

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

3/16

- *Kiireisen kesän tapahtumia*
- *Tappokytkin elämänlankana*
- *Yli 40 vuotta meripelastajana*



STADIN TROSSI 3/16

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

Seuraava lehti ilmestyy joulukuussa.

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

Nästa tidning utkommer i december.

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:

3850 kpl / st ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Matti Mitra on toiminut yli 40 vuotta meripelastajana.

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
Uudet jäsenet

sivut 4–5



Mies meressä MOB

sivut 12–15

Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

(pvm tai mpm – Ina eller msa)

www.raja.fi



Trossikampanjasta menestys
Toimenpidekortteja hätätilanteisiin

sivut 6–7



Otteita kesän tapahtumista
Kokouskutsu – Kallelse till höstmöte

sivut 8–11



Pitkän linjan meripelastaja
Svensk resumé

*sivut 16–18
sidorna 19–21*



Pollari tuo asiakkaita

sivut 22–23



Tekniikan armoilla

Usein maissa kuulee naureskeltavan veneilijöille, joilta on loppunut polttoaine vesillä. Ilokseni voin todeta tällaisten tapausten olevan melkein kuin urbaania legendaa. Toki pelastusveneemme ovat avustaneet muutamaa veneilijää tilanteissa, joissa polttoaine on loppunut. Huolimattomuuden sijaan, syynä on valtaosin ollut polttoainemittarin tai jonkun toisen laitteen tekninen virhe. Harva maallakaan mittaa bensiinin tai dieselin määrää työntämällä erillistä mittatikkoa auton tankkiin.

Toinen mistä maissa kuulee veneilijöitä usein arvosteltavan, on veneilijöiden kyky korjata ja huoltaa veneitään. Myönnän, että tänäkin kesänä olemme suorittaneet muutamia tehtäviä, jotka ovat johtuneet huolimattomuudesta. Paljon enemmän olemme kuitenkin olleet mukana tehtävissä, joissa moottori ja muut järjestelmät ovat asianmukaisesti huollettu, eikä vene silti vaan toimi. Nykyajan moottorit ja järjestelmät ovat muuttuneet paljon monimutkaisemmiksi kuin ennen. Mielestäni on kohtuutonta olettaa, että kaiken pystyy korjaamaan keikkuvassa veneessä itse.

Yhdistyksen kannalta kesä on mennyt varsin mukavasti. Kuolemaan johtaneita veneilyonnettomuuksia ei alueellamme ole onneksi tapahtunut, pienempiä tilanteita kylläkin. Myös pelastusveneillämme on ollut teknisiä murheit, mutta ne on saatu korjattua varsin nopeasti. Kiitos siitä kuuluu veneenhoitajille, huoltotoimikunnalle sekä kaikille tarkastuksiin, huoltoihin ja korjauksiin osallistuneille.

Mukavaa syksyä,

Utlämnad åt tekniken

I flera länder hör man att det skrattas åt båtförare för vilka bränslet tagit slut. Till min glädje kan jag konstatera att dessa fall nästan är en urban legend. Visst har våra räddningsbåtar hjälpt några båtförare i situationer där bränslet tagit slut. Snarare än slarvighet har det oftast varit fråga om tekniskt fel i bränslemätaren eller någon annan utrustning. Sällan mäter någon bränslemängden heller på land genom att sticka en mätsticka i tanken.

En annan sak som man hör folk iland kritisera båtförare för är att man inte kan reparera och underhålla sina båtar. Jag medger att vi också denna sommar utfört några uppdrag som har berott på slarv. Mycket oftare är vi dock med på uppdrag där motorn och andra system har underhållits korrekt men ändå fungerar båten inte. Moderna motorer och system har blivit mycket mera komplicerade än förr. Min åsikt är att det är orimligt att förvänta sig att man själv kan reparera allt i en gungande båt.

Ur föreningens synpunkt har sommaren gått synnerligen bra. Olyckor med dödlig utgång har lyckligtvis inte inträffat på vårt område, men nog mindre incidenter. Också våra räddningsbåtar har haft tekniska problem men de har snabbt kunnat repareras. För det tackar vi de båtansvariga, serviceutskottet samt alla som deltagit i inspektioner, servicearbeten och reparationer.

Trevlig höst,

Jukka-Pekka Lumilahti

Puheenjohtaja /Ordförande

pj.helsinki@messi.meripelastus.fi



Uudet jäsenet, tervetuloa tukemaan toimintaamme

Leevene Oy	Helsinki	Hirsto Ilkka	Helsinki	Koistinen Timo	Vantaa
Harjanti Oy	Helsinki	Hirviniemi Harri	Vantaa	Koivunen Seppo	Helsinki
		Hirviniemi Joel	Vantaa	Kokkala Ville	Helsinki
Aaltio Panu	Luhtajoki	Hokkanen Henrik	Järvenpää	Kokkila Lauri	Helsinki
Aavikko Jarmo	Helsinki	Holsti Jaana	Espoo	Kokko Ari	Vantaa
Ahola Mikko	Vantaa	Hongisto Jonatan	Helsinki	Koljonen Juha	Perttula
Ahonen Kari	Helsinki	Honkavaara Jouni	Helsinki	Korhola Onni	Espoo
Airas Matti	Helsinki	Honkavaara Markku	Helsinki	Korhonen Ilkka	Helsinki
Al Take Amir	Vantaa	Hovilainen Rainer	Helsinki	Korpi Henri	Helsinki
Ala-Könni Joonatan	Helsinki	Huima Pekka	Helsinki	Korpiniitty Pekka	Helsinki
Ala-Seppälä Vesa	Vantaa	Hänninen Markku	Nummela	Koskinen Jukka	Espoo
Alho Pertti	Helsinki	Hytönen Juha	Vantaa	Kovanen Samuli	Helsinki
Andersson Tom	Helsinki	Hytönen Jukka	Helsinki	Krouglov Pavel	Helsinki
Antonova Daria	Espoo	Hyvärinen Ilkka-Antti	Helsinki	Kuisma Reijo	Helsinki
Lampinen Antti	Helsinki	Hyötylänmäki Mikko	Helsinki	Kujala Jari	Vantaa
Anttila Lasse	Helsinki	Häilä Raimo	Vantaa	Kullman Isak	Helsinki
Backman Bo	Helsinki	Hämäläinen Joonas	Helsinki	Kuusisto Harri	Vantaa
Berg Mika	Helsinki	Hänninen Seppo	Helsinki	Kuusterä Antti	Helsinki
Blom Lars	Helsinki	Ihamäki Elina	Helsinki	Kämäräinen Vesa	Helsinki
Breider Markku	Helsinki	Immonen Terho	Vantaa	Lahtinen Pasi	Helsinki
Eriksson Tom	Feldmeilen	Issa Walid	Vantaa	Laiho Toni	Porvoo
Eskelinen Vesa	Vantaa	Izarra Ollikainen Erkki	Helsinki	Laine Laura	Helsinki
Forsman Caj	Helsinki	Jatila Timo	Helsinki	Laitinen Kimmo	Helsinki
Granström Kaj	Helsinki	Jensen Jimmy	Helsinki	Lammila Karri	Kerava
Haaranen Kari	Kråkö	Jeskanen Ari	Kerava	Lampinen Leo	Helsinki
Haario Seppo	Helsinki	Johansson Pekka	Helsinki	Lappalainen Tuomo	Helsinki
Haavisto Henrietta	Helsinki	Jouhi Lauri	Helsinki	Latva-Käyrä Pasi	Nuppulinna
Haber Samu	Helsinki	Jurmu Esa	Helsinki	Leino Antero	Vantaa
Haili Lauri	Helsinki	Jyrkinen Johanna	Helsinki	Lepola Pia	Helsinki
Hakamo Tanja	Tuusula	Jäppinen Juha	Helsinki	Leppä Vesa	Helsinki
Hallberg Joacim	Helsinki	Kaasinen Joel	Helsinki	Lettolammi Juhani	Helsinki
Halme Harri	Helsinki	Kaisjoki Jussi	Helsinki	Liljeström Riku	Helsinki
Hamara Harri	Helsinki	Kaljonen Timo	Helsinki	Lindel Laura	Helsinki
Hanelius Arto	Jäniksenlinna	Kallio Mikko	Helsinki	Lindén Asko	Helsinki
Happonen Antti	Helsinki	Karhu Raija	Helsinki	Lindholm Jari	Helsinki
Hartman Kaarlo	Helsinki	Karjalainen Matti	Helsinki	Lindholm Max	Helsinki
Hassinen Sami	Helsinki	Karla Heikki	Helsinki	Lindqvist Kari	Helsinki
Hauhio Juha	Helsinki	Karlen Suvi	Helsinki	Lindroos Olli	Helsinki
Haukka Arto	Vantaa	Karlsson Kim	Helsinki	Lundin Fredrik	Helsinki
Heikkinen Jukka	Helsinki	Karlsson Thorbjörn	Helsinki	Luoma Pirkko	Helsinki
Heilä Aarni	Helsinki	Karppala Mirko	Salo	Luukas Lassi	Vantaa
Heino Juuso	Helsinki	Kaski Timo	Helsinki	Luukkonen Timo	Helsinki
Heinonen Jarkko	Tuusula	Kauppala Petteri	Helsinki	Lyly Jarmo	Helsinki
Heiskanen Saara	Helsinki	Kekki Juha-Pekka	Västerskog	Lönnroth Aki	Helsinki
Helenius Wille	Helsinki	Kenneth Riska	Helsinki	Malinen Sauli	Helsinki
Helin Mikko	Helsinki	Kettunen Jussi	Helsinki	Malva Lauri	Helsinki
Helkamo Timo	Kerava	Kiikeri Markku	Helsinki	Manner Kalle	Vantaa
Hiltunen Peter	Helsinki	Kiuru Marko	Helsinki	Manninen Ville	Vantaa
Hiltunen Samir	Vantaa	Klemm Pirita	Helsinki	Mantila Kalervo	Rajamäki
Hindrén Andreas	Ekenäs	Kling Seppo	Helsinki	Mattila Karppa	Helsinki



