

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

4/20

● ***Vuosi 2020 muistetaan
vielä pitkään***



STADIN TROSSI 4/20

STADIN TROSSI on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa.

Seuraava lehti ilmestyy maaliskuussa.

STADIN TROSSI är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemsblad som utkommer fyra gånger per år.

Nästa tidning utkommer i mars.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Päätöimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti

p. 050 350 9195

Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,

Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,

Mikael Andersén, Christian Kurtén ja

Tuula Hakkola

Painopaikka / Tryck:

Niini, Helsinki

Painos / Upplaga:

4700 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Vuosi 2020 muistetaan vielä pitkään.

Kuva: Markku Tamminen



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

Helsingin Meripelastusyhdistys

Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Matosaari / Maskholmen, Jollas,

PL 66, 00101 Helsinki, p. 050 571 3940

www.meripelastus.fi/helsinki

Tässä numerossa



Ruorin takaa – Bakom rodret

sivut 4–5



Köysi potkurissa – Trossista apua
Tilastot

sivut 11–13

Hätätilanteissa / I nödsituation
Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

www.raja.fi

Kiireettömissä / Icke brådskande
Trossipalvelu / Trossen assistans

0800 30 22 30

www.trossi.fi



Uutisia
Kokouskutsut

sivut 4–5



Otteita syksyn tapahtumista

sivut 7–10



Kunniajäsen Ilppo Kaarkoski
Apua!

sivut 14–15
sivut 16–17



Svensk resumé
Kasuunin tuolla puolen

sidorna 18–19
sivut 20–23



Aika ladata akkuja ja suunnitella tulevaa

Talvi on veneilijälle usein ankeaa aikaa, kun vesille ei pääse. Veneilyharrastuksen ei kuitenkaan tarvitse unohtua kokonaan talvella. Silloin on hyvä muistella kesän retkiä ja vaikkapa koota niiden kuvasadosta kuvakirja tai video nettiin. Talven pitkinä iltoina voi myös suunnitella kaikessa rauhassa tulevan kauden retkiä ja tutustua satamiin jo etukäteen. Aivan venettä ei kannata silti unohtaa, telakalla onkin hyvä silloin tällöin käydä katsomassa, että veneellä on kaikki kunnossa.

Talvella on myös hyvin aikaa opiskella uutta. Teoria ja käytäntö eivät suinkaan ole toistensa vastakohtia, vaan ne täydentävät toisiaan ja tuovat yhdessä parhaan mahdollisen lopputuloksen. Tämä pätee niin ammattimerenkulussa, meripelastusharrastuksessa kuin huviveneilyssäkin. Navigointiopetus, kuten saaristolaivurikurssit ovat varmasti kaikille tuttuja. Mutta on paljon muitakin aiheita, joita voi opetella talven mittaan. Monet venekerhot järjestävät omia koulutuksiaan. Suomen Meripelastusseuralla on avoimia verkkokursseja mm. avun hälyttämisestä ja pelastautumisesta ja me järjestämme hätärakettien ammuntharjoituksen maaliskuun alussa. Meriturvala on sisähallissa pidettäviä pelastautumiskursseja. Ja tietysti kirjastoista ja kirjakaupoista löytyy monenlaista materiaalia viihteellisistä matkakertomuksista ammattipuolen oppikirjoihin. Niinkin käytännönläheistä asiaa kuin veneen manöveerausta kannattaa miettiä myös teorian kannalta. Esimerkiksi pivot-pisteen ymmärtäminen voi auttaa parantamaan tulevan kesän rantautumisia.

Käytetään vuoden pimeä aika hyödyksi ja panostetaan siihen, että ensi kauden veneretket ovat entistä mukavampia ja turvallisempia. Toivotan menestyksestä ja turvallista vuotta 2021!

Tid att ladda ackumulatorerna och planera för framtiden

Vintern är ofta en dyster tid för bätägaren, då man inte kommer ut till sjöss. Båtlivet behöver man dock inte helt glömma på vintern. Då är det bra att minnas sommarens utfärder och kanske samla en fotobok av bildsamlingen eller en video på nätet. Under vinterns mörka kvällar kan man också i lugn och ro planera den kommande säsongens utfärder och bekanta sig med hamnarna redan på förhand. Båten lönar det sig inte heller att helt glömma, det är bra att besöka båten på varvet och försäkra sig om att allt är bra.

På vintern har man också tid att lära sig nytt. Teori och praktik är ingalunda varandras motsättningar utan kompletterar varandra och ger tillsammans det bästa möjliga slutresultatet. Detta gäller såväl yrkestrafiken, sjöräddningen som nöjesfärder. Navigationsundervisningen, som skärgårdsskepparkurserna, är säkert bekanta för alla. Men det finns många andra saker som man kan lära sig under vintern. Många båtklubbar ordnar sina egna utbildningar. Finlands Sjärräddningssällskap har öppna nätkurser om bl.a. att larma om hjälp och att rädda sig, och vi ordnar en övning i avskjutning av nödraketer i början på mars. Meriturva har räddningskurser som hålls inne i en hall, och i biblioteken och bokhandlarna finns det naturligtvis mycket material från underhållande reseskildringar till läroböcker för yrkestrafiken. Något så praktiskt som manövrering av båten lönar det sig att fundera över också ut teorisynpunkt. Att t.ex. förstå pivot-punkten kan hjälpa att förbättra sommarens angöringsmanövrer.

Låt os använda årets mörka tid nyttigt och satsa på att nästa sommar båt-färder är ännu trevligare och säkrare. Jag önskar er ett framgångsrikt och säkert år 2021!

Sami Korppi, vt.puheenjohtaja, tf. ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi





Kokoukset peruttiin

Koronapandemian vuoksi 26.11 pidettäväksi suunnitellut kevät- ja syyskokoukset jouduttiin jälleen siirtämään. "Vaikka olimme varautuneet noudattamaan turvavälejä ja huolehtimaan hyvästä käsihygieniasta, emme halunneet ottaa riskejä taudin leviämisestä." Siirtopäätös noudatti myös Pääkaupunkiseudun koronatyöryhmän antamaa määräystä, sekä hallituksen koronasuosituksia. Kokoukset järjestetään verkossa etä-yhteyksien avulla 17.12. Erillinen kokouskutsu on alla.

natyöryhmän antamaa määräystä, sekä hallituksen koronasuosituksia. Kokoukset järjestetään verkossa etä-yhteyksien avulla 17.12. Erillinen kokouskutsu on alla.



Kokouskutsu kevätkokoukseen

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään **17.12.2020 klo 18** etäkokouksena. Kokouksen esityslistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten mm. vuosikertomus ja tilinpäätöksen vahvistaminen.

Kokouskutsu syyskokoukseen

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen syyskokous pidetään **17.12.2020 klo 18** (heti kevätkokouksen jälkeen) etäkokouksena. Kokouksen esityslistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten mm. puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan sekä hallituksen vaalit ja budjetin sekä toimintasuunnitelman vahvistaminen seuraavalle vuodelle. Lisäksi käsitellään jäsenen hallitukselle toimittama esitys yhdistyksen sääntöjen muuttamisesta.

Kokouksiin tulee ilmoittautua 14.12.2020 mennessä lähettämällä sähköpostiviesti osoitteeseen ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com. Linkki kokoukseen ja tarkemmat liittymisohjeet lähetetään sähköpostitse ilmoittautuneille.

Möteskallelse till vårmöte

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls den **17.12.2020 kl. 18** som distansmöte. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena, bl.a. årsberättelsen och fastställande av bokslut.

Möteskallelse till höstmöte

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga höstmöte hålls den **17.12.2020 kl. 18** som distansmöte. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena, bl.a. val av ordförande och viceordförande samt styrelsemedlemmar, samt fastställande av budget och verksamhetsplan för det följande året. Därutöver behandlas ett förslag till styrelsen av en medlem för ändring av föreningens stadgar.

Man bör anmäla sig till mötet senast den 14.12.2020 genom att skicka ett epostmeddelande till adressen ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com. En länk till mötet och noggrannare anslutningsinstruktioner skickas via epost till de som anmält sig.



*Hätäarakettien ammutaharjoitus järjestetään maaliskuussa.
Kuva: Meripelastuskuvapalvelu*

Rakettiammutaharjoitukset maaliskuussa

Ensi talvena pääsee jälleen harjoittelemaan pyroteknisillä hätämerkinantovälineillä. Yhdistyksen Jollaksen Matosaaren meripelastusasemalla 6.3. järjestettävässä harjoituksessa voi harjoitella veneilijöiden omilla hätäaraketeilla, hätäsoidhuilla, oransseilla merkkisävyillä, kynäpistoolin punaisilla ammuksilla sekä valopistoolin punaisilla laskuvarjoraketeilla. Ammuttavan materiaalin tulee olla valmistettu 2014 tai sen jälkeen. Ilmoittautuminen harjoitukseen alkaa vuoden vaihteen jälkeen yhdistyksen verkkosivuilla osoitteessa

www.meripelastus.fi/helsinki. Harjoitukseen osallistuminen on maksutonta kaikille meripelastusseuran jäsenille sekä Trossi-jäsenille. Muille osallistuminen maksaa 38 € / venekunta. Ilmoittautumisen yhteydessä voi myös liittyä jäseneksi.

Matosaareissa on harjoitusten aikana myös alkusammutuskoulutusta. Paikalle voi myös ilmaiseksi tuoda hävitettäväksi kaikenlaisia pyroteknisiä hätämerkinantovälineitä. Yhdistys huolehtii niiden asianmukaisesta hävittämisestä yhdessä viranomaisten kanssa.

Ennätyksellinen kausi

187 erilaista pelastus- ja avustustehtävää, joissa mukana on ollut yhteensä 412 avuntarpeessa ollutta henkilöä. Mennyt kausi onkin ollut yhdistyksen kaikkien aikojen vilkkain. Normaali vuosina Helsingin edustalla heinäkuu on ollut hieman rauhallisempi, sillä monet helsinkiläiset veneilevät ja matkailevat silloin muualla. Tänä vuonna veneily alkoi vilkkaana heti huhtikuussa, eikä rauhoittumista tapahtunut kuin vasta marraskuun alussa. Selkeänä muutoksena aiempiin vuosiin verrattuna ovat olleet vesiskoottereiden lisääntyminen sekä vuokraveneiden määrän kasvu. Perinteisten matkaveneiden määrä sen sijaan ei Helsingin vesillä yhdistyksen kokemuksen mukaan ole lisääntynyt. Sen sijaan selkeää kasvua on pienemmissä, päiväretkiin suunnitelluissa veneissä. Tehtävämäärässä vuokraveneet eivät ole näyttäytyneet suurena piikkinä, sen sijaan useampaakin vesiskootteria on kauden aikana avustettu.

Pelastusveneidien tarkemmat pelastustilastot valmistuvat vuoden vaihteen jälkeen. Jo nyt voi kuitenkin sanoa, että PV Aisko on lunastanut miehistön odotukset ja se on osoittautunut erittäin toimivaksi pelastusveneeksi.



Aisko on hetkeä aiemmin saapunut ja pelastuslaitoksen yksiköt ovat poistumassa palopaikalta Kuva J-P Lumilahti

Kladi – Otteita syksyn tapahtumista

Tulipalo saaressa

Maanantaina 7.9. klo 14.26 Meripelastus-seuran hälytysjärjestelmä hälytti Helsingin Meripelastusyhdistyksen miehistön: Itä-Helsingin saaristossa palaa. Pelastuslaitos oli saanut sivulliselta ilmoituksen pamauksesta, jonka jälkeen hän näki mustan savun nousevan saaresta. Samalle alueelle tuli kaksi erillistä hälytystä muutaman minuutin sisällä ja pelastuslaitoksen päivystävä palomestari pyysi merivartiostolta veneyksikköä tarkistamaan toista ilmoitusta. Hälytyksen oli saanut myös Laajasalon VPK. Päivystävä palomestari jutteli Laajasalon VPK:n sammutusmiesten kanssa ja todettiin, että PV Aisko riittää tälle tehtävälle. Melkein yhtä aikaa Aiskon miehistön kanssa VPK:laiset saapuivat Matosaaren meripelastusasemalle ja tehtävälle lähdettiin yhdessä. Laajasalon VPK ja Helsingin Meripelastusyhdistys ovat jo vuosia tehneet yhteistyötä saareissa tapahtuvien tulipalojen sammutuksessa. Yhteistyön idea on, että molemmat hoitavat sen minkä osaavat parhaiten. Meripelastajat kuljettavat sammuttajat saareen, jossa VPK:laiset vastaavat itse sammuttamisesta. Sammu-

tusvettä saadaan Aiskon ja Rautauoman pumpuista ja veneissä on valmiina myös letkuja ja raivauskalustoa. Matkalla miehistöt havaitsivat savun hajun jo kaukaa. Alle tunnin kuluttua hälytyksestä PV Aisko saapui tulipalopaikalle. Tällöin selvisi, että saaressa oli palanut mökki. Aiemmin paikalle olivat saapuneet Helsingin Pelastuslaitoksen yksiköt, mutta heidän eivät voineet tehdä muuta kuin estää palon leviämisen muualle saareen. Aiskosta vedettiin jälkivartiointia varten palopaikalle letkut ja lämpimänä käyvää hiillosta kasteltiin aluksi. Jonkin ajan päästä jäähtynyttä hiillosta päästiin raivaamaan, jolloin palo syttyi hetkeksi uudestaan. Liekit saatiin kuitenkin nopeasti sammumaan. Viisi tuntia hälytyksestä kello 19.30 voitiin olla varmoja hiilloksen olevan varmasti sammunut. Paikalla olleet tavarat kerättiin Aiskoon ja paluumatka Matosaareen alkoi.



