

Meripelastus

4/10



Pimeällä merellä

Meripelastajat pelastivat
monen kesän

Meripelastajat
veden armoilla



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

MERIPELASTUS 4/10

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

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



Puhelujen hinnat soitettaessa Rajavartiolaitokselle
kuuluviin meripelastuksen puhelinnumeroihin:
Kiinteästä verkosta 8,21 snt/puh + 2 snt/min
Matkaviestinverkosta 8,21 snt/puh + 14,90 snt/min

Lehti on painettu FSC-merkitylle
ympäristöystävälliselle paperille.

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 Ruponen ja Christian Kurtén

Paino / Tryck:

Painomerkki Oy, Helsinki
Painos / Upplaga: 2700 kpl / st
ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi / Pärm:

Pelastusveneet syysillan hämärässä.
Kuva: Eppu Pesola

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

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



Tulevaisuuden haasteet odottavat.

Nyt kun vuoden viimeiset päivät lähestyvät on aika tutkistella ensi vuotta ja arvioida sen tuomia haasteita. Vuonna 2011 Helsingin meripelastusyhdistys täyttää viisikymmentä vuotta. Tarkoituksenamme on juhlistaa vuotta näkyvästi, sekä jäsenlehdessämme, kotisivuillamme, että muutamien tapahtumien muodossa. Tällaisen juhluvuoden järjestely vaatii taloudelta tavallista suurempia panostuksia varsinkin kun suunnitelmissa on

kaksikielisen historiikkijulkaisun aikaansaaminen. Panostukset ovat kuitenkin paikallaan, sillä viiteenkymmeneen vuoteen mahtuu paljon erilaisia tapahtumia.

Ensi vuonna pitkäaikainen odotus uuden pelastusveneen saamiseksi on toteutumassa, kun HSM77 Nihti korvataan uudella PV 3-luokan pelastusveneellä. Uusi vene on HSM77 Nihtiä isompi ja tehokkaampi, joka tarkoittaa myös suurempia polttoaine- ja huoltokustannuksia. Vene vaatii myös suuremman hälytysmiehistön sekä edellyttää lisäkoulutusta venemiehistölle.

Edellä mainitut talouden haasteet lisättynä yleisten kustannusten nousulla tarkoittavat, että yhdistyksen hallinnon pääpainopisteen on oltava talouden puolella. Yhdistyksen menot katetaan pääosin jäsenmaksuilla, jolloin jäsenmäärän lisääminen on ensi arvoisen tärkeää. Voimakkaasti kohoavat kustannukset edellyttävät jäsenmäärän lisäyksen lisäksi tehokasta ulkopuolista varainhankintaa. Tähän viimeksi mainittuun toimintaan hallituksen on panostettava erityisen ponnekkaasti tulevan vuoden aikana. Hallitus tuleekin kääntymään avustuspyyntöissä ensisijaisesti yritys- ja yhteisösektorin puoleen.

Lopuksi kiitän vapaaehtoisia meripelastajiamme heidän pyyteettömästä työstään kuluneena vuonna. Suuret kiitokset ansaitsevat myös kaikki jäsenemme ja yhteistyökumppaneitamme, jotka ovat mahdollistaneet pelastusveneittemme toiminnan jäsenmaksujen ja muiden avustusten muodossa.

Toivotan kaikille Rauhallista Joulua sekä Onnellista Uutta Vuotta 2011!

* * *

Framtida utmaningar väntar.

Nu när årets sista dagar närmar sig är det tid att begrunda nästa år och bedömma det kommande årets utmaningar. År 2011 fyller Helsingfors sjöräddningsförening femtio år. Det är meningen att fira året synligt, både i medlemstidningen, på vår hemsida, samt i form av några evenemang. Arrangerandet av ett dyligt festår fordrar större ekonomiska satsningar än vanligt, speciellt då det är planerat att få till stånd en tvåspråkig historikpublikation. Satsningen lönar sig, för i femtio år rymmer det många olika händelser.

Nästa år förverkligas den långa väntan på en ny räddningsbåt, när HSM77 Nihti ersätts med en ny PV 3-klassens räddningsbåt. Den nya båten är större och effektivare än HSM77 Nihti, vilket betyder högre bränsle- och servicekostnader. Båten fordrar också en större alarmbesättning och förutsätter dessutom tilläggskolning åt båtbesättningarna.

Övannämnda ekonomiska utmaningarna tillagda med höjda allmänna kostnader betyder, att huvudtyngdpunkten för föreningens administration måste vara på den ekonomiska sidan. Föreningens utgifter täcks i huvudsak med medlemsavgifterna, så en ökning av medlemsantalet är av största vikt. De kraftigt stigande kostnaderna förutsätter förutom ökningen av medlemsantalet, en effektiv utomstående medelanskaffning. På den sistnämnda verksamheten bör styrelsen satsa extra energiskt under det kommande året. Styrelsen ämnar därför vända sig främst till företags- och samfundssektorn med understödsbegäran.

Till slut vill jag tacka de frivilliga sjöräddarna för deras osjälviska arbete under det gångna året. Ett stor tack förtjänar också alla våra medlemmar och samarbetspartners, som i form av medlemsavgifter och andra understöd möjliggjort våra räddningsbåtars verksamhet

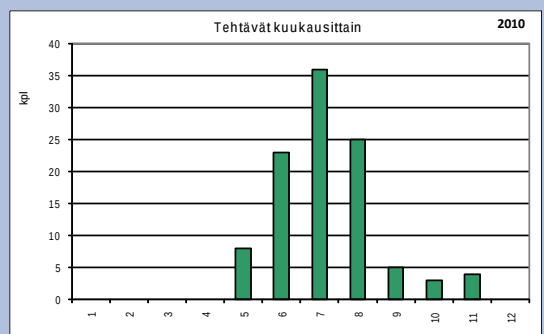
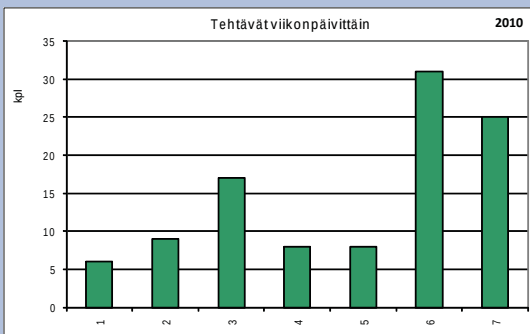
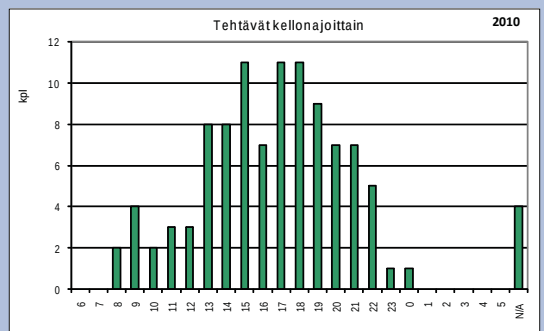
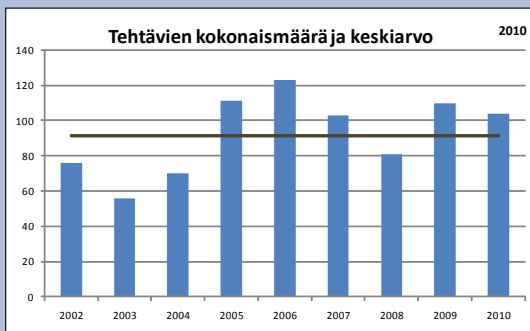
Tillönskar alla en Fridfull Jul och ett Gott Nytt År 2011!