Peetu Huittinen ja Mila Lepistö olivat mukana Trossi-kampanjassa. Kuva: Tuula Lumilahti

Toimenpidekortteja hätätilanteisiin

Rajavartiolaitos yhdessä Meripelastusseuran, muiden viranomaisten sekä usean pienvarustamon kanssa laati viime talvena toimenpidekortteja erilaisten hätätilanteiden varalle. Nämä kortit oli suunniteltu rannikon ja sisävesien ammattiliikenteeseen. Näiden korttien perusteella Rajavartiolaitos laati vastaavat kortit myös veneilijöille. Kortteja on yhteensä kahdeksan, jotka antavat ohjeita yleisimpiin hätätilanteisiin. Ennakointi, varovaisuus ja veneessä pysyminen ovat paras tapa onnettomuuksien ehkäisyyn vesillä. Korttien avulla voi koko miehistön voimin miettiä etukäteen omaa toimintaa hätätilanteessa ja harjoitella niissä käsiteltyjä asioita. Vaikka kortit ovat viranomaisten tekemiä, eivät ne ole sitovia tai velvoittavia. Niitä voi myös muokata oman tarpeen mukaan esimerkiksi lisäämällä valmiiksi veneen tiedot.

Kortit on tehty seuraaviin tilanteisiin:

- *Hätäilmoitus*
- *Mies Meressä (MOB)*
- *Konevika / Black Out*
- *Tulipalo*
- *Hätäankkurointi*
- *Sairaskohtaus*
- *Karilleajo / yhteentörmäys*
- *Veneen jättö*

Kortit löytyvät Rajavartiolaitoksen sivuilta:

www.raja.fi/ohjeita/ohjeita_veneilijoille/toimenpidekortit

Tervetuloa tapaamaan meripelastajia



Pyhäinpäivänä (la 5.11) vapaaehtoiset meripelastajat kunnioittavat merelle hukkuneita ihmisiä osallistumalla paraatiin Merenkulkijoiden ja mereen menehtyneiden muistomerkillä. Merkki sijaitsee Eiran rannassa Kahvila Carusellin ja Löyly Saunan välissä. Paraatin kanssa samaan aikaan muistomerkillä järjestetään muistotilaisuus. Paraatiin jälkeen meripelastusveneet kiinnittyvät Eteläsataman Vironaltaalle, jolloin niihin ja niiden miehistöön voi vapaasti tutustua.

Trossikampanjasta menestys

Kesäkuun alussa yhdistys järjesti Trossi-kampanjan, jossa jaettiin Trossi-esitteitä helsinkiläisiin venekerhoihin. Kampanjasta oli etukäteen sovittu venekerhojen commodoreiden kanssa. Kolmen hengen tiimi rantautui koulutusvene Aava R:llä lähes kolmeenkymmeneen venesatamaan ja jakoi reilut neljätuhatta esitettä Trossista. Kahden viikon aikana tiimi suoritti myös yhden pelastus- ja ensiaputehtävän, kun erään venekerhon laiturille noukittiin väsynyt ja kylmettynyt uimari. Tiimin antaman ensiavun jälkeen paikalle saapunut pelastuslaitoksen ambulanssi hoiti jatkotoimenpiteet. Kampanjan yhteydessä yhdistys sai erittäin runsaasti uusia Trossi-jäseniä. Hyvien kokemusten perusteella ensi kesälle onkin suunnitteilla vastaavantyylinen kampanja.



Matosaaren meripelastusasema 30 vuotta

Vuonna 1986 yhdistys pääsi ensimmäistä kertaa omaan tukikohtaan, kun se sai vuokrattua Matosaaren pohjoisosan Helsingin kaupungilta. Kolmessakymmenessä vuodessa Matosaaresta on kehittynyt ja kasvanut toimiva meripelastusasema.



Kuva: Pekka Lappalainen

KLADI

Rautauoma on tuomassa yhtä juhannuksen avuntarvitsijaa Matosaareen.

Otteita kesän tapahtumista

Operaatio Meritähti juhannuksena

Helsingin Meripelastusyhdistyksen perinteinen Juhannuspäivystys alkoi jo juhannustorstaina, kun molempien veneiden miehistöt saapuivat alkuillasta Matosaaren meripelastusasemalle. Aluksi oli juhannussuunnitelmien teko ja tehtävien jakamista. Kello 19.07 Trossi-palvelunumerosta soitettiin: Jollaksen itäpuolella sijaitsevassa laiturissa oli kiinni moottorivene, jonka kone ei käynnistynyt. Koska kyseinen tehtävä ei ollut kiireellinen, PV Rautauoman miehistö suoritti rauhassa veneeseen lähtövalmistelut. Kello 20.55 seitsemänmetrin mahonkivene oli saatu hinattua Rautauoman toimesta korjaamolle ja miehistö käänsi keulan kohti Matosaarta.

Juhannusaattona PV Mikrolog III suoritti kaksi tehtävää, joissa molemmissa veneet olivat konevian takia jääneet ajalehtimaan keskelle väylää. Aattoiltana PV Rautauoman miehistöä vahvistettiin Laajasalon VPK:n sammutusmiehillä ja Rautauoma suuntasi kokkopartioon Itä-Helsingin ja Sipoon vesille. Mikrolog puolestaan jäi päivystämään Helsingin edustalle. Vilkkaasta veneiliikenteestä huolimatta pelastus- tai avustustehtäviä ei aattona ollut enempää.

Juhannuspäivä valkeni sumuisena. Partioajossa ollut Mikrolog sai Meripelastuslohkokeskus Helsingistä (MRSC Helsingistä) hälytyksen kello 12:52: ”Pirttisaaren eteläpuolella ajalehtii sumussa moottorivene, jonka kyydissä on kaksi henkilöä.” Mikrolog lähti kohti oletettua paikkaa, jonne oli noin puolen tunnin matka. Onneksi avuntarvitsijalla oli navigaattori, jonka perus-

teella Mikrolog sai tarkat koordinaatit ja avun tarvitsija oli helppo löytää. Tilannepaikalla selvisi, että veneestä oli katkennut moottorin hihna, jonka seurauksena moottori oli päässyt ylikuumenemaan. Veneilijällä oli mukanaan varahihna, mutta sen vaihtaminen keikkuvalla merellä ei ollut mahdollista. Mikrolog hinasi veneen suojasatamaan, ja miehistö auttoi hihnan vaihtamisessa. Koneen ylikuumeneminen oli harmillisesti vahingoittanut moottorin tiivisteitä, joten konetta ei saatu hihnan vaihdollakaan kuntoon. Mikrolog otti veneen vielä uudestaan hinaukseen, tällä kertaa kohti mannerta. Koska avun tarvitsijat olivat menossa itään ja Porvoon meripelastajien PV Aktia oli myös liikkeellä, Mikrologin miehistö ehdotti porvoolaisille, että he jatkaisivat hinauksen perille saakka. Kellon ollessa 15.33 Mikrolog luovutti hinauksen PV Aktia Porvoolle ja lähti jatkamaan partiota kohti länttä.

Kolme minuuttia ennen Mikrologin tehtävää myös Rautauoma sai tehtävän. Tällä kertaa Trossi-palvelunumero kertoi, että Sipoon saaristossa oli purjevene, joka oli saanut ankkuriköyden potkuriinsa. Rautauoma lähti Matosaaresta kohti Sipoota, ja kello 13.00 se saapui avuntarvitsijan luokse. Rautauoman ja purjeveneeseen miehistöt siirtyivät purjeveneeseen keulaan, jotta veneen perä nousisi hieman ylemmäs. PV Rautauoman miehistöön ei kuulu sukeltajaa, mutta pintauimari kyllä. Ilman sukelluslaitteita toimivalla pintauimarilla on mahdollisuus päästä noin metrin syvyyteen, joka yleensä riittää myös potkurin ympärille takertuneiden köysien irrottamiseen. Rautauoman pintauimari onnistuikin



*Helsingin seudun suurin juhannuskokko
taisi löytyä Hevossalmesta.*

irrottamaan suurimman osan purjevereen potkurissa olleesta köydestä. Osa köydestä oli kuitenkin sulanut kiinni akselitiivisteiden ja akselin väliin. Potkuri kuitenkin saatiin pyörimään. Näin veneellä pääsi liikkumaan purjeiden avulla sekä lyhyitä matkoja myös moottorin avulla. Rautauoman miehistö suositteli veneilijöille kuitenkin, että mantereelle saavuttaessa purjeverene olisi syytä nostaa ylös lisävahinkojen estämiseksi. Tunnin aherruksen jälkeen kello 14.00 Rautauoman työt oli tehty.

Juhannuspäivystyksen päättyessä PV Mikrolog III:n ja PV Rautauoman miehistöt olivat suorittaneet kymmenen erilaista tehtävää. Onneksi vakavilta onnettomuuksilta Helsingin ja Sipoon vesillä vältyttiin.

Vesibussi uppoamassa

Maanantaina 4.7. PV Mikrolog III oli miehitettynä Matosaaressa. Kello 17:46 MRSC Helsinki hälytti: "Itä-Helsingin vesillä vuoroliikenteessä ollut vesibussi oli ajanut kiville, saanut vuodon ja oli uppoamassa. Vesibussin kyydissä oli kuusi henkilöä." Onnettomuuspaikalle oli Matosaaresta matkaa vajaa kolme meripeninkulmaa, mutta matkaan sisältyi muun muassa Villingin salmen kapeikko. Matkalla Mikrologin miehistö sai lisätietoja, että vesibussin päällikkö oli saanut ajettua vesibussin Isoon-liluotoon, jonne matkustajat oli saatu evakuoitua. Mikrolog valmistautui matkalla tyhjennystehtävään. Kun vesibussi tuli miehistön näkyviin, näky oli aika lohduton: vesibussin keula oli jo lähes kokonaan veden alla. Kello 18.01 Mikrolog oli vesibussin kyljessä. Mikrologilla ei veneen pienestä koosta ja apukoneen sekä invertterin puutteesta johtuen ole sähköistä uppopumpua, vaan tyhjennykseen käytetään bensäkäyttöistä

yhdistettyä sammutus- ja tyhjennyspumppua. Pumppu on kohtalaisen tehokas, mutta vaatii käyttäjiltään taitoa. Nyt pumppu saatiin välittömästi toimintakuntoon, ja veden tyhjennys alkoi. Samaan aikaan paikalle saapui MRSC:n hälyttämänä myös Vartiolaiva Turvan partiovene. Tarkempi vuotokohta saatiin paikallistettua, ja sen kohdalle asetettiin vuotomatto veden tuloa hillitsemään. Tilanne rauhoittui, vesibussin uppoaminen saatiin estettyä, ja lopulta sen keulakin oli saatu takaisin veden päälle. Tässä vaiheessa Mikrologin työ alkoi olla tehty. Vesibussiyritys järjesti paikalle sukeltajan, jonka jälkeen yrityksen hälyttämät muut henkilöt jatkoivat vuotokohdan paikkaamista ja vesibussin siirtoa telakalle. Mikrolog lähti kohti Matosaarta kello 19.42.

Sähköt hävisivät

Torstaina 14. heinäkuuta viikkokoulutus oli juuri päätynyt Matosaaressa, kun Trossi-palvelunumero soitti: "Alle seitsemänmetrisen moottorivereneen sähköt olivat alkaneet pätkiä aallokossa. Paikalle sattunut sivullinen hinasi veneen turvasatamaan Katajanokan jäänmurtajalaitureille. Veneessä oli kolme henkilöä." Koska vene oli kiinni rannassa, kyseessä ei ollut meripelastustehävä. Onneksi veneilijä oli Trossi-jäsen, joten hänelle ei tullut kustannuksia veneen hinauksesta. Kello 21.50 Mikrolog lähti Trossi-tehtävälle Matosaaresta. Kello 22.05 Mikrolog pääsi paikalle ja tarkemman selvittelyn jälkeen päädyttiin hinaamaan vene kotisatamaan. Kello 22.40 hinaus oli ohi. Matosaareen Mikrolog palasi 23.07, jonka jälkeen miehistö lähti kotiin lepäämään.

Saaristoliikenteessä ollut vesibussi oli upota. Vesibussin päällikkö ajoi veneen laiturin, jolloin matkustajat pääsivät turvaan. Kuva: Rajavartiolaitos





Kiireinen keskiviikko

PV Mikrolog III oli miehitettynä Matosaaressa keskiviikkona 27.7., kun alkuillasta alkoi tapahtua. MRSC Helsinki hälytti kello 15.07: ”Aivan Kuiva Hevosen itäpuolella purjevene oli ajanut kiville, eikä pääse omin avuin pois. Veneessä on kaksi henkilöä.” Mikrologin miehistö suuntasi keulan kohti itää, mutta samalla miehistö pohitti missä vene voisi olla. Kuiva Hevonen on kohtalaisen iso ja syvärantainen saari, eikä sen rannalla tai lähistöllä ole juurikaan tapahtunut karille ajoja. Kohteen paikallistamista ei helpottanut, että veneen tuntomerkit olivat purjevene, valkoinen runko ja yksi masto. Heti Mikrologin päästyä Viipurinkiveltä ulos merelle, miehistö näki Västrä Rödhällenin pohjoispuolella purjeveneiden paikassa, jossa on matalikko. Miehistö arveli, että kyseinen vene voisi olla karille ajanut purjevene. Puhelinsoitto avuntarvitsijalle ei tuonut tilanteeseen selvyttä, sillä avuntarvitsija ei osannut tarkemmin paikkaa kertoa. Mikrologin miehistö päätti kuitenkin ajaa Västrä Rödhällenin kautta. Se kannatti, sillä avuntarvitsija löytyi. Oikea paikka tosin oli yli meripeninkulman verran itään ilmoitetusta paikasta, eikä sieltä olisi edes nähnyt avuntarvitsijaa.

Tuuli oli karilleajopaikalla noin 11–12 metriä sekunnissa, eli kohtalaisen kovaa. Kirjallista vastuusitoumusta ei Mikrologin miehistö pystynyt tekemään, vaan tällä kertaa käytettiin suullista sopimusta. Varsinainen karilleajopaikka oli myös hankala, sillä purjeveneiden edessä oli kiviä. Veneen sivulla vettä oli niin vähän, että siinä olisi voinut vaikka kävellä, ja purjeveneiden takanakin oli matalaa. Usein purjeveneitä pyritään irrottamaan karilta mastosta kallistamalla. Tällä kertaa se ei ollut kovan tuulen, ison aallokon ja haastavan paikan vuoksi mahdollista. Ainoa vaihtoehto oli yrittää irrottaa purjevene hinaamalla sitä perästä tulosuuntaan. Hinausköysi kiinni, sitten löysää pois ja irrotus. Mitään ei kuitenkaan tapahtunut, sillä purjevene oli lujasti karikossa kiinni.

Uusi yritys eri kulmasta, edelleenkin vene ei irronnut. Vasta usean yrityksen jälkeen vene hitusen liikahti. Hetken päästä purjevene liikkui jo enemmän, ja kohta se oli kokonaan irti karikosta. Kovan kelin vuoksi Mikrologin miehistö ei päässyt itse tarkastamaan mahdollisia purjeveneiden vuotoja, vaan purjeveneiden miehistö teki sen itse. Onneksi vuotoja ei tullut, ja sekä purjeveneiden moottori että peräsin toimivat. Hetken aikaa Mikrologin miehistö saattoi purjevenettä siltä varalta, että matkalla olisi ilmennyt lisävahinkoja. Samalla miehistö neuvoi purjevenettä suuntaamaan telakalle vaurioiden tarkastukseen. Kello 16.08 tehtävä oli ohitse.

Kello 19.04 MRSC Helsinki hälytti uudestaan: ”Hevossalmen länsipuolella noin 13-metrinen moottorivene oli tuuliajolla, yksi henkilö kyydissä.” Mikrolog oli palannut edelliseltä tehtävältä Matosaareen, joten matka-aikaa kohteeseen oli vain yhdeksän minuuttia. Isohkon moottoriveneen varoitusjärjestelmän valot olivat syttyneet, eivätkä moottorit suostuneet enää käynnistymään. Vene otettiin Mikrologin hinaukseen. Turvasatama oli tällä kertaa kapeiden väylien varrella Jollaksessa, niinpä Mikrologin miehistö päätti käyttää lyhyttä hinausköyhtä normaalin pitkän sijasta. Yhdistelmän ohjailukyky oli erittäin rajoitettu, joten Hevossalmen siltavahdin ja Hevossalmeen Mikrologin kanssa samaan aikaan tulneiden vesibussien ja saaristolaivojen kanssa sovittiin turvallisista kulkujärjestyksistä. Hevossalmissa matka sujui hyvin, vaikka hinattava olikin kaksi kertaa pidempi ja lähes kolme kertaa Mikrologia painavampi. Lopuksi Mikrologin miehistö otti hinattavan kylkihinaukseen, ja näin moottorivene saatiin kotisatamaan kello 20.05.

Ilta ei ollut vielä ohitse, vaan MRSC Helsinki hälytti uudestaan saman tien: ”Stora Lekholmenin luona oli avovene, jossa oli viisi henkilöä koneongelmaisessa veneessä. Hälytystilanne.” Mikrolog ei kääntynyt-

kään Matosaareen, vaan suuntasi suoraan itään. Kello 20.20 moottorivene oli jo hinauksessa, suuntana tällä kertaa turvasatama Puotilan Vartiokylänlahdella. Vajaan tunnin päästä avustettava otettiin kylkihinaukseen, jolloin se saatiin lipumaan sujuvasti omalle laituripaikalleen. Palumatka alkoi kellon ollessa 21.15. Kauaa Mikrolog ei kotia päin ennättänyt kulkea, kun kello 21.43 tuttu hälytys kuului jälleen: Mikrolog, tässä MRSC Helsinki, hälytystilanne Stora Lekholmenin luona, moottorivene, jossa kaksi henkilöä oli ajanut kiville. Pahoja vuotoja ei pitäisi olla.” Mikrolog lähti tuttuun paikkaan, mutta matkalla miehistö näki tuntomerkkeihin sopivan veneen noin puolen meripeninkulman päässä Stora Lekholmenista, Sandholmenin länsipuolella. Vene osoittautui avuntarvitsijaksi ja niin alkoi tapahtuman selvittely. Onneksi vuotoja ei ollut, mutta moottoriveneen kumpikin perävetolaite oli vaurioitunut karilleajossa. Veneen ruorissa ollut henkilö sanoi, ettei koskaan aja viitan väärältä puolen, ja että on kulkenut samasta paikasta useita kymmeniä kertoja. Tällä kertaa viitta oli kuitenkin jäänyt väärälle puolen, ja seurauksena oli pohjakosketus veden rajassa olevaan kivikkoon. Mikrologin miehistö otti veneen perähinaukseen, suuntana jälleen Vartiokylänlahti. Kello 23.02 tehtävä oli ohitse, iltapäivän tuuli oli laantunut ja päivän valoisuus oli vaihtunut illan hämärään. Mikrologin miehistö suuntasi kauniissa heinäkuisessa illassa kohti Matosaarta. Kiireinen ilta oli ohitse.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti

Rautauoma pistäytyi partioajon yhteydessä Porvoossa.



Kokouskutsu – Kallelse till höstmöte

Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään [tiistaina 29.11.2016](#) klo 18.00 Helsingfors Segelklubbin (HSK) kerhotilassa Lauttasaaressa. Osoite on Vattuniemen puistotie 1.

Puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja ovat erovuorossa joka vuosi. Puheenjohtaja Jukka-Pekka Lumilahti ja varapuheenjohtaja Matti Piispanen ovat ilmoittaneet olevansa käytettävissä. Hallituksen varsinaisten jäsenten toimikausi on kaksi vuotta. Tällä kertaa erovuorossa ovat Ritva Heikkinen, Christian Kurtén ja Markus Cannelin. Heistä Markus Cannelin ei ole enää käytettävissä, mutta Ritva Heikkinen ja Christian Kurtén ovat.

Henkilövaalien lisäksi kokouksessa käsitellään muut sääntömääräiset asiat.

Helsingin Meripelastusyhdistys – Helsingfors Sjöräddningsförening rf:s medlemmar sammankallas till stadgeenligt höstmöte [tisdagen den 29.11.2016](#) kl.18.00 på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö. Adressen är Hallonnäs parkväg 1.

Ordföranden och viceordföranden väljs varje år. Ordförande Jukka-Pekka Lumilahti och viceordförande Matti Piispanen har meddelat att de står till förfogande. Mandattiden för ordinarie styrelsemedlemmar är två år. I tur att avgå denna gång är Ritva Heikkinen, Christian Kurtén och Markus Cannelin. Av dem står Markus Cannelin inte mera till förfogande, men det gör Ritva Heikkinen och Christian Kurtén.

Utöver personvalen behandlas de andra stadgeenliga ärendena på mötet.

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla. Tervetuloa! – Servering. Välkomna!



Mikrolog pysäytti itsestään kulkevan veneen.

Mies meressä MOB

Tappokytkin – turhaakin turhempi?

Punainen joustava muovinen naru on tuttu varuste avoveneissä. Moni kokee sen epämiellyttäväksi ja turhaksi. Se voi kuitenkin pelastaa henkesi.

Helsinkiläinen Mikael Niinivaara sai toukokuisena sunnuntaina puhelun ystävältään. Ystävä oli Suomenlinnassa ja pyysi Mikaelia hakemaan hänet sieltä. Ystävän vene oli viiden metrin mittainen kovapohjainen kellukevene (RIB), jolle vauhtia antoi 50 hevosvoiman perämoottori. Vene ei ollut lainkaan vieras Mikael Niinivaaralle, sillä myös hänellä itsellään on RIB-mallinen vene. Niinivaara hyppäsi veneen kyytiin Sarvastossa, käynnisti sen moottorin ja irrotti köydet laiturista. Ilma oli paras mahdollinen, aurinko paistoi, eikä tuulta ollut kuin pari metriä sekunnissa. Tappokytintä veneessä ei koskaan käytetty. Se ei ollut Niinivaaralle ongelma, sillä ei hän omassakaan veneessä sitä käytä. ”Tappokytin tuntui tutuilla vesillä ja hyvissä olosuhteissa jotenkin turhalta, eikä veteen putoaminen tuntunut omalla kohdalla kovin realistiselta ajatukselta”, Niinivaara kertoo. Pelastusliivejä Niinivaara sen sijaan käytti, ja kevästä johtuen päällä oli tällä kertaa kunnollinen kelluntatakki. Sarvastonlahdelta päästyään, Niinivaara nosti nopeutta

ja RIB nousi kevyesti plaaniin. Maisemat olivat hänelle tuttuja, olihan hän aloittanut veneilyn optimistijollalla jo 8-vuotiaana. Sen jälkeen veneilykokemusta oli kertynyt erilaisilla veneillä jo 40 vuoden ajan.

Pelastusvene Mikrolog III:n päällikkö Markku Tamminen oli saapunut sunnuntaina Matosaaren meripelastusasemalle jo kahdeksan maissa. Kansimiehenä hänellä oli Ritva Heikkinen, joka Markun tavoin on ollut mukana meripelastuksessa jo usean vuoden ajan. Matosaassa oli käynnissä uusien meripelastajien koulutusviikonloppu. Uusista meripelastajista mukana Mikrologilla olivat Pasi Raatikainen ja Joonas Hämäläinen. Aamupäivällä Mikrologin miehistö oli käynyt avustamassa vasta vesille laskettua purjevenettä, jonka moottori ei ollut käynnistynyt. Paluumatkalla puolestaan harjoiteltiin vauhdissa toisen veneen kylkeen ajamista. Ritva, Markku, Pasi ja Joonas olivat tutustumassa Mikrologin varusteisiin Matosaaren laiturissa, kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti kello 13.23: ”Hälytystilanne Villingin pohjoispuolella, mies meressä, vene pyörii ympyrää.” Markku ja Ritva katsoivat toisiaan ja molemmilla oli sama ajatus: ”Nyt on tosi kyseessä”.



Vesibussi Sofia pelasti Mikael Niinivirran merestä.

Mikael Niinivaaralla oli vauhtia parikymmentä solmua Villingin näkyessä edessä. Vene ja moottori toimivat hyvin, ja hän heilautti kättään vastaan tuleville veneille. ”Tällaisena päivänä auttaa mielellään kaveria”, ajatteli Niinivaara. Samassa RIBin runkoon osui pieni laine, vene keinahti sivuttain ja Niinivaara lensi mereen. Kaikki kävi niin äkkiä, ettei Niinivaara ehtinyt hidastamaan RIBin vauhtia, vaan se jatkoi matkaansa eteenpäin ilman kuljettajaa. **”Mitä hittoa mä täällä vedessä teen”**, muistaa Niinivaara ajatelleensa epätoollista tilannettaan. Epätoivon hetkestä toivuttuaan Niinivaaran seuraava ajatus oli lähteä uimaan 150 metrin päässä olevaa rantaa kohti. Mieli muuttui kuitenkin nopeasti, kun hän tajusi tyhjillään kulkevan RIBin tulevan suoraan häntä kohti. ”Vaikka olenkin entinen kilpauimari, tiesin heti ettei minulla ole mitään mahdollisuutta päästä uimalla venettä karkuun”, muistelee Niinivaara tilannetta. Eivätkä ongelmat siihen jääneet: ”Väistäisinkö oikealle vai vasemmalle? Päättäminen oli mahdotonta, sillä **kohti tullessaan RIB vaappui puolelta toiselle.**” Ensimmäisellä kerralla vene meni vain muutaman metrin päästä Niinivaaran ohi. Pahaksi onneksi se jäi kuitenkin pyörimään ympyrää hänen ympärilleen. RIBin säde Niinivaaran ympärillä oli noin 100 metriä, joten hän kerkesi hetken aikaa miettimään seuraavaa siirtoaan. Vaappumisesta johtuen väistäminen olisi vaikeaa, ja RIB saattaisi tulla suoraan päälle.

Pahimmassa tilanteessa Niinivaara joutuisi sukeltaamaan RIBin alitse, mutta kelluntatakin kanssa se olisi mahdotonta. ”Riisin kelluntatakin ja jäin kellumaan sekä lepäämään sen varassa – odottamaan veneen seuraavaa siirtoa”. Usean kerran RIB meni aivan läheltä Niinivaaraa, mutta onneksi hän ei joutunut koskaan sukeltamaan. Yhdessä vaiheessa Niinivaara pääsi kuin pääsikin uimalla RIBin kehän ulkopuolelle, ja niin tilanne hetkeksi rauhoittui.

Strömman Finlandin vesibussi Sofia oli lähtenyt Sightseeing-risteilylle Kauppatorilta kello 12.30. Villinginsalmen ohitettuaan Sofian päällikkö oli huomannut vasemmalta tulevan RIBin ja hetkeä myöhemmin tapahtuneen Niinivaaran putoamisen veneestä. Päällikkö ei kuitenkaan heti pystynyt menemään pelastamaan vedessä olevaa Niinivaaraa, sillä vaarana oli, että RIB törmää Sofiaan ja sitä kautta seurauksena voisi olla vielä suurempi onnettomuus. Niinivaaran päästyä RIBin kehän ulkopuolelle, Sofian päällikkö ajoi Niinivaaran viereen – ja niin hänet saatiin nostettua turvaan. Tapauksen nähtyään päällikkö oli myös ehtinyt hälyttämään apua MRSC Helsingistä.

Hälytyksen saatuaan Mikrologin miehistö käynnisti pelastusveneen moottorin, puki kypärät päähän, laittoi sinivilkut päälle ja lähti välittömästi kohti onnet-

AJASSA



Vain kiinnitetty tappokytin pelastaa.

Monissa veneissä on muistutus hätäkatkaisimen käytöstä. Silti se jää usein kiinnittämättä.



tomuuspaikkaa. Matka ei ollut pitkä, sillä paikka melkein näkyi Matosaaren meripelastusasemalle. Markku ja Ritva katsoivat toisiaan, ja totesivat kuin yhteen ääneen: "Tätä on harjoiteltu, mutta voiko tämä osua omalle kohdalle?" Matkalla Mikrologin miehistölle selvisi, että pudonneen veneen kuljettaja on saatu pelastettua paikalla olleeseen vesibussiin, mutta vene on edelleen liikkeessä. Alueella on paljon veneliikennettä, joten lisäonnettomuuksien vaara oli suuri. Pelastustehtävää johtanut MRSC Helsinki antoi Mikrologille tehtäväksi veneen pysäyttämisen.

"Veneen pysäyttämiseen on useita mahdollisuuksia. Paras tapa olisi saada ajettua Mikrolog niin, että kansimies Ritva Heikkinen pääsisi hyppäämään tyhjiään olevaan veneeseen tai, että siihen saataisiin kiinnitettyä köysiä", pohti Tamminen ensimmäistä vaihtoehtoaan. "Toinen suunnitelma oli heittää köysiä veneen eteen siten, että ne takertuisivat veneen perämoottoriin ja sammuttaisivat sen. Varasuunnitelmana oli tönä venettä Mikrologilla siten, että se olisi ohjautunut jonnekin luodolle tai päin saarta. Toinen varasuunnitelma oli odottaa, että veneen moottori kuluttaa polttoaineen loppuun".

Tamminen päätti yrittää ensimmäistä vaihtoehtoa ja ajoi RiBin kylkeen. Useista yrityksistä huolimatta Heikkinen ei kuitenkaan pystynyt turvallisesti hyppäämään toiseen veneeseen. Veneillä oli liikaa vauhtia, ne pompsahivat kosketuksesta heti kauemmas toisistaan, ja lisäksi ne heiluivat epämääräisesti tekemässään aallokossa. Seuraavaksi Tamminen mietti, pääsisikö Mikrologin miehistö jotenkin veneen köysiin kiinni tai saisivatko he jotenkin oman köytensä siihen kiinni. "Kumiveneissä on tunnetusti runsaasti kiinnityspisteitä, yksi tai vähemmän. Tällä kertaa niitä oli vähemmän. Emme siis päässeet kiinnittämään siihen omia köysiämme ja kumiveneen köydet olivat niin syvällä veneen pohjalla, ettei niihin ulottunut", muistelee Tamminen.

Yritykset eivät kuitenkaan vaikuttaneet huo-noilta, mutta jotain uutta oli keksittävä. "Oli-sikohan ollut seitsemäs tai kahdeksas kon-takti, kun teimme vielä uuden suunnitelman siitä, miten saisimme veneen haltuun. Ky-

syin Heikkiseltä, pystyisikö hän kurottamaan meidän kiinnitysköydessämme olevan silmukan RIBin kaasukahvan ympärille? Heikkinen kurottautui Mikrologin laidan yli juuri sillä hetkellä, kun sain Mikrologin kumiveneen viereen ja nopeuden täsmätyksi kohdalleen. Hidastin vähän nopeuttamme, ja RIBin kaasu sekä vaihde kytkeytyivät pois päältä”, kertoo Tamminen. ”Tilanne ei ollut vielä ohi, koska meillä oli kumiveneettä enemmän massaa ja kohtalaisesti vauhtia. Näin ohitimme avustettavan, mutta avustettavan vaihteen lukko ei toiminut, vaan vaihde meni uudelleen päälle. Tulokkaamme Pasi Raatikainen huu-dahti varoituksen, että vene lähtee liikkeelle. Vene hyökkäsi eteenpäin ja osui kylkeemme. Nappasin köyden nopeasti käteeni, nykäisin kertaalleen, ja tilanne oli jälleen hallinnassa. Kaasu ja vaihde olivat lopullisesti pois päältä ja mekin olimme lopulta pysähtyneet”, muistelee Tamminen.

Mikael Niinivaara seurasi viltteihin kääriytyneenä veneen pysäytysoperaatiota vesibusi Sofiassa yhdessä siellä olleiden turistien kanssa. Onnistuneen pysäytyksen jälkeen turistit rupesivat taputtamaan Mikrologin miehistölle. Vaikka vesi oli toukokuussa kylmää, ei Niinivaaralla kuitenkaan ollut mitään havaintoa siitä. Kaikki oli tapahtunut silmänräpäyksessä. Mikrologin tullessa hakemaan hänet Sofialta, sai hän vielä yllleen avaruuskalan kylmettymisen estämiseksi. Samalla myös RIB otettiin hinaukseen, ja vietiin takaisin lähtöpaikkaansa Sarvastoon.

Niinivaara kerkesi olla vedessä noin kymmenen minuuttia, ja koko operaatio oli ohi alle tunnissa. Lievää kylmettymistä lukuun ottamatta Niinivaaralle ei tapahtumasta tullut muita fyysisiä vammoja. Veneelle sen sijaan kävi huonommin. Tapahtuman aikana se oli käynyt useamman kerran kivillä, ja vaurioitunut korjauskelvottomaksi. Vakuutusyhtiö lunasti veneen, mutta vähensi 15 % korvaussummasta, koska tappokytöntä ei oltu käytetty. Niinivaaran mielestä se oli pieni hinta siitä, että ainekset tapahtumassa olivat paljon parempia. Kotiin päästyään Niinivaara vaihtoi kuivat vaatteet ja kertoi vaimolleen tapahtuneesta. Sen jälkeen hän lähti vielä omalla veneellään hakemaan kaveriaan Suomenlinnasta. Tappokytöksen Niinivaara



Valitettavan usein tappokytökin roikkuu ilman että sitä on kiinnitetty veneen kuljettajaan.

laittoi kiinni, aivan kuten hänellä on nykyään aina vesillä liikkessaan. ”Vedessä ollessa ohitseni meni varmaan kymmenen veneettä, joista yksikään ei pysähtynyt. Onneksi Sofia sattui paikalle, sillä muuten vedessä olisi ollut todella pitkät oltavat”, kertoo Niinivaara lopuksi.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Markku Tamminen ja Jukka-Pekka Lumilahti

Tappokytökin/Hätäpysäytin

- CE-hyväksytyissä avoveneissä pakollinen valmistusvaruste
- Pysäyttää veneen, mikäli ohjaaja putoaa pois veneestä tai ohjauspaikalta
- Estää veneen hallitsemattoman kulun ilman kuljettajaa
- Koostuu katkaisijasta ja punaisesta ”köydestä”, joka kiinnitetään ohjaajaan
- Helppo ohittaa ja jättää käyttämättä
- Toimii ainoastaan, jos se on kiinnitetty veneen ohjaajaan

KASVOT

Harjoittelu on kaiken perusta. Matti Mitra tekee paalusolmua jalan ympärille. Kuva: Markku Tamminen



Pitkän linjan meripelastaja Matti Mitra

Matti Mitra on tällä hetkellä yhdistyksen pitkäaikaisin meripelastaja, sillä hänen meripelastusuransa alkoi jo vuonna 1975. Matti on ollut mukana useissa sadoissa erilaisissa tehtävissä, mutta auttamisen halu on edelleen hänellä verissä.

Rööperissä suurten ikäluokkien aikaan syntynyt ja siellä koulunsa käynyt Matti Mitra tutustui mereen jo pienestä pitäen: ”Vanhemmillani on aina ollut vene, joten **olen ikään kuin rakkolevään kiinni kasvanut**”. Tuolloin Rööperissä riittikin vauhtia, eikä kave-
reista ollut puutetta. Vesi ja meri ovat olleet hänelle aina luon-
tainen elementti rauhoittumiseen, mutta myös uusien asioiden
kokemiseen. Ei siis ihme, että aikuiseksi kasvettuaan Matti hankki
oman veneen: ”Viimeisin veneeni oli purjeverene, jonka kotisata-
ma oli Pohjoisrannassa Helsingin Moottorivenekerhon laiturissa”.
Tällä veneellä Mitra purjehti vaimonsa ja kolmen poikansa kanssa
ympäri Suomenlahtea.

Meripelastuksen Matti aloitti vuonna 1975, jolloin nykyisen Elisan
edeltäjän Helsingin Puhelinyhdistyksen parissa toimi aktiivinen
sukelluskerho. Kerho kävi viikoittain sukeltamassa Helsingin Me-
ripelastusyhdistyksen silloisella pelastusvene Puosulla Helsingin
saaristossa. ”Ajatuksena oli, että sukeltajat pystyisivät auttamaan
meripelastajia, ja meripelastajat tarjosivat tukialuksen sukeltajil-
le”, kuvailee Mitra yhteistoimintaa. Tuolta ajalta Mitran mieleen
onkin jäänyt yksi meripelastustehtävistä: ”

Olimme lähdössä keskiviikkoiseen sukellusiltaamme PV Puosul-
la, kun saimme merivartiostolta pyynnön tulla avustamaan ka-
donneen miehen etsinnässä. Veneessä ollut toinen henkilö oli
hälyttänyt apua. Näimme Tiirapaaden lähellä veneen, jossa oli
vain yksi henkilö. Veneen vieressä oli metsästyksen käytettyjä
houkutuslintuja vedessä. Veneen tiedettiin kuuluvan eräälle pos-
timiehelle. Tiirapaaden luokse päästyämme paikalle tuli myös
merivartioston vene sekä muitakin urheilusukeltajia. Merestä
nostettiin ensin metsästäjän ase, joka oli ladattu ja viritetty. Het-
ken päästä he löysivät vedestä miehen ruumiin ja myös se nos-
tettiin Puosun kannelle. Hetkeä myöhemmin paikalle saapunut
poliisiveni vei uhrin eteenpäin.

Sinä iltana porukastamme ei kukaan enää halunnut sukeltaa.
Myöhemmin selvisi, että postimies oli lähtenyt kaverinsa kanssa
sorsastamaan. Tiirapaaden lähistöllä hän oli saanut sairaskohta-
uksen ja pudonnut mereen”, kertoo Mitra mietteläänä.

Matti Mitra on ollut aitiopaikalla huomioimassa, kuinka vapaa-
ehtoinen meripelastustoiminta on viidessä vuosikymmenessä
muuttunut. ”Ennen toiminta oli huomattavasti pienimuotoisem-
paa kuin nykyään. Oli myös aikoja, jolloin yhdistyksellä ei ollut
edes varaa vesillä liikkumiseen. Nykyään jäsenmäärän kasvun
myötä toimintaa on ollut mahdollista laajentaa ja erilaisia autta-
mistehtäviä on huomattavasti enemmän”, sanoo Mitra. ”Myös
toiminnassa mukana olleita aktiiveja oli ennen vanhaan huo-
mattavasti nykyistä vähemmän”. Aiemmin yhdistyksen käytössä
olleet pelastusveneet olivat käytännön syistä yhdistyksen itsensä
omistamia. Nykyään veneet ovat Meripelastusseuran omista-
mia, ja sen pääosin varustamia. ”Aiemmin saimme itse päättää
kaikesta, mutta nykyään Meripelastusseura veneiden omistajana
päättää enemmän asioista. Tämän kanssa on kuitenkin opittu elä-
mään, eikä paluu vanhaan malliin olisi realistista”, kuvailee Mitra
muutosta.



Matti (vas) on kasvanut jo pienestä rakkolevään kiinni.



Matti Mitra on totuttu näkemään myös kaikenlaisten huoltotehtävien parissa.



Veneilijöiden tervehdykset lämmittävät Matin mieltä.

1990-luvulle tultaessa Mitran meripelastuksen pariin tuonut sukellusharrastus alkoi vähitellen jäädä taka-alalle. Meripelastamista se ei sen sijaan vähentänyt, sillä hän on aina tykännyt tehdä kaikkea käsillään. Matosaaren meripelastusaseman saaminen yhdistyksen käyttöön vuonna 1986 antoi hänelle mahdollisuuden toteuttaa myös tätä puolta. ”Vanhoissa rakennuksissa ja vanhassa miljöössä riittää aina korjattavaa ja laitettavaa”, hän kuvailee. Matti onkin ahkera promoottori erilaisissa meripelastusaseman kunnostamiseen liittyvissä projekteissa.

Erilaisia pelastusveneitä on Mitran uran varrelle mah-
tunut useita. Ensimmäinen päällikkyys hänellä oli jo
1970-luvulla PV Puosulla. Sen jälkeen veneitä on tullut
ja mennyt. Vaikka Matti liikkuu nykyäänkin vielä myös
yhdistyksen pienemmällä pelastusvene Mikrologilla, on
PV Rautauoma hänen mielestään kuitenkin mukavampi.
”Isompi vene, lämmin hytti ja veneen rauhallisemmat
liikkeet sopivat minulle paremmin”, Mitra toteaa. Sen
sijaan tekniikka ja sen kehittyminen ei Matille ole min-
käänlainen ongelma. ”Toimin 1980-luvulla PV Tontun ve-
neenhoitajana, jossa tekniikkaa oli vain murto-osa nykyi-
siin veneisiin verrattuna. Toisaalta osallistun nykyisinkin
runsaasti pelastusveneiden huoltotöihin korjaten mielel-
läni rikki menneitä asioita”, kertoo Mitra. Tämä on helppo
allekirjoittaa, sillä haastatteluhetkellä Mitra oli työhaala-
rit päällä maalaamassa Matosaaren rakennuksia. Hetkeä
aiemmin hän oli irrottanut PV Rautauoman hydraulikka-
järjestelmän rikki menneen koplingin, ja hetken päästä
hän on taas asentamassa uutta osaa paikalleen. Tälle
kaudelle meripäiviä Matille on kertynyt jo runsaat pari-
kymmentä, mikä on varsin kunnioitettava saavutus.

Voisi kuvitella, että Mitran lempivuodenaika merellä
olisi kesä. Kuitenkin syksyn valoisat kuulaat päivät ovat
enemmän hänen mieleensä. Sen sijaan perinteitä arvos-
tavan Matin valinta mielipaikakseen Helsingin saaristos-
sa ei yllätä. ”Suomenlinnassa entisaika kohtaa nykyajan,
mutta tuntuu kuitenkin siltä, että aika olisi pysähtynyt”,
kertoo Matti. Hän on myös erittäin tyytyväinen yhteen
merimiesperinteeseen, joka elää edelleen vahvana: ”On
hienoa huomata, kuinka veneilijät tervehtivät edelleen
kättä nostamalla toisia vesillä liikkuja.”

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Markku Tamminen

Matti Mitra

69-vuotias meripelastaja

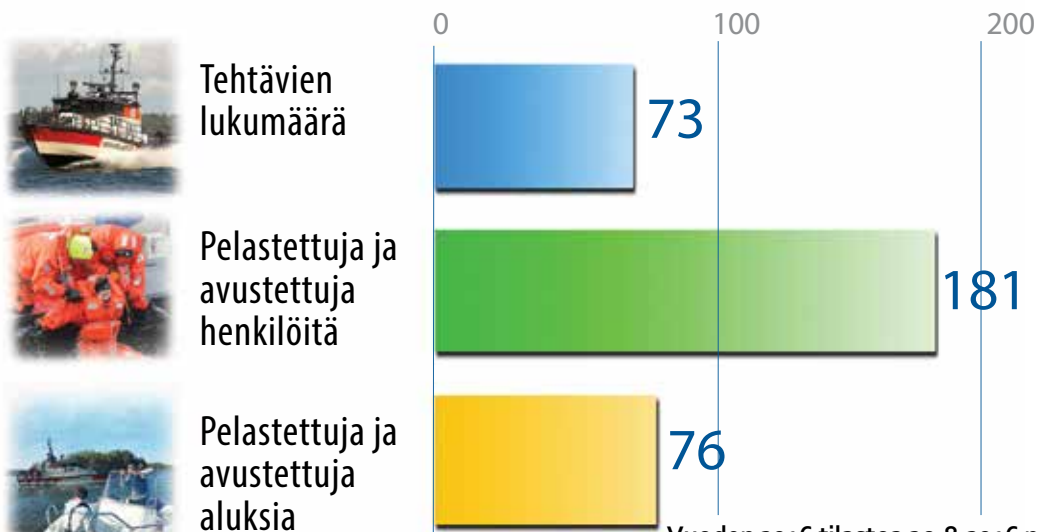
Vaimo ja kolme poikaa

**Toiminut mm. pelastusveneiden hoitajana,
hallituksen jäsenenä, eri toimikuntien
puheenjohtajana sekä pelastusveneiden
päällikkönä 1980-luvun alusta saakka.**

**Tykkää tehdä käsillä erilaisia puu- ja
metallitöitä**

**Työelämä Elisän puhelinkeskusten
erilaisten projektien parissa**

Vuoden 2016 tilastoa



Vuoden 2016 tilastoa 29.8.2016 mennessä

Trossenkampanjen framgångsrik



Mila Lepistö och Peetu Huittinen som deltog i Trossen-kampanjen navigerar med Aava R. Bild: Tuula Lumilahti



Under kampanjen delades det ut över 4 000 Trossen-broschyrer. Bild: Tuula Lumilahti

I början på juni ordnade föreningen en Trossen-kampanj där Trossen-broschyrer delades ut till båtklubbar i Helsingfors. Tremanngruppen steg med hjälp av skolningsbåten Aava R i land vid nästan trettio båthamnar och delade ut drygt fyra tusen broschyrer. Under de två veckorna utförde gruppen också ett sjöräddningsupp-

drag då de plockade upp en trött och frusen simmare till en båtklubbs brygga. Efter förstahjälp av gruppen skötte räddningsverkets ambulans resten. I samband med kampanjen fick föreningen många nya medlemmar. På basen av de goda erfarenheterna planeras en motsvarande kampanj för nästa sommar.

Åtgärds kort för nödsituationer

Gränsbevakningsväsendet har i samarbete med Sjöräddningssällskapet, andra myndigheter och flera små rederier utarbetade förra vintern åtgärds kort för olika nödsituationer. Dessa kort är planerade för kust- och in-sjöyrkestrafik. På basen av dessa kort utarbetade Gräns-

bevakningsväsendet motsvarande kort för båtförare. Det finns sammanlagt åtta kort som ger instruktioner för de vanligaste nödsituationerna. Framförhållning i planeringen, försiktighet och att hållas i båten är det bästa sättet att förhindra olyckor till sjöss. Med hjälp av korten kan man med hela besättningen på förhand fundera över den egna insatsen i en nödsituation och öva de saker som finns på korten. Även om korten är gjorda av myndigheter är de inte bindande eller förpliktande. Man kan också modifiera dem enligt eget behov och färdigt lägga till t.ex. båtens uppgifter.

Korten har uppgjorts för följande situationer:

- Larmmeddelande
- Man överbord (MOB)
- Maskinfel/Black Out
- Eldsvåda
- Nödankring
- Sjukdomsanfall
- Grundstötning/kollision
- Överge båten

Korten finns på Gränsbevakningsverkets sidor
www.raja.fi/anvisningar/rad_till_batfolket/atgardskort





Välkommen att träffa sjöräddare

På allhelgonadagen (lö den 5.11.) hedrar de frivilliga sjöräddarna människor som drunknat på havet genom att delta i en parad vid minnesmärket för sjöfarare och på havet förlista. Minnesmärket finns på stranden i Eira mellan Cafe Carusel och Löyly Sauna.

Samtidigt med paraden ordnas en minnesstund vid minnesmärket. Efter paraden förtöjs räddningsbåtarna vid Estnäsbadängen varvid man fritt kan bekanta sig med dem och deras besättningar.

En vattenbuss nära att sjunka

På måndagen den 4.7. var RB Mikrologs besättning på Maskholmen och båten var klar att avgå. Dagen hade varit lugn tills MRSC Helsingfors alarmerade Mikrologs besättning klockan 17:46: "En vattenbuss i regelbunden trafik på östra Helsingfors vatten har kört på grund, fått en läcka och håller på att sjunka. Sjöbussen hade sex personer ombord." Sådana olyckor inträffar mycket sällan för i allmänhet rör sig vattenbussarna och skärgårdsfartygen längs farleder eller på vatten som annars är kända. Det var inte lång väg från Maskholmen till olycksplatsen för fågelvägen är avståndet under tre sjömil. Rutten innehöll dock det smala Villingesundet vilket något fördröjde ankomsten. Mikrologs besättning gick omedelbart i räddningsbåten och startade motorn. Strax fick besättningen tilläggsuppgifter om att vattenbussens befälhavare hade fått vattenbussen körd till Stora Iglo där man kunnat evakuera passagerarna. Under resan förberedde sig Mikrolog på ett tömningsuppdrag. När besättningen fick vattenbussen

i sikte var synen ganska bedrövlig: Vattenbussens för var redan nästan helt under vattenytan. Klockan 18:01 var Mikrolog vid vattenbussen. Mikrolog har, på grund av båtens ringa storlek och avsaknaden av en inverter ingen elektrisk tömningspump utan för tömning används en bensindriven kombinationspump för släckning och tömning. Pumpen är ganska effektiv men fordrar skicklighet av användaren. Nu fick man omedelbart pumpen i funktion och tömningen av vatten började. Samtidigt anlände också bevakningsfartyget Turvas patrullbåt som alarmerats av MRSC. Läckagestället kunde lokaliseras och en tätningsskiva placerades för att begränsa läckaget. Situationen lugnades, man kunde förhindra att vattenbussen sjunker och fören hade fått upp ovanför ytan. I detta skede började Mikrologs uppdrag vara slutfört. Vattenbussbolaget ordnade en dykare varefter andra personer som alarmerats av bolaget fortsatte att tätat läckaget och flytta vattenbussen till ett varv. Mikrolog avgick mot Maskholmen klockan 19:42.

Esbo Sjöräddare 50 år

Vår grannförening SMPS Esbo Sjöräddare fyller 50 år i år. Det stiftande mötet hölls i Otnäs på polisskolan den 7.3.1966.

Sjöräddning har utövats i huvudstadsområdet redan sedan 1800-talet. På 1950-talet började skärgårdens befolkning så småningom flytta till staden och också flyttrörelsen till Helsingforsområdet förstärktes. Samtidigt grundades de första förorterna i huvudstadsområdet såsom Hertonäs och Kasberget i Helsingfors och Hagalund i Esbo. En annan väsentlig faktor vid förändringen på 1950-talet var den högre levnadsstandarden samt den ökade fritiden. Finlands Sjöräddningssällskaps verksamhet baserade sig före 1960-talet på fasta stationer och stora kryssare. Dessa var placerade tämligen långt ute till havs och betjänade sålunda huvudsakligen handelssjöfartens behov. Sjöräddningssällskapets storsatsning var det nya flaggskeppet som blev färdig år 1957. Räddningskryssaren Harmaja var med sin 20 meters längd en jätte jämfört med den tidens båtar och dess hemmahamn blev Södra hamnen i Helsingfors. Sjöräddningskryssaren var mycket sjövärdig och den hade en klar roll vid räddningsverksamhet ute på öppna

havet. I skärgården var det däremot besvärligt att fungera på grund av stort djupgående och långsam hastighet. Självständiga föreningar ansågs då också vara smidigare och mera flexibla jämfört med Sjöräddningssällskapets fasta stationer och räddningskryssare. Som en följd av denna utveckling grundades den första föreningen i Helsingfors år 1961 och några år senare alltså i Esbo.

Under årtiondenas lopp har föreningen i Esbo vuxit till en av de aktivaste av Sjöräddningssällskapets föreningar och den har nu räddningsbåtarna Emmi och West House samt skolningsbåten Furuno. Huvudstadsregionens sjöräddningsföreningar samarbetar nuförtiden intensivt. Praktiska exempel på samarbetet är bl.a. samma skolningssystem, gemensamma skolningar och övningar samt olika evenemang ordnade för båtförare. Sjöräddare från Esbo är också med i verksamheten i Helsingfors Sjöräddningsförening och Sjöräddningsstation 1 och vice versa. Nu verkar föreningarna och de personer som verkar inom den som en stor sjöräddarfamilj.

Helsingfors Sjöräddningsförening gratulerar föreningen till en ålder av ett halvt århundrade.



Esbo förenings RB Mikrológ I och Helsingfors förenings RB Nihti vid Esbo Sjöräddares skärgårdsbas brygga den 16.7.2006.
Bild: Jukka-Pekka Lumilahti

VESI KIELELLÄ



Pollari tuo asiakkaita

Tämä ravintola-arvostelu sai alkunsa jo viime kesänä, kun yritimme päästä nauttimaan merellisen kaupunginosan, Herttoniemenrannan, palveluista. Eipä onnistunut, sillä hyvään – ja kaupunginosan ainoaan tietämäämme luvalliseen rantautumispaikkaan – oli ilmaantunut kiinnittäytymiskielto. Siis siihen uimarannan länsipuolen suojaisaan altaaseen, joka on mielestämme kuin varta vasten tehty veneiden kiinnittäytymispaikaksi. Siellä on valmiina kiinnityspollarit ja kaikki!

Tämä on tyypillistä Helsinkiä. Merellisiä kaupunginosia rakennetaan, mutta palveluiden luokse veneellä tulevia ei suunnittelussa juurikaan huomioida. Monien palvelujen luo on nimittäin yllättävänkin helppo päästä veneellä. Kuitenkin paikan päällä on sitten vain kiinnittäytymiskieltoja, kiinnittäytymistä ei ole edes ajateltu tai ainakaan mahdollistettu esim. pollareilla ja selkeillä P-merkeillä.

Jotain kehitystä on kuitenkin tapahtunut. Ainakin Herttoniemenrannassa. Tämän kauden aikana kiinnittäytymiskielto on muutettu yöpymiskielloksi. Järkevää ja mahdollistaa veneilijöiden pääsemisen mukavan kaupunginosan palvelujen käyttäjiksi. Tästä lämmin kiitos! Me valitsimme kesäpäivän kohteeksi nepalilaisen ravintolan Mantran.

En ole saanut koskaan huonoa nepalilaista ruokaa Helsingissä – eikä Mantra tehnyt tähän poikkeusta. Tilaamani Chicken Tikka Masala, jogurtissa marinoituja ja tandoorissa paistettuja kanan rintapaloja, oli ehkä paras syömäni Tikka Masala. Kapteeni valitsi kasvisruokapuolelta Bhindi Masalan, eli paistettua okraa, sipulia, inkivääriä ja tuoretta chiliä. Myös hänen annoksensa oli maukas, vain tulisuutta oli luvattu ruokalistalla enemmän kuin suussa maistoi. Onneksi lisää tulisuutta sai paikan päällä tehdystä chilikastikkeesta. Annokseen kuuluivat asiantuntevasti papadum- ja naanleivät. Ruokajuomana oli mango-lassi, joka viilensi hyvin kuumana päivänä sekä kun oli nautittu tulista ruokaa.



Herttoniemenrantaan on mukava tulla veneellä. Nyt kun paikassa on asiallinen rantautumispaikkakin, kannattaa alueen palveluja ohi ajaessaan hyödyntää. Mantran lisäksi altaan tuntumasta löytyvät myös kreikkalainen ravintola Thalassa ja espanjalaistyylinen Del Mar. Niistä ehkä lisää tulevaisuuden Stadin Trosseissa.

www.ravintolamantra.fi

Teksti ja kuvat Mika Back



TOIMINTAAMME TUKEVAT:

Helsingin Satama
Helsingin Kaupunki
Reijo Rautauoman säätiö
Raha-automaattiyhdistys

Astrid Charter Oy
Aurinkolahden venekerho Ry
B-Sea Boat Ay
Baru-Baru Charters
Brändö Seglare Rf
Celltech Oy
Conect Oy
E & E Mäntylä Ky
Fregatti Oy
Hakaniemen Venekerho Ry
Harjanti Oy
Helsingfors Segelklubb Ry
Helsingfors Segelsällskap Rf
Helsingin Energian Venekerho
Helsingin Meriveneilijät Ry
Helsingin Moottorivenekerho Ry
Helsingin Navigaatioseura Ry
Helsingin Rakennusmestariveneilijät
Helsingin Työväen Pursiseura
Humallahden Venekerho Ry
Humalniemen Venekerho Ry
IHA-Lines Oy
John Nurminen Marine Oy
JT-Line Oy
Juha Snell Oy
K. Hartwall Oy Ab
Karinkiertäjät Ry
Kartanon Venekerho
Katajajanokan Venekerho KNV Ry
Kipparlahden Venekerho
Koivusaaren Pursiseura Ry
Kuljetus Reen Oy
Kulosaaren Partiolaisten
Vanhempainyhdistys Ry
Lauttasaaren Veneilijät Ry
Leevene Oy
Leppäluodon Venekerho Ry

Marjaniemen Melojat ry
Marnela Oy
Merenkävijät Ry
Merihaan Veneseura Ry
Merimelojat Ry
Merisataman Venekerho Ry
Munkan Venekerho Ry
Nyländska Jaktklubben Rf
OP-keskuksen ja Pohjan
henkilökuntakerho Pogo Ry
Oy Maritim Ab
Puotilan Venekerho Ry
Pursiseura Sindbad Ry
Rastilan Veneilijät Ry
Rederi Ab J. L. Runeberg
Reijo Rautauoman Säätiö
Rescue and Fun R.A.F. Hovercraft Oy
Roihuvuoren ja Tammissalon
Meriulkoilijat ry
Roihuvuoren Venekerho ry
Royal Line Oy
Sarvaston Venekerho Ry
Sibbo Navigationssällskap Rf
Suomalainen Pursiseura Ry
Suomen Moottoriveneklubi Ry
Suomenlinnan Liikenne Oy
Suomenlinnan Venekerho Ry
Taivallahden Venekerho Ry
Tammisaloon Merivenekerho Ry
Tikkurilan Navigaatioseura Ry
Tilintarkastus DFK Oy
Top-Boat
Transfennica
Vantaan Veneilijät Ry
Vartiokylän Ranta-ja Venekerho
Veka Line Oy
Veneilykoulu.fi
Vmax Oy
Vuosaaren Urheilukalastajat Ry
Vuosaaren Venekerho Ry
Yliskylän Venekerho Ry
Österlund Line Oy Ab



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING