rätt förbättras chanserna väsentligt att klara sig. Man kan öva räddning på båtsällskapens kurser. Därtill ordnar sjöfartens utbildningscentral Meriturva kurser som är riktade till fritidsbåtförare. De följande kurserna hålls i februari, mars och maj.

Radarn är en bra navigationsutrustning när man rör sig i mörkret eller i dimma. Att använda radar utan utbildning är dock besvärligt och ofta ser man t.o.m. yrkesförare till sjöss som inte bryr sig om att använda radarn. Man får mera ut av den relativt dyra utrustningen genom att gå grundkursen för radaranvändning. Kurser ordnas av båtsällskap, arbetar- och medborgarinstitut samt företag.

Förutom radar finns det mycket annan utrustning i båten. Desto större båt, desto mera utrustning. Många företag ordnar användarkurser för den utrustning de säljer och det lönar sig definitivt att utnyttja dem. Bra kurser är t.ex. utbildning där man går igenom kartplotter och navigationsprogram.

Båtmässorna är bra ställen inte endast för utrustning utan också för utbildning. Många företag och föreningar på mässorna erbjuder information om utbildning men det finns också olika föredrag på mässorna. Det finns t.o.m. så många föreläsningar att man kan lyssna på dem hela dagen. Mässornas föredragsprogram hittas på mässornas nätsidor och kan också ses på stället.

Under all skolning närmar sig våren obönhörligt. Under vintern är det bra att reda ut vilka praktiska kurser som står till buds. Hjälp med segling får man bl.a. på kurser som ordnas av seglingsinstruktörer. Praktiska tips för motorbåtsförare fås på kurser som ordnas av bl.a. Veneilykoulu.fi.

Jukka-Pekka Lumilahti





Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2014 sekä toivottaa Hyvää Joulua ja Onnellista Vuotta 2015.

Helsingfors Sjöräddningsförening tackar alla sina medlemmar och de som understött oss under säsongen 2014, och önskar God Jul och Gott Nytt År 2015.