Jouko Swanström
Puheenjohtaja / ordförande
puheenjohtaja@hmpy.fi





Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneiden miehistöt auttoivat vuoden 2010 aikana yli kolmeasataa henkilöä 104 eri tehtävässä. Tehtävistä suurin osa suoritettiin HSM77 Nihdillä (82 tehtävää), kun taas HSM71 Rautauoma oli mukana 22:ssa tehtävässä. Useimmiten avuntarve johtui veneisiin tulleista teknisistä vioista. Vika on harmillinen, sillä ilman ulkopuolista apua ei vesiltä pääse pois. Toinen yleinen syy oli merimiestaidollinen virhe, joista aiheutui muun muassa karille ajoja ja pohjakosketuksia. Vuoden aikana pelastusveneet olivat mukana myös kahdessa ensivaste-/sairaankuljetustehtävässä ja yhdessä etsinnässä.



Valtaosa tehtävistä suoritettiin Helsingin vesialueella, mutta myös Sipoossa pelastusveneet olivat tuttu näky avuntarvitsijoiden luona. Näiden lisäksi pelastusveneillä suoritettiin yksittäisiä tehtäviä Espoossa, Inkoossa ja Kirkkonummella. Lämmin kesä lisäsi pelastustehtävien määrää heinäkuussa, mutta syyskuussa tehtäviä oli selvästi edellisvuosia vähemmän.

Tule harjoittelemaan hätärakettiammuntaa

Helsingin Meripelastusyhdistys järjestää yhteistyössä SMPS Espoon Meripelastajien ja muiden lähiseudun meripelastusyhdistysten kanssa hätärakettiammunnat 13.2.2011. Tilaisuudessa voi turvallisesti harjoitella hätärakettien, soihtujen ja savujen käyttöä. Vuoden 2011 harjoituksessa voi ensimmäistä kertaa harjoitella myös kynärakettien ja valopistoolin käyttöä. Tilaisuuteen ovat tervetulleita kaikki Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenet. Lisätietoa harjoituksesta ja ennakoilmoittautumisesta tammikuun alusta alkaen www.hmpy.fi

Nuorisotoiminnan tapahtumakalenteri

HMPY:n nuorisokouluttajat kiittävät menneestä kaudesta ja toivottavat Rauhallista Joulua!

Kevään 2011 koulutukset ovat täynnä mielenkiintoista ja kehittävää toimintaa. Alustava aikataulu on seuraavanlainen:

9.1.	Veneilyn ja merenkulun perusteita - turvallisuus
16.1.	Uinti
23.1.	Merikartta, merenkulun turvalaitteet
30.1.	Uinti 2
6.2.	Alusten valot, äänimerkit ja merkkikuviot
13.2.	Winter Survival 1
27.2.	Winter Survival 2
6.3.	Lippujen käyttö aluksilla, viestiliput
13.3.	Ensiapu 1
20.3.	Ensiapu 2
27.3.	Tutustuminen Laajasalon VPK:hon/yhteisharjoitus
3.4.	Viestiliikenne
10.4.	Vierailu mielenkiintoiseen merelliseen kohteeseen
17.4.	Hätämerkit

HSM71 Rautauoma sai lisää rautaa uomaansa

HSM71 Rautauoman toimintakyky monipuolistui marraskuun alussa, kun siihen asennettiin nosturi. Nosturin asennusmahdollisuus oli otettu huomioon jo venettä rakennettaessa, jolloin veneen vasempaan takakulmaan tehtiin paikka nosturia varten. Nosturin asennustyötä varten HSM71 Rautauoma siirrettiin 7.11 veneen valmistajatelakalle Marine Alutechille. Teijossa tehdyn asennuksen jälkeen HSM71 Rautauoma oli jälleen valmis käytettäväksi 14.11, jolloin vene ajettiin takaisin Helsinkiin. Nosturin avulla veneen kannelle voidaan helpommin nostaa raskaita tavaroita, kuten uppotukkeja. Nosturia voidaan hyödyntää myös uppoamassa olevan veneen pelastustöissä.

Syksyn aikana HSM71 Rautauoman ihmisen vedestä nostojärjestelmä uusittiin, kun käsikäyttöinen vinssi korvattiin sähköisellä vinssillä. Uuden järjestelmän myötä ihmisen pelastaminen aallokossa on helpompaa.

Monipuolinen
valikoima
tuotteita
veneiden
kunnossapitoon



Suomen 3M Oy
Teollisuustuotteet
Lars Sonckin kaari 6 / PL 90
02601 Espoo
Puh. 09 - 5252 1



KLADI



- otteita syksyn tapahtumista

Sukellus kivikkoon

Perjantai-iltana 13.8. HSM71 Rautauoma oli rantautunut Itä-Helsingissä sijaitsevaan saareen, kun laiturille käveli käsiänsä kasvoillaan pidellyt henkilö. Hän oli hetkeä aiemmin sukeltanut mereen lyöden nenänsä kiveen. HSM71 Rautauoman antoi henkilölle kylmäpussin, jonka avulla hän sai nenänsä turvotuksen pienenemään.

He olivat kuitenkin lähteneet seuraamaan HSM71 Nihtiä ja toista avuntarvitsijaa näiden mennessä ohitse. Näin ollen yksi saatto vaihtuikin kahden sumussa eksyksissä olleen veneen saattotehtäväksi. Ensimmäisen avuntarvitsijan HSM71 Nihti saattoi Porslahden venekerhon sataman suulle ja toisen Aurinkolahteen. Kello 20.46 sumuinen saattotehtävä oli ohitse ja Nihdin miehistö oli kerralla auttanut kahdeksaa ihmistä.

Saattajana sumussa

Sumuisena lokakuun toisena päivänä HSM77 Nihdin miehistö oli partioajossa Itä-Helsingin vesillä, kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti kello 19.53: Sipoossa Mölandetin lähistöllä veneseurue ei uskaltanut sumun takia jatkaa matkaa kotiin. Seurue oli ankkurissa vihreän viitan lähistöllä. Kello 20.13 Nihti saapui viitan luokse ja seurue kertoi olevansa avuntarvitsija. HSM77 Nihdin miehistö lähti saattamaan venettä kohti Vuosaarta. Muutaman minuutin jälkeen avuntarvitsijalta soitettiin ja kerrottiin, että HSM77 Nihti oli mennyt heistä ohi. Vilkaistu Nihdin taakse osoitti kuitenkin, että Nihdin takana seurasi edelleenkin yksi vene. Miehistö pohti asiaa hetken kunnes selvisi, että alkuperäinen avuntarvitsija olikin seuraavan vihreän viitan vieressä.

Pelastajat ja veneilijät pimeydessä

9. lokakuuta kokoontui Sipoon sisäsaaristossa järjestettyyn pimeäetsintäharjoitukseen neljä venekuntaa HSM71 Rautauoman ja HSM77 Nihdin lisäksi. Harjoituksen tarkoituksena oli kehittää mukana olleiden pimeässä liikkumisen taitoa ja havainnollistaa etsimisen vaikeutta pimeässä. Jäsenvenetoimikunta oli tehnyt noin 15 meripeninkulmaa pitkän radan, jonka varrelle oli laitettu pieniä, verkkomerkkin kokoisia merkkejä.



Jouko Swanström (vas) antamassa harjoitusohjeita ennen pimeään saapumista. Kuva: J-P Lumilahti

Peilityyni ilma suosi mukana olleita ja auttoi venekuntaa löytämään lähes kaikki reitin varrella olleet kohteet. Vaikka mukana olivatkin yhdistyksen molemmat pelastusveneet, harjoitus oli ensisijaisesti suunniteltu veneilijöille. "Haastavalla radalla oli ilo huomata, kuinka hyvin veneilijät pärjäsivät", kommentoi harjoituksen johtaja Jouko Swanström.



Sumu eksytti veneilijät. Kuva: J-P Lumilahti

Syystulokkaat tulevat

Lokakuun viimeisenä viikonloppuna yhdistys järjesti kauden toisen tulokaskurssin. Kurssin osanottajat koostuivat neljästä Laajasalon VPK:n jäsenestä ja kahdesta koirahajaajasta. Kurssilla opeteltiin vapaaehtoisen meripelastuksen perusteet, jonka jälkeen kurssilaiset voivat omatoimisesti olla mukana pelastusveneillä. Seuraava uusille venemiehistöön haluaville järjestettävä kurssi pidetään keväällä 2011.



Syysyn tulokaskurssilaiset HSM71 Rautauoman kannella. Kouluttajina toimivat Tuula Vesiluoma (vas) ja Lasse Kämäräinen (oik). Kuva Markku Tamminen

Pyhäinpäivän paraati

HSM71 Rautauoma ja HSM77 Nihti osallistuivat perinteiseen pyhäinpäivän paraatiin merenkulkijoiden muistomerkin edustalla. Merisataman edustalla sijaitsevan muistomerkin kohdalla Suomenlahden vapaaehtoiset meripelastajat olivat miehittäneet veneidensä partaan kunnioittaakseen merellä hukkuneiden ihmisten muistoa. Ohimarssin jälkeen pelastusveneet kiinnittyivät Eteläsatamaan, jossa niihin pystyi vapaasti tutustumaan.



Kuva: Eppu Pesola

Jäätävä keikka

25.11. Siperiasta puhaltanut itätuuli toi mukanaan jäätävää ilmaa Suomeen. Tuulen nopeus oli 10 m/s, ja pakkasta 7 astetta, kun HSM77 Nihdin miehistö oli lähdössä viemään venettään talvitelakalle Espoon Mellsteniin. Hämärän ollessa juuri laskeutumaisillaan, miehistö ilmoittautui siirtoajoa varten kello 15.45 MRSC Helsinkiin. Siirtoajon sijaan MRSC Helsinki antoikin Nihdille meripelastustehtävän. Vuosaaren edustalla, Kallvikin selällä viisimetrisellä tuulilasiveneellä liikkeellä ollut henkilö oli ongelmissa. Avuntarvitsijan epäselvän sijainnin ja lähestyvän pimeyden vuoksi MRSC Helsinki oli lähettänyt Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri RajaHeko20:n alueelle etsintään. Myös HSM77 Nihti suuntasi nyt hyytävässä pakkasessa alueelle. Kello 15.55 RajaHeko20 oli löytänyt avuntarvitsijan ja opasti HSM77 Nihdin paikalle. Hädässä olevan veneen kaasukahva oli jumittunut, eikä sillä pystynyt liikkumaan kuin tyhjäkäyntiä. Tästä syystä matka oli kestänyt arvioitua kauemmin ja veneessä ollut mies paleli. HSM77 Nihti otti veneilijän suojaan lämpimään hyttiinsä ja vastuusitoumuksen tekemisen jälkeen hinaus kohti turvaa alkoi. Hinauksen aikana määränpää jouduttiin vaihtamaan Puotilasta Jollakseen, sillä HSM71 Nihti ei pystynyt liikkumaan Vartiokylänlahdella olleessa jääsohjossa. Kello 16.38 hinaus oli ohitse ja HSM77 Nihdin miehistö lähti jatkamaan matkaansa kohti talvitelakkaa. Kauden viimeinen tehtävä oli näin ohitse.

Valmiina kauteen 2011

Nopean jäätulon myötä HSM71 Rautauoma ja HSM77 Nihti otettiin pois meripelastusvalmiudesta torstaina 25.11. Nihti nostettiin vedestä 28.11, ja Rautauoma pari päivää myöhemmin SMPS Espoon Meripelastajien tukikohtaan. Ennen talvilepoa, veneille tehtiin myös syyshuolot, joiden ansiosta veneet ovat taas käytettävissä keväällä lumien ja jäiden sulaessa.

Auta meitä auttamaan!

Toimintaamme voi tukea usealla eri tavalla:

- Voit liittyä jäseneksi
- Voit lahjoittaa merkkipäivämuistamiset
- Voit ostaa mainostilaa lehdestämme

Lisätietoja www.hmpy.fi



Meripelastajat veden armoilla

Helsingin Meripelastusyhdistyksen venemiestöstä halukkaat pääsivät Lohjan Meriturvaan kouluttautumaan lauantaina 13.11. Yhdistys on järjestänyt Meriturvassa aiemmin koulutuksia muun muassa venemiestössä aloittaville henkilöille.

Lohjalla sijaitseva Meriturvan pelastautumiskoulutusyksikkö on opetushallituksen alainen valtion oppilaitos, jonka tavoitteena on merenkulun turvallisuuden parantaminen. Meriturvassa järjestetään koulutuksia ja tilaisuuksia erilaisille ryhmille ja ammattilaisille, sellaisiksi kouluttautuville sekä muuten merenkulusta kiinnostuneille. Kouluttautumiskohteessamme on 27 m x 43 m sisäallas ja paljon erilaisia pelastautumisvälineitä harjoituksia varten.

Aloitimme päivän koulutuskeskuksen esittelyllä, jonka jälkeen puimme päälle koulutusvaatekuksemme eli uima-asut, niiden päälle puuvillahaalarit ja jalkaan kumitossut. Niiden päälle puimme vielä RT-liivit, eli matkustajalaivoissa käytetyt, melko kömpelöt, mutta elintärkeät pelastusliivit.

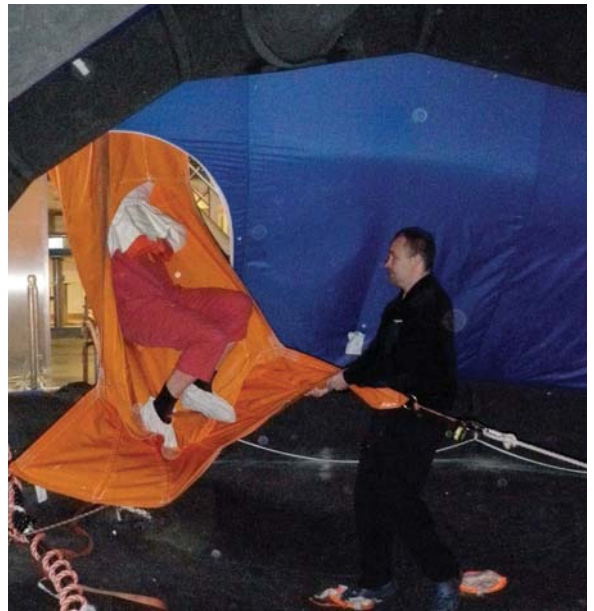
Ensin pelastauduttiin aluksesta käyttäen Meriturvan allasnäkymää hallitsevia "liukumäkeä" sekä "sukkaa". Ilmatäytteisessä liukumäessä laskeutuminen ei tapahdu vapaasti liukumalla, vaan menoa jaloilla tai käsillä jarruttaen. Alhaalta odottavasta avoimesta lautasta siirrytään viereen kiinnitettyyn pelastuslautaan. Liukumäkeä on myös mahdollista käyttää MOR-välineenä, eli Means of Rescue -pelastusvälineenä, jolla saadaan siis pelastettua henkilöitä alukseen. Liukumäkeä voi tukiköysien avulla kiivetä ylöspäin ja myös nostaa köyttä käyttäen avustettavia pelastusalustalla.

Nykyään matkustajalaivoissa yleisemmin käytetty "sukka" jännitti varmasti meistä useim-



Uhrin nosto veneeseen. Kuva: Lasse Kämäräinen

pia. Kankaisen tunnelin läpi sujahdetaan alhaalla odottavaan pelastuslautaan "linkkuasennossa" eli etunojassa, kyynärvarsilla matkaa jarruttaen. Pelastuslautasta miehistö siirtää alas tulijan viressä odottavaan lauttaan. Matkustajien poistumiseen aluksesta ei juuri ole ylimääräistä aikaa, laskennallinen poistumisaika on viisi sekuntia per matkustaja!



Sukkaa pitkin pelastuslauttaan. Kuva: Klaus Hannus

Ensimmäiseksi vedessä tapahtuvaksi koulutus-tehtäväksi saimme tajuttoman uhrin kuljetuksen altaaseen. Tehtävää hankaloitti yhtäkkiä altaassa noussut aallokko. Raskaaltahan se tuntui, ja vieläpä odotettua raskaammalta. Kuljetuksen jälkeen harjoittelimme ryhmissä sekä nousemista että avustettavan nostoa altaan reunalle lihasvoimin. Tämän jälkeen meille näytettiin, kuinka nostoa voi tehostaa köydenpätkän avustuksella. Köydenpätkä pujotetaan avustettavan kainaloiden alta ja selän takaa – tällöin nostaminen on huomattavasti helpompaa. Sitten näimme miten omaa nousua voi helpottaa, eli köysi kiinnitetään molemmista päistään kohteeseen, johon nouseaan siten, että se toimii ikään kuin portaana nousemiselle. Sitten näitä altaan reunalla opittuja taitoja harjoiteltiin altaassa uivalla purjeveneellä. Mieleen jäi, kuinka pienestäkin köydenpätkästä on paljon hyötyä, jos muuta ei ole käytettävissä.

Ryhmänä tuli myös testattua, että uusien standardien mukainen soutuvene ei uppoa, vaikka se olisi täynnä vettä ja siellä olisi seitsemän henkeä. Kovin vakaa se ei kyllä ole, eikä sinne nouseminen tai jonkun nostaminen vedestä ole niin helppoa kuin saattaisi ajatella.



Nykyaikainen soutuvene ei uppoa ylläastattunakaan, mutta kiikkerä se on. Kuva: Klas Hannus.

Ylös altaasta jokainen sai kiivetä haluamallaan tavalla – seinällä riippuvaa verkkoa tai tikkaita pitkin. Seuraavaksi hyppäsimmekin takaisin alas 4,5 metristä, RT-liivit edelleen päällä. Alhaalla meidän piti vaihtaa liivejä jonkun toisen kanssa ja kiinnittää ne vedessä, ja sepä ei ollutkaan niin yksinkertaista.

Pelastuslautan kääntäminen oli jo tuttua monelle, mutta ne jotka eivät olleet sitä kokeilleet, pääsivät sen testaamaan. Jos sitä ei ole koskaan

tehnyt, voi tositalanteessa mennä sormi suuhun. Onneksi uusimmissa matkustajalautoissa olevat pelastuslautat ovat sellaisia, jotka eivät voi avautua nurinpäin uudistettujen kattorakenteiden vuoksi.

Päivämme huipensi ryhmässä pelastuslautalla ajalehtiminen pimeällä, tuulisella ”merellä”, josta meidät vinssattiin pelastushelikopteriin yksi kerrallaan.

Ja vielä lopuksi, jotta Itämeren syksyiset olosuhteet eivät unohtuisi, kävimme piipahtamassa kylmäaltaassa +6° asteisessa vedessä. Heti veden päästyämme asetuimme HELP-asentoon.



HELP-asentoa harjoitellaan kylmäaltaassa. Kuva: Klaus Hannus

Lyhenne HELP tulee sanoista Heat Escape Lessening Posture eli asennon tarkoituksena on vähentää mahdollisimman tehokkaasti lämmön haihtumista kehosta. Siinä asetutaan sikiöasennon tapaiseen, mahdollisimman tiiviiseen pakettiin, jossa polvet vedetään koukkuun lähelle kehoa ja puristetaan kyynärvarret kehoon kiinni. Tehtävänä oli olla altaassa vähintään kaksi minuuttia. Jo tuona aikana huomasi kuinka paljon asento lämmittää, varsinkin sitten kun asennosta lähti uimaan normaalisti. HELP-asento kannattaa jokaisen opetella, jotta todellisen tilanteen tullessa kohdalle sen käyttäminen tapahtuisi automaattisesti.

Päivä oli paitsi opettavainen ja hauska, mutta myös fyysisesti rankka. Meripelastajille päivä antoi arvokkaita taitoja sekä omaa pelastautumista että muiden pelastamista ajatellen, ja opetti myös ryhmänä toimimista.

Teksti: Senni Jokinen



Uudet jäsenemme

Tervetuloa mukaan mahdollistamaan vapaaehtoista meripelastusta!

Ahonen Tapani, Helsinki
Airaksinen Tuukka, Helsinki
Alami Ben, Helsinki
Allison Paul, Espoo
Antinheimo Jussi, Helsinki
Antti-Poika Mikko, Helsinki
Anttila Kari, Helsinki
Autti Heikki, Helsinki
Berg Klaus, Helsinki
Bergman Jan, Helsingfors
Berndtson Crista, Helsingfors
Björn Finn, Helsinki
Blomberg Juhani, Helsinki
Broström Jorma, Helsinki
Collin Jussi, Helsinki
Dahlberg Timo, Helsinki
Dahlman Irene, Helsinki
Dimitri Solovjei, Helsinki
Eberhardt Pentti, Helsinki
Eklund Jani, Helsinki
Ekroos Petri, Helsinki
Eloranta Mika, Helsinki
Eloranta Timo, Muurame
Engman Iiris, Helsinki
Ervast Mika, Helsinki
Eskelinen Rauno, Helsinki
Eskelinen Risto, Helsinki
Eskelinen Seppo, Helsinki
Esko Aki, Helsinki
Fagerström Miikka, Helsinki
Foudila Sakari, Järvenpää
Fritze Hannu, Helsinki
Glad Lauri, Helsinki
Godenhjelm Kai, Espoo
Grech Sandro, Helsinki
Haavisto Antti, Numminen
Hahkala Ville, Helsinki
Hakkarainen Kai, Helsinki
Halttunen Juhani, Helsinki
Hamberg Sari, Helsinki
Hannula Ilkka, Helsinki
Harila Erkki, Helsinki
Heikkerö Risto, Helsinki
Heikkinen Kari, Helsinki
Heikkinen Mikko-Pekka, Helsinki
Heikkinen Pyry, Helsinki
Heiniö Asko, Helsinki
Heinonen Jaakko, Vantaa
Heinvuo Esa Johan, Tuusula
Helander Hannes, Helsinki
Helenius Kyösti, Vantaa
Helenius Ville, Helsinki

Hellsten Rolf, Helsinki
Helminen Riku, Helsinki
Herdina Andreas, Helsinki
Hietala Antti, Kerava
Hiltunen Jouni, Helsinki
Hirvonen Jorma, Helsinki
Hirvonen Markku, Helsinki
Hjelt Rabbe, Grankulla
Hokkanen Pertti, Helsinki
Honkamäki Markku, Tuusula
Hovi Henri, Helsinki
Huhtakallio Erkki, Klaukkala
Huhtala Esko, Vantaa
Huopaniemi Riku, Helsinki
Huovinen Keijo, Helsinki
Huunonen Jarmo, Helsinki
Hyryläinen Jukka, Helsinki
Hyttinen Sami, Tuusula
Hyytiäinen Sanna, Ojakkala
Härkönen Anton, Helsinki
Högman Stig, Vantaa
Ikonen Antti, Helsinki
Jaakkola Jyri, Helsinki
Jaakkola Riikka, Helsinki
Jaatinen Risto, Helsinki
Jokinen Kim, Veikkola
Jouhikainen Petri, Järvenpää
Juote Taina, Helsinki
Jurkkala Risto, Helsinki
Juvonen Mikko, Helsinki
Järvelä Mikko, Helsinki
Järvinen Hannele, Vantaa
Järvinen Juhani, Riihimäki
Jääskeläinen Oskari, Helsinki
Kaarnola Sami, Veikkola
Kalio Jani, Järvenpää
Kalliomaa Hannu, Helsinki
Kalliomäki Tarja, Helsinki
Kallioniemi Olli, Helsinki
Kalmi Pasi, Vantaa
Kantola Veikko, Helsingfors
Karanko Minna, Helsinki
Karhu Risto, Helsinki
Karjalainen Jussi, Vantaa
Karjalainen Tommi, Espoo
Karlsson Kari, Vantaa
Karp Pekka, Helsinki
Keistiö Jari, Vantaa
Kekki Mikael, Helsinki
Kekäläinen Antti, Järvenpää
Kempainen Jouni, Otalampi
Keränen Matti, Helsinki

Kihlanki Topi, Helsinki
Kiiski Rainer, Helsinki
Kilpinen Jorma, Riihimäki
Kivistö Rony, Helsinki
Komulainen Juha, Helsinki
Konttinen Marko, Helsinki
Korhonen Ville, Espoo
Korolainen Raija, Helsinki
Korpiola Tiina, Helsinki
Koskenranta Ari, Helsinki
Koski Tero, Helsinki
Koskimäki Jouni, Helsinki
Kosonen Heikki, Helsinki
Kulmala Ville, Helsinki
Kurki Teppo, Helsinki
Kuuluvainen Ismo, Helsinki
Kühn Werner, Helsinki
Käck Aki, Vantaa
Kähkönen Petri, Helsinki
Kälviä Kari, Helsinki
Kääriäinen Janne, Söderkulla
Kääriäinen Jarmo, Helsinki
Kääriäinen Timo, Espoo
Könönen Keijo, Helsinki
Laaksonen Pirkko, Tampere
Lahtinen Jarkko, Helsinki
Lahtinen Olli-Pekka, Espoo
Lahtomaa Hannu, Helsinki
Laine Mika, Helsinki
Lammi Paula, Helsinki
Lampinen Taneli, Helsinki
Lassenius Nils, Helsingfors
Laurikainen Petteri, Helsinki
Lehtinen Ilkka, Helsinki
Lehtinen Juha, Helsinki
Lehtinen Jukka, Helsinki
Lehtinen Pasi, Helsinki
Lehtinen Petteri, Tuusula
Lehtonen Esko, Helsinki
Lehtonen Juha, Masala
Leppänen Tuukka, Helsinki
Liimatainen Jari, Vantaa
Liimatainen Veli-Matti, Kauniainen
Liljeberg Sebastian, Helsinki
Lindblom Harri, Helsinki
Lindfors Erja, Helsinki
Lindfors Knut, Box
Liski Mikko, Tuusula
Lohvansuu Anssi, Lepsämä
Louhemäki Pekka, Jokela
Louhenkilpi Timo, Helsinki
Luhtasela Jussi, Helsinki

Lundell Mikael, Helsinki
Luukkala Ari, Helsinki
Lyyrtö Aimo, Helsinki
Lyyrtö Markus, Helsinki
Lyytikäinen Raimo, Espoo
Lyytinen Matti, Helsinki
Maanselkä Tapio, Helsinki
Maaranen Petri, Vantaa
Makkonen Simo, Helsinki
Manninen Ari, Helsinki
Mauno Markku, Hyvinkää
Mentu Ari, Helsinki
Meriläinen Antti, Vantaa
Meriläinen Mikko, Vantaa
Miettinen Eko, Helsinki
Miettinen Tommi, Sipoo
Moisio Pekka, Helsinki
Mustakallio Jaakko, Espoo
Myllykangas Tuula, Vantaa
Mäkelä Ari, Espoo
Mäkelä Terho, Helsinki
Mäkinen Timo, Helsinki
Niska Ari, Helsinki
Niskala Juha, Helsinki
Nortamo Ari, Helsinki
Nukarinen Kirsi, Helsinki
Nurminen Esa, Helsinki
Nymalm Bror, Helsinki
Ojala Isto, Helsinki
Ojanen Jouko, Helsinki
Ollikainen Teemu, Helsinki
Paavonen Tapio, Pirkkala
Paju Petri, Box
Pallaskari Teemu, Sääksjärvi
Pasanen Toni, Helsinki
Pauri Tapio, Helsinki
Pelkonen Osmo, Helsinki
Peltonen Ilkka, Lahti
Peltonen Kai, Helsinki
Pennanen Esa-Pekka, Vantaa
Pentikäinen Sami, Vantaa
Penttilä Heikki, Helsinki
Perho Erkki, Helsinki
Perttula Mauri, Helsinki
Perttunen Jaakko, Helsinki
Pessi Timo, Helsinki
Piispanen Seppo, Helsinki
Piitulainen Teemu, Vantaa
Piri Perttu, Lahti
Priha Mika, Helsinki
Puhakka Eero, Helsinki
Puhakka Tuula, Helsinki
Puisto Vesa, Helsinki
Raikunen Matti, Helsinki

Raitio Markku, Vantaa
Rajala Timo, Helsinki
Ranta-aho Sami, Vantaa
Rantala Erkki, Helsinki
Rantala Jaakko, Helsinki
Rantanen Antero, Helsinki
Rauramo Markus, Helsinki
Rautanen Markku, Vantaa
Reijonen Jukka, Vantaa
Reijonen Ronny, Helsinki
Rinne Heikki, Helsinki
Rinne Simo, Klaukkala
Rintanen Juha, Helsinki
Roponen Markku, Vantaa
Ropponen Juha, Helsinki
Rosenberg Mika, Sipoo
Ruottinen Maarit, Helsinki
Ruuska Jukka, Helsinki
Räsänen Ville, Helsinki
Räykkylä Harry, Grankulla
Rönkkö Minna, Espoo
Saarinen Sami, Helsinki
Saaristo Jori, Helsinki
Saarni Risto, Helsinki
Salmi Jari, Vantaa
Salmi Sampo, Helsinki
Salmi Veijo, Espoo
Salminen Raimo, Helsinki
Salo Reino, Helsinki
Salonen Jukka, Helsinki
Salonen Petri, Helsinki
Salopirtti Kuisma, Helsinki
Satama Jukka, Kerava
Saulamo Kari, Helsinki
Savolainen Mari, Helsinki
Seppälä Nina, Helsinki
Sievänen Heikki, Helsinki
Sihvola Matti, Helsinki
Silander Mika, Järvenpää
Sinervo Lauri, Helsinki
Sinervä Kari, Vantaa
Sippola Jouko, Helsinki
Siren Antti, Tampere
Sjölund Jan, Helsinki
Soinne Lauri, Helsinki
Somerma Marko, Helsinki
Somerma Sointu, Helsinki
Springare Juha, Helsinki
Stenberg Timo, Vantaa
Stenros Anne, Helsinki
Ståhlberg Kaarlo, Helsinki
Ståhlhammar Jani, Helsinki
Suikki Auli, Helsinki
Sulkamo Reijo, Helsinki

Sundell Päivi, Helsinki
Suonio Torsti, Helsinki
Sved Sune, Helsingfors
Syrjälä Päivi, Helsinki
Takala Petri, Helsinki
Takala Timo, Espoo
Tammilehto Vesa, Jokela
Tanhuanpää Harri, Helsinki
Tapprest Sirpa, Helsinki
Tarkkinen Joni, Vantaa
Taskinen Terho, Kerava
Tevilin Mikael, Helsinki
Tienhaara Tapio, Helsinki
Tjurin Leena, Helsinki
Tuomola Antti, Helsinki
Tuoriniemi Jari, Vantaa
Tuovinen Timo, Helsinki
Turkia Mika, Helsinki
Turkka Jussi, Helsinki
Turunen Esko, Vantaa
Turunen Markku, Helsinki
Uusitalo Mika, Helsinki
Valkama Eija, Vantaa
Valkama Raimo, Helsinki
Vantaan Liikenne Oy, Helsinki
Vatanen Anu, Espoo
Vattulainen Matti, Riihimäki
Veistelehto Mikko, Helsinki
Venäläinen Kirsti, Helsinki
Vierimaa Timo, Helsinki
Viitala Kari, Vantaa
Viitanen Jari, Helsinki
Viitanen Klaus, Helsinki
Virtanen Tapani, Riihimäki
Visa Mikko, Helsinki
Viskman Marek, Helsinki
Voitto Pekka, Vantaa
von Renteln Bettina, Kauniainen
Voutilainen Jarmo, Helsinki
Väisälä Minna, Helsinki
Wartiainen Olli, Vantaa
Wasiljeff Joel, Helsinki
Westersund Kalevi, Helsinki
Wikström Fredrik, Kauniainen
Wilenius Jaakko, Helsinki
Wuori Ari, Helsinki
Wäänänen Veli-Matti, Helsinki
Ylirotu Ukko, Helsinki
Åkermarck Ingeborg, Grankulla
Öller Tor, Bruxelles
Akkuvoima Oy, Helsinki
B-Sea Boat AY, Vantaa

Valtaosa merellä tapahtuvista onnettomuuksista sattuu valoisaan aikaan, jolloin vesillä myös liikutaan eniten. Syksyn tullessa valoisa aika vähenee ja kesäyön valoisuus muuttuu oikeasti yön pimeydeksi. Pimeys hankaloittaa vesillä liikkumista. Myös meripelastustehtävien suorittaminenkin vaikeutuu. Liikkuminen ei kuitenkaan ole mahdotonta, varsinkaan, kun tietää kuinka vesillä kuljetaan.

Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneistä HSM71 Rautauoma on kuin omiaan pimeässä liikkumiseen, sillä veneen suunnittelussa pimeässä tapahtuva toiminta on otettu alusta asti huomioon. Pimeässä voisi kuvitella tarvittavan paljon valoa, totuus on kuitenkin aivan päinvastainen. Ihmissilmä tottuu vähäiseen valoon siten, että puolen tunnin pimeässä olemisen jälkeen näkökyky on oleellisesti parempi kuin heti valoisasta tultaessa. Tästä syystä HSM71 Rautauomassa käytetään pimeällä mahdollisimman vähän valoja. Ohjaamon kaikki valot on himmennettävissä siten, että niiden valossa näkee toimia, mutta ne eivät heikennä silmän toimintaa. Yleisvalona ohjaamossa, kuten koko veneessä, on mahdollista käyttää punavaloja, jotka säilyttävät pimeänäkökyvyn valkoista valoa paremmin. Lisäksi käytössä on paljon kohdevaloja, jolloin ylimääräistä valoa ei pääse syntymään.

Pimeällä merellä näkee usein veneitä, joilla on etsintävalot jatkuvasti päällä. Rautauomassa valonheittimiä käytetään normaaliajossa vain vähän. Varsinaisen navigoinnin suorittaa veneen ohjaamossa, eturivin keskellä istuva perämies. Hänen päänavigointivälineenään on tutka ja elektroninen merikartta, jossa on navigointiohjelma. Näiden avulla perämies pitää veneen suunnitellulla reitillä. Valonheittimiä käytetään ainoastaan kun perämies haluaa varmistaa merimerkin tai muun kohteen sijainnin. Perämies kertoo veneen sisäpuhelinjärjestelmän avulla ulkona oleville tähystäjille haluamansa merkin tai kohteen suunnan ja etäisyyden, joiden avulla tähystäjä löytää nopeasti halutun kohteen. Näin pimeänäköä heikentävää valoa ei tarvitse käyttää niin paljon.

Oikein kapeissa paikoissa, kuten Villinginsalmessa, HSM71 Rautauomassa on mahdollista

käyttää veneen etuosaan sijoitettuja valoja. Näiden teho on etsintävaloja huomattavasti pienempi, mutta niiden avulla kulkeminen ahtaista paikoista on helpompaa, eikä isoilla etsintävaloilla tarvitse valaista rannalla olevia mökkejä.

Perämiehen lisäksi ohjaamossa on myös ruorimies, joka ajaa venettä perämiehen ohjeiden mukaisesti. Oikean kulkusuunnan pitämistä varten ruorimiehellä on edessään näyttö, josta näkee kuljettavan suunnan. Mikäli merellä on nähtävissä valoja, on niiden avulla suunnan pitäminen kuitenkin helpompaa. Yleistä onkin, että perämies ohjeistaa ruorimiestä ajamaan jotain tiettyä suuntaa.



Kun vene on oikealla suunnalla, ruorimies katsoo ulos ikkunasta, olisiko siellä jotain hyvää valoa tai merkkiä, jonka mukaan venettä voisi ajaa. Päällikkö on kolmas henkilö HSM71 Rautauoman ohjaamossa. Päälliköllä on käytössään oma elektroninen merikartta-navigointiohjelmisto ja lisäksi hän pystyy katsomaan myös perämiehen tutkakuvaa tai veneen toista tutkaa. Kaiken mennessä hyvin, päällikkö varmistaa toiminnan kulkua, eikä hänen tarvitse puuttua mihinkään.

Poikkeuksen valojen käyttöön muodostavat yhdistyksemme tähistys- ja etsintäharjoitukset, missä etsitään esimerkiksi harjoitusmaaleja saaresta, merestä tai maastosta. Harjoituksissa valonheittimiä käytetään luonnollisesti enemmän. Myös etsinnässä, niin harjoituksissa kuin tehtävissä valonheittimiä käytetään tietenkin paljon, koska muuten pilkkopimeästä merestä ei ole mahdollista löytää uhria tai muuta etsittävää kohdetta. Etsintä vaatii miehistöltä saumatonta yhteistyötä, ja siksi etsintää harjoitellaan säännöllisesti.

Rantaa lähestyttäessä rantautumisvalmistelut aloitetaan hyvissä ajoin ennen kiinnittymistä. Miehistö laittaa köydet ja lepuuttajat valmiiksi ja ruorimies testaa hallintalaitteiden toiminnan. HSM71 Rautauoman miehistöllä on jokaiselle mietitty omat tehtävät rantautumisessa ja kiinnityksessä, jolloin päällikön ei tarvitse asiaa joka kerta erikseen ohjeistaa. Työvaloja sytytetään tarpeen mukaan. Yksi tapa on, että veneen peräkannelle sytytetään kirkkaat työvalot, kun taas etuosa pidetään edelleen pimeänä tai valaistaan punaisilla valoilla. Näin kannella olevat henkilöllä on turvallista työskennellä kun he näkevät valojen ansiosta, mutta venettä ajavan pimeänäkökyky ei heikenny ja vene saadaan turvallisesti laituriin. HSM77 Nihdilläkin voi liikkua pimeässä, mutta se on jopa haastavampaa kuin HSM71 Rautauomalla.

Helpoimmin kuljettavat väylät ovat sellaisia, joissa on käytössä valaistut linjataulut ja väylän viittoihin ja poijuihin asennetut valot vilkkuvat samaan tahtiin. Tällainen väylä on esimerkiksi Vuosaaren sataman meriväylä, jolla kulkeminen pimeässä on suorastaan elämyksellistä. Hieman hankalampia valaistuja väyliä ovat ne, joiden turvamerkkien valoja ei ole synkronoitu. Tällöin merkkien ja etenkin niiden valotunnusten merkitys korostuu. Pienen totuttelun jälkeen pohjoisviitan erottaa varsin helposti eteläviitasta ja länsiviitan itäviitasta. Punaiset ja vihreät viitat taas tunnistaa helposti valon väristä. Valaistulla väylällä liikuttaessa kannattaa huomioida, ettei kaikkiin viittoihin ole välttämättä asennettu tunnusvaloja. Valaistuilla väylillä liikuttaessa valonheittimiä ei juuri tarvitse käyttää, sillä silmä erottaa merkkien tunnukset paremmin pimeässä.

Peruserä pimeässä liikkumiseen on HSM77 Nihdilläkin aivan vastaava kuin isommalla sisikollaan. Miehistön vähäisemmän lukumäärän vuoksi, päällikkö ja ruorimies joutuvat kuitenkin keskittymään moneen eri asiaan. Nihdissä on myös käytettävissä vähemmän valonheittimiä, joten pimeässä tapahtuvaan etsintään HSM71 Rautauoma on huomattavasti tehokkaampi meripelastusyksikkö.

Pimeällä liikuttaessa ennakkosuunnittelu korostuu. Vaikka valoisallakin on hyvä suunnitella etukäteen kuljettava reitti, niin pimeässä reittisuunnittelu on vielä tärkeämpää. Reittisuunnittelussa on reitin lisäksi etukäteen selvitetty esimerkiksi hankalat paikat, käännoispisteet ja mahdolliset kulkua rajoittavat kohdat. Etukäteen tehdyn selvityksen ansiosta merellä voidaan sitten keskittyä oleelliseen. Käytettävään reittiin kannattaa kiinnittää huomiota, sillä hieman pidempi reitti voi pimeällä osoittautua paljon nopeammaksi, mikäli reitillä voi käyttää valaistuja väyliä. Valaistuja väyliä on erilaisia.

Kaikkein vaikeimmat väylät ovatkin sitten ne väylät, joiden viitoissa ei ole lainkaan valoja. Tällöin niiden havaitseminen silmillä on mahdotonta ilman valonheittimiä.

Pimeässä liikkumista vaikeuttaa se, että etäisyyksien arviointi silmämääräisesti on erittäin hankalaa. Kaukana oleva kohde voi näyttää olevan hyvin lähellä ja päinvastoin. Varsinkin majakoiden ja loistojen etäisyyksiä on vaikea sanoa, sillä niissä käytettävän valon teho vaihtelee.

Pimeässä liikkuminen on elämys, joka kannattaa veneellä ehdottomasti kokea. Pimeällä liikkumisen perusedellytyksenä on navigoinnin rutiinin harjoittelu valoisalla, sillä pimeässä harjoitteluun ei ole enää mahdollisuutta. Toisaalta ulkomerellä tai ulkosaaristossa kulkevilla valaistuilla väylillä liikkuminen ei ole vaikeaa, koska tarvittavat kohteet erottuvat valotunnusten ansiosta helposti. Vaikeinta pimeällä navigointi on kaupunkien edustoilla, joissa valoa on niin paljon ettei viittojen ja muiden vesillä liikkuvien valoja ole helppoa havaita.

Meripelastajan

mansikkapaikka



PIMEÄLLÄ MERELLÄ

Syksyn tullessa valon määrä vähenee vähitellen ja kesän yöllinen valoisuus muuttuu ensin hämäräksi ja lopulta yön pimeydeksi. Vaikka meri pysyykin samana, niin pimeässä merimaisema näyttäytyy täysin toisenlaisena. Tuttua niemenkärkeä ei pysty erottamaan, vaan ainoastaan ihmisen sytyttämät valot, ja joskus kuun kajo valaisevat maisemaa. Etäisyyksien arviointi on vaikeaa, eikä ohuen valonheittimen muodostaman keilan valossa pysty erottamaan kuin pienen kaistaleen maisemasta. Toiset tällainen maisema tekee pelokkaaksi, toisille taas maisema näyttäytyy salaperäisenä tai uljaana. **Helsingin Meripelastusyhdistyksen** venemiehistössä mukana oleva **Jaakko Heikkilä** kuuluu jälkimmäisiin, sillä pimeä meri on hänen mansikkapaikkansa.

Valon määrä on Suomessa pienimmillään talvipäivän seisauksessa, joka tänä vuonna oli 22. joulukuuta. Tällöin aurinko on Helsingin korkeudella horisontin yläpuolella vain 5 tuntia 49 minuuttia. Joulukuussa veneet on jo nostettu talviteloille, mutta pimeästä merestä pystyy nauttimaan hyvin syys- ja marraskuussa.

HSM71 Rautauoman ja **HSM77 Nihdin** kansimiehenä toimiva Jaakko Heikkilä on kotoisin **Tampereelta**. Tampereelta hänen matkansa Helsinkiin kiersi Englannin kautta, missä hän opiskeli neljä vuotta ympäristötaloustiedettä **Yorkin** yliopistossa. Valmistuttuaan hän palasi Suomeen ja sai varsin pian työpaikan Helsingistä. Näin sisämaan kasvatti löysi itsensä meren ääreltä. Parin Helsingissä vietetyn vuoden jälkeen Heikkilän kaveri sai Jaakon innostumaan purjehduksesta ja Jaakko menikin mukaan kimppeveneeseen. "Yksi huikkeimmista purjehduskokemuksistani on, kun tulimme pimeässä **Taalintehtaalta Hankoon** pelkän paperikartan ja valaistujen linjojen avulla", kuvailee Jaakko Heikkilä alkuaikojen purjehduskokemuksiaan. "Siitä jäi jokin kipinä pimeällä merellä liikkumiseen."



"Pimeällä merellä liikuttaessa ihmisen täytyy luottaa sellaisiin aisteihin, joita päivällä ei juuri tarvitse. Ympärillä olevassa pimeässä meressä kiteytyy kaikki meressä oleva: kunnioitusta herättävä, salaperäinen, hieman pelottava ja hallitsematon", kuvailee Jaakko ajatuksiaan pimeästä merestä. "Silti siellä liikkuminen on rentouttavaa ja tavallaan myös ainutlaatuista", kiteyttää Heikkilä. Meripelastusveneillä pimeässä liikkumisen apuvälineenä käytetään tutkaa, paikannuslaitteita ja elektronista merikarttaa. Silti Jaakko Heikkilän mielestä paras elämys on katsella kaupungin valojen peilautumista tyynen meren pinnalta syksyisessä Helsingin saaristossa.

*Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti
Kuvat: Markku Tamminen*



Pitkä odotus päättyi – Miehistörakennus valmis



Rakennuksen luovutuksen jälkeen talon rakennustyöt jatkuivat sisustustöillä. Näitä töitä yhdistyksen aktiivihenkilöt tekivät omin voimin. Sisustukseen kuului muun muassa hyllyjen ja naulakkojen asentaminen. Vihdoin marraskuun 19. päivänä talo oli ”muuttovalmis” ja Helsingin Meripelastusyhdistyksen vapaaehtoiset meripelastajat saivat siirtää omat tavaransa uuteen taloon. Parinkymmenen vuoden haave oli vihdoin toteutunut.



Uusi miehistörakennus koostuu kolmesta osasta. Heti taloon sisään tultaessa edessä on märkien vaatteiden kuivatustila. Kuivatustilan vasemmalla puolen on miehistön pukeutumis- ja henkilökohtaisten varusteiden säilytystila. Tämä tila on jaettu kahteen osaan, joten miehille ja naisille löytyvät omat tilansa. Kuivatustilan oikealla puolen on kaksi vessaa, lavuaari käsienpesua varten sekä suihku. Vesi lämpiää lämminvesivaraajan avulla, joten lämmin suihku on odottamassa miehistön tullessa mereltä. Rakennuksen lämmityksessä on otettu huomioon ympäristö, sillä talo on varustettu lämmöntalteenottojärjestelmällä ja ilmalämpöpumpulla.

Matosaaren kehitys moderniksi meripelastus-asemaksai sai ison askeleen 29.8., kun uusi miehistörakennus vihittiin käyttöön. Yleisölle avoimena Matosaari-päivänä HSM71 Rautauomankin kummina toiminut Helsingin ylipormestarin puoliso **Jaana Pajunen** vihki miehistörakennuksen käyttöön. Syyskuun alussa miehistörakennuksen rakentajana toiminut Rakennus- ja Maalaus Jaakko Virtanen -niminen yritys luovutti talon yhdistykselle. Alkuperäisessä kustannusarviossa pysyttiin hyvin. Lisäkustannuksia aiheutui ainoastaan yhdistyksen rakennusvaiheessa tehdyistä lisätöistä, joita olivat muun muassa muutamat sähkötyöt ja väliseinän rakentaminen.





En lång väntan till ända – manskapsbyggnaden blev färdig

Maskholmens utveckling till en modern sjöräddningsstation tog ett långt steg framåt den 29.8. då den nya manskapsbyggnaden invigdes. På Maskholmsdagen som var öppen för allmänheten invigde överborgmästarens hustru **Jaana Pajunen**, som också är HSM71 Rautauomas gudmor, manskapsbyggnaden. I början på september överlät Rakennus- ja Maalaus Jaakko Virtanen som fungerat som manskapsbyggnadens byggare huset till föreningen. Den ursprungliga kostnadskalkylen kunde väl hållas. Tilläggskostnader förorsakades endast av föreningen önskade extra arbeten under byggnadsskedet, såsom några elektriska arbeten och en mellanvägg.

Efter överlåtandet fortsatte byggnadsarbetet med inredningsarbeten. Arbetet utfördes av föreningens egna krafter. Inredningen omfattade bl.a. installering av hyllor och klädhängare. Den 19 november var huset äntligen inflyttningsklart och Helsingfors Sjøräddningsförenings frivilliga sjöräddare fick flytta in sin utrustning i det nya huset. En dröm som har funnits i tjugo år har gått i uppfyllelse.

Den nya manskapsbyggnaden består av tre delar. Då man kommer in har man utrymmet för

torkning av våta kläder framför sig. Till vänster om torkutrymmet finns manskapets omklädningsrum och förvaringsutrymmet för personlig utrustning. Utrymmet är tudelat så att damer och herrar har egna utrymmen. Till höger om torkutrymmet finns två toaletter, en lavoar för handtvätt samt en dusch. Vattnet värms av en varmvattenberedare så att en varm dusch väntar när manskapet återvänder från sjön. Miljön har beaktats vid uppvärmningen av bygganden för huset är utrustat med ett värmeåtervinningssystem samt en luftvärmepump.

Hjälp oss att hjälpa!

Du kan stöda vår verksamhet på flera olika sätt:

- Du kan bli medlem
 - Du kan donera bemärkelsedagsgåvor
 - Du kan köpa annonser i vår tidning
- Tilläggsuppgifter www.hmpy.fi

HSM71 Rautauomas räddningsförmåga förbättrades

HSM71 Rautauomas räddningsförmåga blev mångsidigare i början på november när en lyftanordning installerades. Redan när båten byggdes beaktades möjligheten att installera en lyftanordning genom att plats reserverades på akterdäckets vänstra sida. Den 7.11. flyttades Rautauoma till varvet som byggt båten, Marine Alutech, för installation av lyftanordningen. Efter installationen i Teijo var HSM71 Rautauoma åter färdig för uppdrag den 14.11. då båten kördes tillbaka till Helsingfors. Med lyftanordningen kan tunga föremål, såsom stockar, lättare lyftas upp på däck. Lyftanordningen kan också användas då en sjunkande båt skall räddas.

HSM71 Rautauoma genomgick också andra förändringar under hösten då båtens räddningssystem förbättrades. En förbättring gällde lyftsystemet för människor i vattnet, då handkraften ersattes med en elektrisk vinsch. Med det nya systemet är det betydligt lättare att rädda en person i sjögång.

Spaningsövning i mörker

Den 9 oktober samlades fyra båtlag samt HSM71 Rautauoma och HSM77 Nihti i Sibbo inre skärgård för en spaningsövning i mörker. Avsikten med övningen var att utveckla förmågan att röra sig i mörker och demonstrera svårigheten med spaning i mörker. Medlemsbåtsutskottet hade gjort upp en bana på ca 15 nm med små märken, motsvarande fiskenätmärken, utlagda längs banan. Det vindstilla vädret gynnade deltagarna och underlättade båtlagen att hitta nästan alla märken längs med banan. Även om föreningens båda båtar var med var övningen huvudsakligen riktad till medlemsbåtförare. "Det var trevligt att se hur bra båtförarna klarade sig på en krävande bana" kommenterade **Jouko Swanström** som var övningens banmästare.



Jouko Swanström ger instruktioner för övningen före mörkret faller. Bild: Jukka-Pekka Lumilahti

Säsongen avslutades

På grund av den snabba isbildningen togs HSM71 Rautauoma och HSM77 Nihti ur sjöräddningsberedskap torsdagen den 25.11. Nihti togs ur sjön den 28.11. och Rautauoma ett par dagar senare vid FSRS Esbo Sjöräddares bas vid Mellsten i Esbo. Före vintervilan gjordes en höstservice så att båtarna är färdiga för användning på våren då snön och isen smälter.



Kuva: Markku Tamminen



Kuva: Eppu Pesola

Att röra sig i mörker

Största delen av olyckor till havs sker under den ljusa delen av dygnet, då man också mest rör sig på sjön. På hösten minskar den ljusa tiden och sommarnattens ljus förbyts till nattens mörker. Mörkret gör det svårare att röra sig till sjöss och också utförandet av sjöräddningsuppdrag försvåras, men omöjligt är det inte, särskilt inte om man vet hur man färdas till sjöss.

Av Helsingfors Sjärräddningsförenings båtar är HSM77 Rautauoma ägnad till att röra sig till sjöss i mörker. Verksamheten i mörker har tagits i beaktande från början då båten planerades. Man kunde tänka sig att i mörker behövs mycket ljus men det är tvärtom. Människoögat vänjer sig vid låg ljusstyrka, efter en halv timme i mörker är synförmågan väsentligt bättre än genast efter att man kommit från ljuset. Av denna orsak används möjligast litet ljus på HSM71 Rautauoma i mörker. Alla styrhyttens ljus kan dämpas så att man kan fungera men de försvagar inte ögats funktion. Som allmänbelysning i styrhytten, liksom i hela båten, kan rött ljus användas, som bibehåller synförmågan bättre än vitt ljus. Dessutom används många spotlights vilket gör att onödigt ljus undviks.

I **mörkret** ser man ofta båtar där sökljuset är på hela tiden. På Rautauoma används strålkastarna endast litet under normal körning. Den egentliga navigeringen sköts av styrman som sitter på den mittersta platsen i den främre raden i styrhytten. Hans huvudsakliga navigationshjälpmiddel är radarn och det elektroniska sjökortet med navigationsprogram. Med hjälp av dessa håller styrman båten på den planerade rutten. Strålkastaren används endast då styrman vill försäkra sig om var ett sjömärke eller något annat mål befinner sig. Genom båtens interntelefonsystem meddelar styrman riktningen till ett önskat märke eller mål till utkiken ute och med dessa hittar utkiken snabbt det önskade målet. På så sätt minimeras ljusbehovet. På riktigt smala ställen, såsom Villinge sund kan man i HSM71 Rautauoma använda ljusen i båtens för.

Ljusstyrkan i dessa ljus är betydligt lägre än i strålkastarna men det är lättare att röra sig med dem i trånga vatten och man behöver inte lysa upp stugorna längs stranden med starka strålkastare. I styrhytten finns det utom styrman också en rorsman, som styr båten enligt anvisningar från styrman. För att hålla den rätta kursen har rorsman en display som visar kursen. Om det finns synliga ljus på havet är det dock lättare att hålla kursen med hjälp av dem. Det är vanligt att styrman instruerar rorsman att köra i någon bestämd riktning. När båten har rätt kurs söker rorsman ett lämpligt ljus eller märke att styra på. Befälhavaren är dem tredje personen i Rautauomas styrhytt. Befälhavaren har ett eget elektroniskt sjökort med navigationsprogram och han kan dessutom se styrmans radarbild eller båtens andra radar. När allt går bra säkerställer befälhavaren verksamheten och han behöver inte ingripa.

När man närmar sig stranden börjar förberedelserna för förtöjningen i god tid. Manskaper lägger ut fendrar och rep och rorsman testar styrsystemet. På HSM71 Rautauoma finns ett arbetskortssystem som anger varje besättningsmedlems uppgifter vid angöring. Med detta system behöver befälhavaren inte ge instruktioner för sådana situationer varje gång. Arbetsljus tänds efter behov. Ett sätt är att tända starka arbetsljus på akterdäck medan fören hålls mörk eller belyses med röda ljus. På detta sätt är det säkert att arbeta på däck då tillräckligt ljus finns att tillgå men rorsmans förmåga att se i mörkret bibehålls och båten kan tryggt köras till bryggan.

Också med HSM77 Nihti kan man röra sig i mörkret men det är mera krävande än med Rautauoma. Principerna för mörkerkörning är de samma för HSM77 Nihti som för den större brodern. Då besättningen är mindre måste befälhavaren och rorsman koncentrera sig på många olika saker. Nihti har också färre strålkastare så för spaning i mörker är HSM71 Rautauoma en betydligt effektivare räddningsenhet.

Text: Jukka-Pekka Lumilahti

Bild: Markku Tamminen



. LP72

*Helsingin Meripelastusyhdistys
kiittää kaikkia
jäseniään ja tukijoitaan
kaudesta 2010, ja toivottaa
Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta
Vuotta 2011.*

*Helsingfors Sjöräddningsförening
tackar alla sina medlemmar
och de som undersött oss under
säsongen 2010, och önskar
God Jul och Gott Nytt År 2011.*