Mökki tuhoutui palossa kokonaan, mutta sammutuksella estettiin palon leviäminen muualle saareen. Kuva J-P Lumilahti



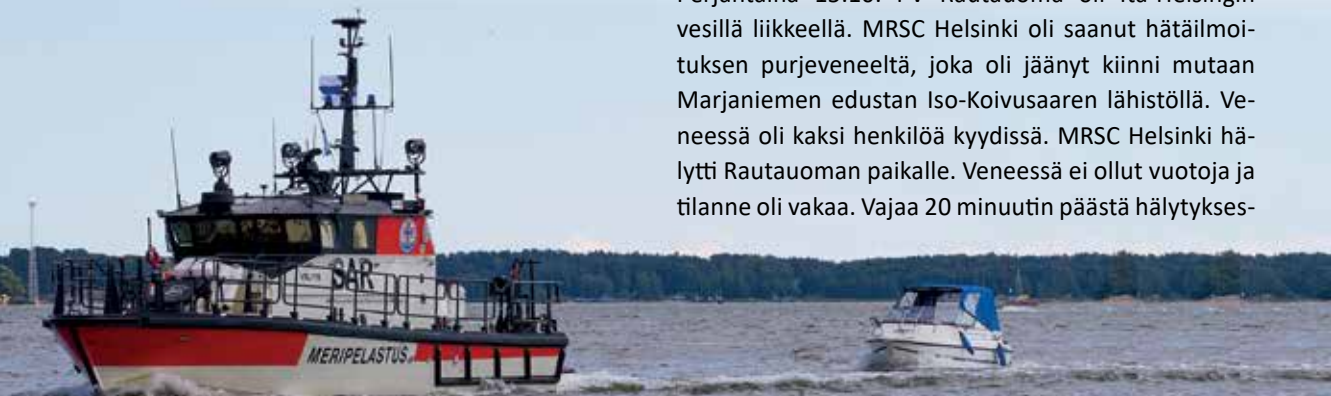
Ajelehtiva vene

Sunnuntaina PV Aisko sai hälytyksen MRSC Helsingistä. Itä-Helsingin vesillä, Sandholmenin lähistöllä oli havaittu ajelehtiva vene. Ilmoituksen oli tehnyt ulkopuolinen silminnäkijä, joten tilanne oli hieman epäselvä. Koska Aisko oli jo valmiiksi melkein alueella, ei matkaan mennyt kuin pari minuuttia. Silti tuntomerkkeihin sopivaa venettä ei näkynyt. Sen sijaan paikalla oli paljon leijasurffareita. Sandholmenin ja Kallahdenniemen välinen alue on haastavaa seutua, sillä kiven ja hiekasärkkien vuoksi alueella täytyy navigoida tar-

kasti. Aiskolle etsintäalue sen sijaan sopi hyvin, sillä vesisuihkuvetoisena vaaraa potkurin kiveen osumisesta ei ollut. Puolen tunnin etsintöjen jälkeen Aiskon miehistö havaitsi rannassa tuntomerkkeihin sopivan veneen. Sieltä löytyi myös veneen omistaja, joka kertoi olleensa itsekin leijasurffailemassa. Surffauksen ajaksi hän oli jättänyt veneen ankkuriin. Sivullinen oli sitten luullut venettä ajelehtivaksi. Tällä kertaa kukaan ei kuitenkaan onneksi ollut hädässä.

Muta imaisi purjeveneen kiinni

Perjantaina 15.10. PV Rautauoma oli Itä-Helsingin vesillä liikkeellä. MRSC Helsinki oli saanut hätäilmoituksen purjeveneeltä, joka oli jäänyt kiinni mutaan Marjaniemen edustan Iso-Koivusaaren lähistöllä. Veneessä oli kaksi henkilöä kyydissä. MRSC Helsinki hälyytti Rautauoman paikalle. Veneessä ei ollut vuotoja ja tilanne oli vakaa. Vajaa 20 minuutin päästä hälytykses-



tä purjevene olikin jo Rautauoman miehistön näkyvissä. Kiinnijäämisen syykin oli selkeä, sillä purjevene oli ajanut viitan väärältä puolen.

Tilanteen selvittelyn ja hinaussopimuksen teon jälkeen Rautauomasta siirrettiin hinausköysi purjeveneeseen. Se irtosi-kin mudasta varsin helposti ja hinattiin syvemmille vesille. Jälleen tarkistettiin mahdolliset vuodot ja vauriot. Kun niitä ei ollut, niin purjeveneilijät jatkoivat matkaa omin voimin kohti satamaa.

Apua telakkamatkalle

PV Aisko oli sunnuntaina 18.10. Mato-saaren meripelastusasemalla lähtövalmiina. Kello 12.30 MRSC Helsinki kutsui miehistöä Virve-radiolla. Espoon Svinön pohjoispuolella moottoriveneen kone sammui lähes välittömästi satamasta lähdön jälkeen. Vene oli matkalla Suomenojalle, jossa sitä oli odottamassa nosto talvitelakalle. Aiskon miehistö siirtyi pelastusveneeseen ja suuntasi keulan kohti länttä. Noin tunnin matkanteon jälkeen se pääsi avuntarvitsijan luokse. Lyhyen keskustelun jälkeen todettiin, että paras tapa tilanteen ratkaisemiseksi on hinata vene nostopaikalle. Vene otettiin suojaisen reitin ja ahtaiden satamalaitureiden vuoksi kylkihinaukseen ja se hinattiin suoraan Suomenojalle. Siellä vene nostettiin ylös ja moottoriongelma korjataan talven aikana. Tehtävä oli ohitse kello 13.55.

Pyhäinpäivän paraati

Pyhäinpäivänä 30.10. PV Aisko osallistui yhdessä kahdeksan muun meripelastus-veneen ja Merivartioston partioveneen kanssa Pyhäinpäivän paraatiin Merisataman edustalla. Vuosittaisessa tapahtumassa muistetaan merellä menehtyneitä henkilöitä ns. ikuisen tulen, eli Merenkulkijoiden ja mereen menehtyneiden muistomerkillä. Samaan aikaan muistomerkillä järjestetään muistotilaisuus, jonka vetää Suomen Merimieskirkko. Paikalla ovat myös lukuisat muut merenkulkujärjestöt.



Rautauoman kausi päättyi marraskuun alussa. Kuva: Juuso Katila

Solmut ja köydet ovat meripelastajien perustyökaluja. Keväällä koronan takia perutut uusien meripelastajien Boot Camp ja tulokaskurssi pystytettiin järjestämään syyskuussa. Kuva: Yhdistyksen arkisto





*Pimeässä liikkuminen on haastavaa, mutta Aiskolla se onnistuu hyvien laitteiden ja valojen ansiosta.
Kuva: Oskari Tihinen*

Ylös vedestä

PV Rautauoma siirrettiin to 5.11. Tolkkiin Hopeasalmen telakka Oy:lle telakoitavaksi. Veneen rungossa oli havaittu muutama päivä aiemmin pieni murtuma, jonka johdosta vene otettiin pois valmiudesta lokakuun lopulla. Halkeama päätettiin korjata telakoinnin yhteydessä talvella, ettei halkeama pääse aiheuttamaan laajempia vaurioita. Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneidä kuntoa seurataan aktiivisesti. Tarkastuksia tehdään kalenteriin sidottujen päivien mukaan (päivä, viikko ja kuukausitarkastukset), sekä koneiden käyttötunteihin sidottujen tarkastusten yhteydessä (50 h, 100 h, 150 h jne). Oma valvontaan kuuluvat myös kauden alussa tehtävät valmiustarkastukset. Meripelastusseuran toimesta veneille tehdään säännöllisesti perus-, runko- ja turvallisuuskatsastukset. Lisäksi mikäli Meripelastusseurassa havaitaan vakavia turvallisuuspuutteita tietyissä veneluokissa, tarkastetaan kaikki samaan luokkaan kuuluvat veneet mahdollisten samojen puutteiden tai vikojen löytämiseksi. Katsastukset kirjataan Meripelastusseuran Messi-järjestelmään ja yhdistyksen itsensä tekemät tarkastukset dokumentoidaan veneiden konepäiväkirjoihin.

Ihmiset turvaan, venettä ei voitu auttaa

Lauantaina 7.11. PV Aisko oli partioajossa Länsi-Helsingin vesillä, kun MRSC Helsinki hälytti sen kello 16.01. Espoon ulkosaaristossa vajaa yhdeksänmetriä pitkä moottorivene oli saanut konevian ja oli tuuliajolla, moottoriveneessä oli kaksi henkilöä. Kello 16.17 Aisko oli tapahtumapaikalla.

Veneilijä oli yrittänyt ankkuroitua, mutta kovan tuulen ja aallokon johdosta ankkurit eivät olleet pitäneet ja vene ajautui saaren rantaan. Pimeyden ja aallokon vuoksi Aiskon miehistö ei pystynyt irrottamaan venettä, vaan siinä olleet ihmiset evakuoitiin saaren toiselta puolelta Aiskoon. Seuraavana päivänä valoisassa ja tuulen tyyntyttyä, Aisko palasi takaisin onnettomuusveneen luokse. Se oli kuitenkin hakkautunut niin pahasti kalliota ja rantakiviä vasten, ettei irrottamista voitu tehdä tälläkään kertaa. Veneestä poistettiin kaikki arvokas irtaimisto ja koitettiin estää veneen pahempi vaurioituminen rantakalliota vasten.



Köysi potkurissa – Trossista apua

Virmanin perhe oli palaamassa viiden viikon kesälo-
mapurjehdukselta. Viimeinen etappi ennen kotilaitu-
ria keskeytyi äkisti, kun naapuriveneen köysi jumiutui
heidän purjeveneensä potkuriin.

Kotiluoto sijaitsee Itä-Helsingin saaristossa, Laaja-
salon, Marjaniemen ja Vuosaaren välissä. Virmanit
saapuivat Kotiluodolle torstaina 30.7.2020. Saaren he
valitsivat kesälomapurjehduksen viimeiseksi yöpymis-
paikaksi, koska siitä oli vain kivenheitto Virmanien ko-
tisatamaan. Virmanien vene ”Annina” oli 12-metrinen,
noin kuusi tonnia painava purjevene.

Torstai-illan hento etelätuuli tyyntyi yön aikana. Aa-
mun sarastaessa tuuli kääntyi 180 astetta. Nyt tuuli tu-
likin suoraan pohjoisesta, eli manteeren päältä. ”Tuuli
ei veneellä tuntunut kovalta, sillä manner esti aallokon
muodostumisen”, muistelee Jukka Virman. Kotilu-
dossa on hyvä laituri. Ankkuria ei tarvita, sillä perän
pystyy kiinnittämään paikalla oleviin poijuihin. Anni-
nan köysiä irrotettaessa tuulen voimakkuus kävi nope-
asti selväksi Jukka Virmanille. ”Ei minulla ollut mitään
mahdollisuutta vetää venettä käsivoimin poijulle.”

Lähtöä vaikeutti myös Virmanien eteläpuolella ollut
toinen vene. Pohjoistuuli painoi Anninaa kohti naapu-
ria, jolloin sen peräköysi olikin suoraan Anninan taka-
na. Jukka Virman tiedosti naapurin poijuköyden ja sitä

oli tarkoitus pitää pinnalla puoshaan avulla. Koska Ju-
kan voimat eivät riittäneet Anninan vetämiseen, laitto
hän lyhyeksi hetkeksi pakin päälle. Samassa naapuri-
veneestä köysi luiskahti puoshaasta ja putosi veteen. En-
nen kuin Jukka ehti tajuta mitä oli tapahtunut, Anninan
kone sammui ja poijuköysi oli kiertynyt potkurin ympär-
rille. Jukka tiesi, että ilman välineitä oman veneen alle
sukeltaminen olisi vaikeaa. Hän yritti kuitenkin uimalla
irrottaa oman veneen poijuköyttä, mutta se oli tuulen
voimasta pingottunut niin kireälle, ettei irrotuksesta
tullut mitään. Varsin nopeasti Virman tiesi, että paikal-
le tarvittaisiin apua.

Trossi apuun

Jukka Virmanilla ollut trossijäsenyys osoitti nyt hyö-
tynsä. Hän soitti Trossi-palvelunumeroon 0800 30
2230, josta tehtävä välitettiin Helsingin Meripelas-
tushdistykselle. Tehtävän saatuaan yhdistyksen
päivystävänä päällikkönä toiminut Oskar Krogell
soitti Jukalle. Koska varsinaista akuuttia hätää ei ol-
lut, sovittiin että PV Aisko tulisi paikalle muutaman
tunnin päästä, jolloin miehistö oli muutenkin läh-
dössä merelle.

Köysi ei ollut kovin pahasti kietoutunut potkurin ympärille.

PV Aiskon miehistöksi lähtivät Oskarin lisäksi Marjo Vaha, Maria Arvonen ja Maija Saarimaa. Kotiluodolle saavuttuaan Aiskon miehistö päätti yrittää köyden irrotusta paikan päällä. Varasuunnitelmana Aiskon miehistöllä oli köyden katkaiseminen ja veneen hinaaminen paikkaan, jossa se olisi voitu nosturilla nostaa ylös.

Seuraavaksi alkoi Aiskon asemointi sopivaan paikkaan. ”Hyvän paikan löytäminen oli tärkeää, jotta perätaasomme olisi juuri purjeveneeseen potkurin kohdalla, mutta silti sopivan kaukana purjeveneestä, jotta veneiden välissä olisi turvallista työskennellä. Lisäksi meidän täytyi saada purjeveneeseen köysiin kohdistunutta vetoa pienennettyä”, Oskar kertoo. Miehistö tutki ensin selfiekepin ja vedenkestävän kameran avulla miltä veden alla näyttää, saadakseen pintauimarille paremman kuvan, miten pahasti köysi oli potkurissa. Köyden kiertymisen hahmottaminen veden alla ei ole ihan helppoa. ”Onneksi köysi ei ollutkaan kovin pahasti potkurin ympärillä”, muistelee Oskar. Tämän jälkeen voitiin laittaa pintauimari veteen. Meripelastajat eivät tee työskelluksia, joten PV Aiskon tai Rautauoman miehistössä ei sukelluskykyä myöskään ole. Sen sijaan maskit, snorkkelit, räpylät, kuivapuku sekä kypärä kuuluvat miehistön varustukseen. ”Niiden avulla pystyy työskentelemään hieman veden alla.” Virta-avaimet otettiin työturvallisuuden varmistamiseksi pois moottorin hallintalaitteilta, pintauimarille laitettiin turvanaru ja sitten veteen. Ensimmäinen

yritys ei tuottanut tulosta, sillä potkuri ja köysi olivat liian kaukana. Seuraavalle yritykselle otettiin mukaan puoshaka. Kun poijusta tulevaa köyttä nykäistiin puoshaalla hieman, se liikahti hieman. Toisella nykäyksellä köysi lähtikin jo kuin itsestään pois potkurista. Aiskon miehistön yllätykseksi köyttä ei tarvinnutkaan punoa auki potkurista, vaan se lähti kuin itsestään, kun veto saatiin sopivaan suuntaan. Potkuri oli ”haukannut” lenkin köydestä, jonka keulanpuoleinen osuus oli kiertynyt akselin/vetolaitteen ympärille pari kierrosta ennen koneen sammumista.

Matka jatkuu

Anninan ja naapuriveneen ”pakkoliitto” saatiin purettua. Aiskon kannet olivat täynnä märkiä varusteita ja köysiä. Oskar, Maria, Marjo ja Maija alkoivat laittaa tavaroita omille paikoilleen ja Virmanit pääsivät suunnittelemaan kotiin lähtöä. Tällä kertaa he yrittivät saada poijuköyden vapautettua vinssien ja koneen avulla. Sivutuuli oli kuitenkin turhan voimakas ja niin Virmanit pyysivät Aiskolta jälleen apua. Aiskon keula ajettiin Anninan perän lähelle ja lyhyellä köydellä hitaasti vetäen Annina saatiin poijun luokse. Poijuköysi irti ja niin molemmat veneet pääsivät väljemmille vesille. Jossain vaiheessa operaatiota Jukka Virmania alkoi jo hieman hymyilyttää. ”Viisi viikkoa vesillä ja kotilaiturin häämöttäessä matka keskeytyykin äkisti.” Myös Virmanien tyttärillä olisi ollut perjantai-illaksi muita suunnitelmia. Tilanteen tajuttuaan hekin vain tote-



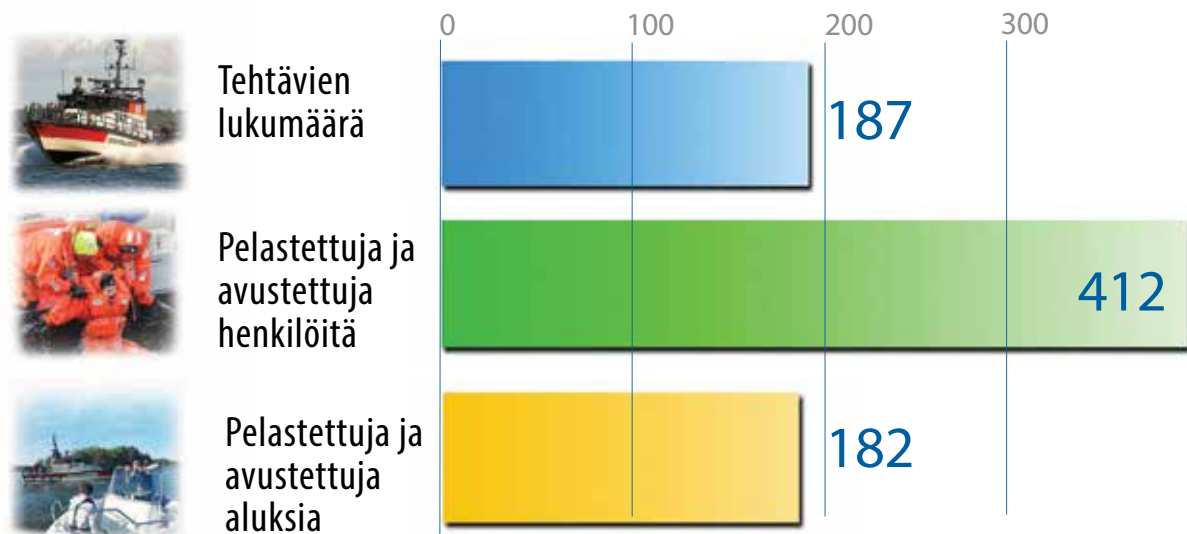
Ensimmäinen irrotusyritys ei tuottanut tulosta, koska purjeveneeseen alle oli hankala yltää.

sivat, että taisi kiireet loppua tähän. ”Vaikka kuinka olin varautunut moneen eri asiaan, niin silti merellä voi aina sattua”, sanoo Jukka Virman lopuksi. Trossijäsenyyden ansiosta köyden irrotuksesta ei aiheutunut Virmasille kustannuksia.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Oskar Krogell

Vuoden 2020 tilastoa



Jäsenmäärä 4474

Henkilöjäseniä 4400, Yhteisöjäseniä 74

22.11.2020 mennessä



*Ilppo Kaarkosken meripelastusura alkoi jo 1960-luvulla. Ilppo Kaarkoski keskellä.
Kuva: Helsingin Meripelastusyhdistyksen arkisto*

Kunniajäsenen Ilppo Kaarkoski s. 31.3.1939 k. 14.9.2020

Yhdistyksen yksi pitkäaikaisimmista jäsenistä, monen meripelastajan oppi-isä ja monessa meripelastukseen liittyvässä mukana ollut Ilppo "Ilppis" Kaarkoski menehtyi 14.9.2020 Helsingissä. Ilppo oli mukana yhdistyksen toiminnassa sen perustamisajoista lähtien, ja yhä edelleen yhdistys saa nauttia monista hänen aikaansaannoksistaan. Vaikka Ilppo oli henkeen ja vereen vapaaehtoinen meripelastaja hänen rakkautensa mereen, vesillä liikkumiseen ja ihmisten auttamiseen syntyi jo huomattavasti aiemmin. Häntä voikin hyvin kuvailla itseoppineeksi merenkulkijaksi, joka oppi tuntemaan meren jo 1950-luvun alussa liikkeudessaan pienillä puuveneillä Helsingin saaristossa.

Ilppo oli Stadin kundi. Hänen nuoruudessaan Helsinki laajeni niin itään, pohjoiseen kuin länteenkin, mutta Ilppikselle Helsinki oli Helsingin niemi. Stadilaisuus loi häneen vahvan kielellisen perustan. Hän bamlasi Stadin slangia, mutta myös ruotsia. Kaksikielisyytensä hän saattoi tuoda esiin hauskoilla ilmaisuilla kuten: ”Nimi on muuten Ilppo med två p.”

Toimivien yhdistysten taustalla on usein vahvoja, monessa mukana olevia vaikuttajia. Ilppo oli ehdottomasti yksi tällainen. 1960-luvulta alkaneen meripelastusuran aikana hän toimi yhdistyksen uusimpia veneitä lukuun ottamatta kaikkien Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneiden päällikkönä. Päällikkönä hänelle oli tärkeää asioiden hoituminen. Tämä tarkoitti, että tehtävät tuli suorittaa hyvin ja vasta sen jälkeen sai ottaa rennommin. Ilppis otti mielellään nuoria mukaan veneille, sillä hän näki jo tuolloin nuorten varmistavan meripelastustoiminnan jatkumisen. Ilppo ei kaihtanut tarttua jakoavaimeen tai jos jotain tarvittiin, niin Ilppo lähti kaupungilta kyselemään lahjoituksia. Hän oli mukana myös yhdistyksen hallituksessa jäsenenä ja varapuheenjohtajana useita vuosia.

Oman meripelastusaseman puute vaikeutti merkittävästi Helsingin Meripelastusyhdistyksen toimintaa 1970- ja 1980-luvuilla. Jollaksen Matosaaren saaminen yhdistyksen käyttöön oli yksi Ilppiksen merkittäviä aikaansaannoksia. Hänen aktiiviaikana yhdistyksessä muodostui myös pienen ja ison pelastusveneen malli. Malli, jota nykyään jatkavat PV Aisko ja PV Rautauoma. Nykyään on vaikea nähdä viranomaisia ja vapaaehtoisia huonoissa väleissä. Toisin oli aiemmin. Ilppo näki tässä selkeän epäkohdan ja halusi olla parantamassa toimijoiden välejä. Käännekohtana voidaan pitää Suomenlahden merivartioston vuoden 1985 kertausharjoitusta. Osittain Ilppiksen ansiosta yhdistys oli mukana harjoituksissa ja hän toimi myös harjoituksessa silloisen pelastusvene Antti Huiman päällikkönä. Yli kuusimetristen aaltojen harjat pyyhkivät merellä PV Antti Huiman ylitse, ja miehistö joutui vaikeissa olosuhteissa taistelemaan tosissaan maihin pääsystä. Miehistön

toiminta kertausharjoituksissa vakuutti merivartioston ja tämän jälkeen väleissä tapahtui merkittävä käänne parempaan.

Ilppo Kaarkoski kutsuttiin Helsingin Meripelastusyhdistyksen kunniajäseneksi 14.3.2001. Päivällä oli selkeä symbolinen merkitys, sillä täsmälleen samana päivänä 40-vuotta aiemmin oli pidetty yhdistyksen perustamiskokous.

Meripelastuksen kautta Ilppo tutustui myös vaimoonsa Tuulaan. Naisjaostossa aktiivina ollut Tuula sulatti merikarhun sydämen 1980-luvulla ja he saivat yhteisen pojan. Ilppoa jäivät Tuulan ja pojan lisäksi kaipaamaan myös tytär ja toinen poika. Tuudittakoon meren mainingit rauhallisesti Ilppistä hänen viimeisellä matkallaan.

Jukka-Pekka Lumilahti ja Karl Tverin



APUA?



Isossa onnettomuudessa kaikki tahot toimivat yhdessä.

Perinteinen sanonta kuuluu: ”merellä on veneilijöitä, jotka ovat ajaneet kiville ja jotka eivät vielä ole ajaneet kiville.” Kiville ajojen lisäksi vesillä sattuu kaikenlaista muutakin. Mistä apua ja kuka auttaa vesillä?

Rajavartiolaitos on meripelastuksen johtava viranomainen. Se ylläpitää Meripelastuskeskusta Turussa ja -lohkokeskusta Helsingissä. Helsingistä johdetaan Suomenlahdella Suomen puolella tapahtuvat meripelastustilanteet ja Turusta Saaristomeren, Ahvenanmeren sekä Pohjanlahden tapahtumat. Viron vesillä meripelastuksesta vastaa Tallinnan meri- ja lentopelastuskeskus ja Ruotsissa Göteborgin meri- ja lentopelastuskeskus. Meripelastus on laissa määritelty ihmishenkien pelastamiseksi mereltä hädästä tai vaaratilanteesta. Meripelastusta on lain mukaan myös merellä loukkaantuneen tai sairastuneen hoito sekä vaaratilanteeseen liittyvän radioliikenteen hoito. Sen sijaan omaisuuden pelastaminen ei ole osa meripelastusta, vaikka usein ihmisten pelastaminen on helpointa tehdä hinaamalla vene turvaan. Näin toimimalla estetään myös lisävahinkojen ja ympäristöonnettomuuksien syntyminen. Meripelastuksen hälytysnumero on 0294 1000.

Saarella kiinni olevissa veneissä olevien ihmisten pelastaminen tai saarella tapahtuvat onnettomuudet ja sairaskohtaukset eivät lakiteknisesti ole meripelastusta. Pelastustehtävistä ja tulipalojen sammuttamisesta saarissa vastaavat pelastuslaitokset

ja saarissa loukkaantuneiden ja sairaskohtauksen saaneiden hoitamisesta sairaanhoitopiirit. Toisinaan saatetaan tarvita virkavaltaa paikalle menon yltyessä liian vilkkaaksi tai vaaralliseksi. Tällöin johtovastuu kuuluu Poliisille. Pelastuslaitoksen, ensihoidon ja Poliisin saa kiinni hätänumerosta 112. Kiireellisessä tilanteessa voi kuitenkin soittaa kumpaan numeroon tahansa, sillä hätäkeskus ja meripelastuskeskus siirtävät puhelun tarvittaessa oikealle taholle.

Kuka auttaa?

On johtovastuu sitten kellä tahansa, ei se tarkoita sitä, että kyseinen viranomainen saapuu itse paikalle. Vesillä etäisyydet ovat pitkiä, eikä kunnollisia veneitä ole kaikilla. Myös Meripelastajien ja toisten vesillä liikkujien rooli vesillä on merkittävä. Siksi johtovastuusta riippumatta paikalle voi tulla täysin erilaiset auttajat, mitä voisi ensiksi kuvitella. Rajavartiolaitoksen yksiköt voivat tulla poliisitehtäviin, meripelastajat elvyttämään saarella sairaskohtauksen saanutta, ohi kulkeva toinen veneilijä pelastamaan veneestä veteen pudonnutta, poliisivene irrottamaan karille ajaneita veneilijöitä ja pelastuslaitoksen vene nostamaan vaarallista tukkia vilkkaalta väylältä.



Venepoliisilla on vahva rooli myös ihmisten auttamisessa Helsingin vesillä.

Entä vene, kuka sitä auttaa?

Aina merellä ei ole välitöntä hätää. Matka voi keskeytyä polttoaineen loppumiseen, tekniseen vikaan tai vaikka potkuriin takertuneeseen köyteen. Tällöin kyse on omaisuuden pelastamisesta, josta vastaa veneen omistaja. Hyvä ja nopea apu on Meripelastusseuran Trossi-jäsenpalvelu, jonka kautta saa apua myös veneelle. Tämän Suomen meri- ja suurimpien järviolueiden lisäksi Ruotsissa, Norjassa ja osin Tanskassa toimivan palvelun avulla vapaaehtoiset meripelastajat hinaavat veneen satamaan, jossa sille on saatavissa ulkopuolista korjausapua, ja johon sen voi jättää. Trossipalvelun hinta vuodelle 2021 on 88 €. Suomen Purjehdus- ja Veneilyyn kuuluvat veneilijät saavat jatkossakin 10 euron alennuksen.

- **Ihmishenkien pelastaminen on aina ilmaista**
- **Omaisuuden pelastamisesta vastaa aluksen omistaja**
- **Meripelastuksen hälytysnumero on 0294 1000 (ulkomailta +358 294 1000)**
- **MAYDAY Meri-VHF kanava 16 tai VHFDC**
- **Yleinen hätänumero on 112**
- **Meripelastusseuran Trossipalvelun numero on 0800 30 22 30**
- **Todellisessa hätässä tärkeintä on hädän ilmaiseminen keinolla minä hyvänsä!**



Tositilanteessa kaikki auttavat hädässä olevia.

Rajavartiolaitos on johtava meripelastusviranomainen, mutta sillä on merellä ominta muutakin roolia.
Kuva: Suomenlahden merivartiosto.



Kuvat: J-P Lumilahti



Säsongen har varit rekord livlig. Bild: Jukka-Pekka Lumilahti.

En rekordsäsong

187 olika räddnings- och assistansuppdrag där sammanlagt 412 personer har fått hjälp. Den gångna säsongen har också varit föreningens livligaste. Under normala år har vattnen utanför Helsingfors varit litet lugnare under juli för många båtägare från Helsingfors färdas då annorstädes. I år började båtlivet livligt genast i april och det lugnade sig inte förrän i början av november. En klar förändring gentemot de tidigare åren har varit ökningen av vattenskotrar samt tillväxten i antalet hyresbåtar. Antalet traditionella

långfärdsbåtar på Helsingforsvattnen ökade däremot inte enligt föreningens erfarenhet. Däremot var det en klar tillväxt i antalet mindre båtar planerade för dagsutflykter. I antalet uppdrag visade hyresbåtarna inte en stor pik, men flera vattenskotrar har assisterats under säsongen. Den noggrannare statistiken över räddningsbåtarnas uppdrag blir färdig efter årsskiftet. Redan nu kan man dock säga att RB Aisko har uppfyllt besättningens förväntningar och har visat sig vara en räddningsbåt som fungerar mycket bra.



Möten inhiherades

På grund av coronaepidemin har vi blivit tvungna att igen flytta vår- och höstmötet, som kallats till den 26.11. "Även om vi förbättrert oss på att hålla tillräckliga säkerhetsavstånd och god handhygien, ville vi inte ta risken att smittan sprids". Beslutet följde också huvudstadsregionens coronagrups bestämelse samt regeringens coronarekommendationer. De båda mötena ordnas den 17.12. som distansmöten.

Separat möteskallelse på sidan 5.



Raketövningar i mars

Nästa vinter kan man igen öva med pyrotekniska nödsignalmedel. På övningen, som ordnas på föreningens sjöräddningsstation på Maskholmen i Jollas den 6.3. kan man öva med båtägarens egna nödraketer, nödbloss, orange rökpatroner, röda skott för pennpistol samt röda fallskärmsraketer för ljuspistol. Materialet för avskjutning skall vara tillverkat 2014 eller senare.

Anmälningar till övningen tas efter årsskiftet på föreningens nätsidor på adressen www.meripe-lastus.fi/helsinki. Det är gratis att delta i övningen för medlemmar i Sjöräddningssällskapets medlemsföreningar och Trossenmedlemmar. För andra kostar deltagandet 38 €/båtlag. I samband med anmälningen kan man också ansluta sig som medlem. På Maskholmen finns också utbildning i primärsläckning under övningarna. Man kan också hämta alla typer av pyrotekniska nödsignaler till övningen för förstörande. Föreningen sköter om ett korrekt förstörande tillsammans med myndigheterna.



I mars kan man öva att avfyra nödraketer.

Allhelgonadagens parad

På allhelgonadagen den 30.10. deltog RB Aisko tillsammans med åtta andra räddningsbåtar i allhelgonadagens parad framför Havshamnen. Vid det årliga tillfället minns vi personer som omkommit på havet vid den s.k. eviga elden, dvs Sjöfararnas och de i havet omkomnas minnesmärke. På samma

tid ordnas en minnestund vid minnesmärket, arrangerad av Finlands Sjömanskyrka. Också talrika andra sjöfartsorganisationer ställer upp.



KASUUNIN TUOLLA PUOLEN



Heikompitehoiset alukset otetaan usein jäänmurtajan perään kiinni.



Näissä jäissä olisi päästy yksinkin, mutta kun murtaja oli menossa samaan suuntaan niin annettiin sen raivata tietä.

Kotivesillä

Välillä pääsimme - tai jouduimme - ajamaan “rantarallia” Suomen ja Ruotsin satamissa. Rantarallissa lastit olivat usein niin sanottuja jakolasteja, eli niitä purettiin useampaan eri satamaan. Yhtenäinen lasti on helppo lastata ja purkaa, kun tankkeja voi täyttää halumassaan järjestyksessä ja satamassa vietetään ainakin vuorokausi. Jakolasti aiheuttaa enemmän miettimistä lastaus- ja purkausvaiheisiin ja lisäksi satamakäynnit voivat olla vain muutaman tunnin mittaisia. Selvästi eniten kotimaan satamista kävimme Porvoossa, mutta tutuiksi tulivat myös muun muassa Naantali, Oulu, Kemi ja Kokkola.

Melkein kotona

Pääkaupunkiseudulla asuvana Porvoo tuntui lähes kotisatamalta. Miehistönvaihdot olivat siellä helppoja, kun matka kotoa satamaan kesti alle tunnin. Jos oli oikein hyvä tuuri, niin kesken törninkin Porvoossa käydessä ehti näkemään perhettä ja kavereita maissa, tai vieraat tulivat käymään laivalla. Toisaalta Porvoon satama-ajat olivat yleensä melko kiireisiä. Kun siellä käytiin kuitenkin melko harvoin, niin laivalla ravasi väkeä konttorilta, viranomaisilta, laitetoimittajilta ja monilta muilta yhteistyötahoilta. Laivalle myös tuli ja sieltä lähti paljon tavaraa. Yhteen tai toiseen suuntaan meni roskia, ruokaa, varaosia, karttoja, voiteluöljyjä, polttoainetta jne.

Porvoon väylä on Suomen mittakaavassa melko helppo. Syväväylällä riittää vettä keskikokoiselle tankkerille hyvin ja luotsimatka on kohtuullisen mittainen ja melko suora. Painolastissa, eli ilman lastia, ajetaan yleensä läntisempää, niin sanottua punaista väylää pitkin. Toisen jalostamon eli Naantalin

wäylä onkin sitten tyystin erilainen, eli pitkä ja mutkainen.

Öljysatamat ovat yleensä saman näköisiä, ollaan missä maassa tahansa. Laitureita, putkia ja öljysäiliöitä. Poikkeuksen kaavaan teki eräs Huoltovarmuuskeskuksen öljyvaraston laituri. Paikka oli kuin suomalainen mökkiranta hienoimmillaan, paitsi että keskellä idylliä on iso laituri ja sillä yksi maihin menevä kymmentuumainen letku.

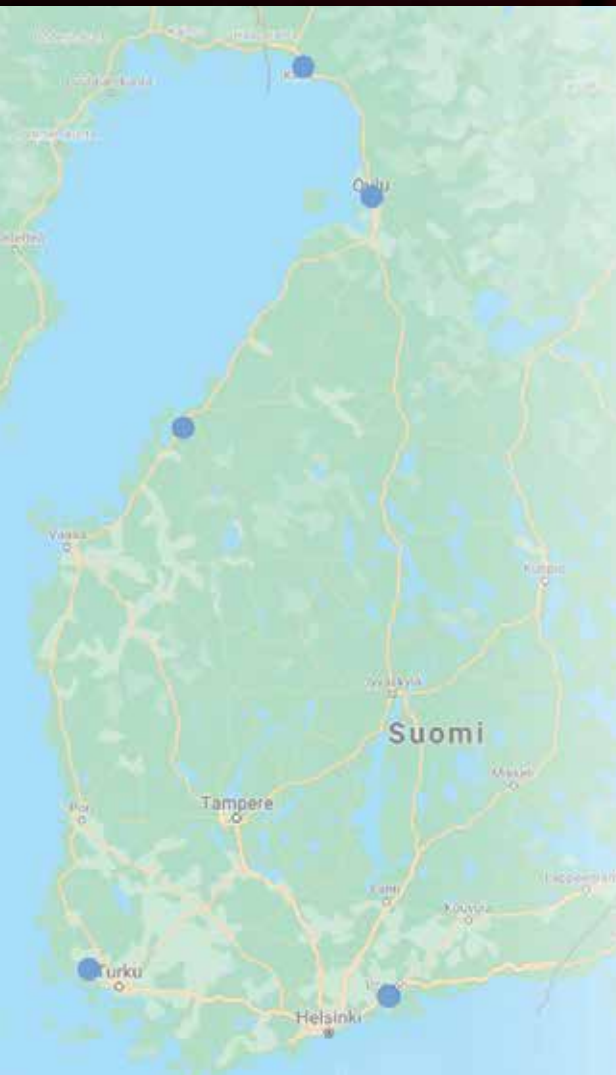


Jääkentän railot näkyvät hyvin tutkakuvassa.





Pakkanen tuo haasteita myös köysien kiinnitykseen.



Rännin sivussa odottamassa satamaan pääsyä



Ankurivahdissa Svartbäckin selällä Kilpilahden edustalla.

Lunta, jättä ja pakkasta

Suomen talvi on joskus kylmä, ja välillä jouduimme jääluokitetulla laivallammekin turvautumaan jäänmurtajan apuun. Varsinkin Perämerellä oli sellaisia jääpankkeja, että vaikka pysähtymisen jälkeen pakitti ja otti uutta vauhtia niin edellisestä paikasta ei edetty kuin muutama laivanmitta eteenpäin. Silloin ei ole järkeä tehdä muuta kuin odottaa.

Jääkenttien liikkeet ovat joskus yllättäviä ja nopeita. Erään kerran Perämerellä olimme pysähtyneet jäihin odottamaan jäänmurtajaa, kun oman vahtini aikana laiva alkoi aivan yllättäen tärisemään. Hetken kesti ennen kuin edes ymmärsin mistä oli kyse, jäät olivat alkaneet puristaa laivaa suoraan sivusta ja jäät nousivat laivan kylkeä lähes kannen tasalle. Ja meillä oli sentään varalaitaa yli kolme metriä! Koko tilanne kesti minuutin tai pari, ja yhtäkkiä oli taas aivan rauhallista.

Jääolosuhteissa on hyviäkin puolia. Tukevissa jäissä ajo kyllä täristää laivaa, mutta toisaalta eiä laiva ainakaan keinu, kun aallokkoa ei ole. Tankkilaivalla joutuu usein odottamaan satamaan pääsyä, mutta jäissä sekin on helppoa. Ei tarvitse laskea ja nostaa ankkuria, riittää että ajaa riittävän pitkälle ehjään jääkenttään ja siinähän laiva pysyy paikallaan ilman ankkuria. Toki tämä vaatii sopivan tuulen suunnan ja saariston suojan, missä jäät eivät liiku tuulen mukana. Talvimerenkulun huonoimpia puolia ovat sitten ne hetket, kun kiinnitetään laivaa 20 asteen pakkasessa ja 15 m/s tuulessa. Laitetaan jo osa naruista kiinni, todetaan että laivan ja laiturin välissä on liikaa jäitä joten jäädään liian kauas, yritetään alusta uudestaan. Kylmä siinä tulee, kun kiinnitys kestää neljä tuntia.

Teksti ja kuvat: Sami Korppi

Pääsee säiliölaivallakin saaristoon.



Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2020 sekä toivottaa Hyvää Joulua ja Onnellista Vuotta 2021.

Helsingfors Sjöräddningsförening tackar alla sina medlemmar och de som understött oss under säsongen 2020, och önskar God Jul och Gott Nytt År 2021.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki