

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

4/16

- *Kauhun hetket merellä*
- *Musisoiva meripelastusjohtaja*
- *Kaunotar palasi Kolera-altaaseen*



STADIN TROSSI 4/16

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

Seuraava lehti ilmestyy helmikuussa
STADIN TROSSI är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år.

Nästa tidning utkommer i februari.

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:
Kappalemäärä 3850 / st ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Lauri Pätäri oli mukana uponneella
Panssarilaiva Ilmarisella.
Kuvista ottanut Markku Tamminen.



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



Rautauomalla murheita
Rakettiammunnat maaliskuussa

sivut 6–7



Otteita kesän ja syksyn tapahtumista

sivut 8–9



Kauhun hetket merellä

sivut 10–14



Musisoiva meripelastusjohtaja
Jouluristikko

*sivut 15–18
sivu 19*



Svensk resumé
Puosun Kellarissa

*sidorna 20–21
sivut 22–23*

Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer
0294 1000
(pvm tai mpm – Ina eller msa)
www.raja.fi



Kaikki ei mene kuin elokuvissa

Edellisessä lehdessä kirjoitin, kuinka hyvin pelastusveneemme ovat kauden aikana toimineet. Ei ehkä olisi kannattanut, sillä ennen kuin lehti ehti tulla painosta, synkät pilvet alkoivat kasaantua yllemme. Syksyn aikana PV Mikrolog III:sta, mutta etenkin PV Rautauomaa ovat vaivanneet tekniset ongelmat. Panostamme ennakoivaan huoltoon: teemme huolellisesti aina ennen vesille lähtöä veneisiin lähtötarkastukset sekä palatessamme paluutarkastukset. Siitä huolimatta, Rautauomasta halkesi syksyn aikana kahdesti polttoaineletku veneen ollessa merellä. Myös jettien hydraulikkajärjestelmään pääsi syksyn aikana kahdesti vettä. Molemmilla kerroilla tilanne havaittiin tarkastusten yhteydessä. Onneksi tilanteista ei aiheutunut suurempaa vaaraa miehistölle.

Talven aikana tulemme pohtimaan käsitettä muuttuva vapaaehtoisuus. Aiemmin meidän on ollut vaikeaa löytää halukkaita vapaaehtoisia mukaan toimintaan, mutta ne jotka ovat tulleet, ovat kohtalaisen hyvin pysyneet mukana. Nykyään asetelma on kääntynyt toisinpäin. Enää ei ole haaste saada vapaaehtoisia mukaan toimintaan, mutta heidän sitoutumisensa on entistä vaikeampaa. Kun tiedostamme asian, pystymme muuttamaan vapaaehtoisten mukana.

Rauhallista joulunaikaa ja mukavaa uutta vuotta. Uutena vuotena ei kannata ampua hätäraketteja takapihalta, sillä ne voi tulla ampu- maan luvallisesti raketiharjoitukseemme maaliskuun alussa. Lue lisää harjoituksesta sivulta 6.

"Det går inte alltid som på räls"

I det förra numret av tidningen skrev jag om hur bra våra räddningsbåtar fungerat under säsongen. Kanske jag inte borde ha gjort det för före tidningen hann utkomma började mörka moln hopa sig över oss. Under hösten har RB Mikrolog III men framförallt RB Rautauoma besvärats av tekniska problem. Vi satsar på preventiv service: Före vi får ut gör vi alltid en omsorgsfull avgångs- kontroll på båtarna och vid ankomsten en ankomstk kontroll. Trots detta sprack Rautauomas bränsleslang två gånger under hösten medan båten var ute till sjöss. I jetaggregatets hydrauliksystem kom det också vatten två gånger under hösten. Båda gångerna upptäcktes problemen vid kontrollerna. Lyckligtvis förorsakade situationerna ingen större fara för besättningen.



Under vintern kommer vi att fundera över begreppet frivillig. Tidigare har vi haft svårigheter att hitta villiga frivilliga som vill komma med i verksamheten men de som kommit har hållits kvar ganska bra. Nuförtiden har situationen blivit omvänd. Det är inte längre någon utmaning att få frivilliga med i verksamheten men att få dem att förbinda sig är svårare än förut. När vi blivit medvetna om detta kan vi förändras med våra frivilliga.

En fridfull juletid och ett trevligt nytt år! På nyårsnatten lönar det sig inte att skjuta nödraketer från bakgården för dem kan man skjuta lagligt på vår raketövning i början av mars. Läs mera om övningen på sid. 6

Jukka-Pekka Lumilahti
Puheenjohtaja /Ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi

Uudet jäsenet, tervetuloa tukemaan toimintaamme

Reijo Rautauoman Säätiö	Helsinki	Parikka Santtu	Helsinki	Shallo Aslak	Helsinki
		Partamies Sami	Helsinki	Siiräinen Kari	Helsinki
		Partinen Timo	Espoo	Siirtola Reijo	Vantaa
		Pehkonen Eero	Helsinki	Silvennoinen Janne	Helsinki
Djupenström Thommy	Helsingfors	Penttilä Laura	Helsinki	Sinivuori Kari	Lohja
Feldt Mikael	Espoo	Penttinen Esa	Helsinki	Sipilä Matti	Västerskog
Harpila Tiina	Helsinki	Penttinen Matti	Helsinki	Sirviö Ville	Vantaa
Haverinen Jukka	Helsinki	Pihlaja Aino	Helsinki	Sivonen Heikki	Helsinki
Heikkinen Susan	Helsinki	Pirhonen Jarno	Helsinki	Snellman Lauri	Helsinki
Heinonen Tommi	Helsinki	Polvi Raimo	Helsinki	Solomon Andy	Västerskog
Heiskanen Irmeli	Järvenpää	Pulkkanen Joonas	Helsinki	Sormaala Annastiina	Helsinki
Hirvonen Elias	Helsinki	Pyykkönen Samuli	Helsinki	Soronen Samuel	Helsinki
Hyvönen Heikki	Helsinki	Pärssinen Teuxo	Tampere	Suhonen Jukka	Helsinki
Kainulainen Jussi	Helsinki	Pääjärvi Reima	Forssa	Summa Tuomas	Helsinki
Kautonen Jonas	Helsinki	Pöyhönen Jorma	Helsinki	Sunikka Tommi	Helsinki
Koivusaari Juha	Vantaa	Pöyry Olli	Helsinki	Suomi Matti	Vantaa
Lamberg Timo	Helsinki	Rahi Tõnu	Espoo	Suppala Sasu	Kerava
Leppälä Eemeli	Helsinki	Rainemaa Mika	Helsinki	Suurpää Martta	Helsinki
Luomala Kai	Helsinki	Rantala Osmo	Helsinki	Suvanto Jyri	Helsinki
Mattila Markku	Helsinki	Rantanen Jarmo	Helsinki	Talasvuori Mika	Nummela
Mattila Teemu	Helsinki	Rantanen Jukka	Helsinki	Teppo Aatola	Helsinki
Mehtälä Jaakko	Helsinki	Rantanen Venla	Vantaa	Timo Ylikangas	Helsinki
Mellas Niko	Helsinki	Rask Susanna	Vantaa	Toivanen Pasi	Helsinki
Merikivi Jani	Helsinki	Ratia Paavo	Järvenpää	Toivonen Oskari	Klaukkala
Meriläinen Mikko	Vantaa	Riikola Matti	Helsinki	Tolvanen Kari	Helsinki
Merisalo Ossi	Helsinki	Riikonen Marko	Helsinki	Tomperi Ilkka	Helsinki
Metsälä Erkki	Helsinki	Rikkola Marko	Vantaa	Toppinen Eino	Helsinki
Miettinen Tomi	Helsinki	Rimpinen Martti	Helsinki	Tuominen Markku	Helsinki
Miinalainen Olavi	Helsinki	Rintala Risto	Helsinki	Turunen Kirsu	Helsinki
Miinin Harri	Helsinki	Riska Robert	Helsinki	Turunen Risto	Helsinki
Moilanen Eija	Helsinki	Roiha Jarmo	Helsinki	Tuuri Sami	Helsinki
Mossa Simone	Kulloo	Rosvall Kauko	Helsinki	Tölkö Timo	Helsinki
Multala Pirkko	Helsinki	Rouvinen Jarmo	Helsinki	Uitti Erkki	Helsinki
Munck Anders	Helsinki	Ruohola Joonas	Järvenpää	Ulanen Jussi	Söderkulla
Mustonen Antti	Helsinki	Ruuhonen Seppo	Helsinki	Uutinen Antti	Helsinki
Mustonen Marko	Helsinki	Rämä Timo	Helsinki	Vainio Jari	Mäntsälä
Myllymäki Kalle	Helsinki	Saarni Antti	Vantaa	Vainio Markku	Vantaa
Mäkelä Sami	Helsinki	Sairanen Kauko	Helsinki	Vainio Sami	Vantaa
Mäkeläinen Heikki	Vantaa	Sallinen Jukka	Helsinki	Vatka Alexander	Kerava
Mäkinen Mika	Helsinki	Salminen Jorma	Järvenpää	Weckman Matti	Vantaa
Mörsky Antti	Helsinki	Salminen Vesa	Rajamäki	Weckström Caj	Espoo
Nick Janne	Helsinki	Salmivaara Jorma	Helsinki	Vesanen Jouni	Helsinki
Nikkinen Teemu	Vantaa	Salmi-Vilhunen	Helsinki	Westerlund Per	Helsinki
Nupponen Petri	Kerava	Annamari	Helsinki	Westerlund Peter	Helsinki
Nuru Juhana	Helsinki	Salonen Heikki	Helsinki	Wiberg Olle	Helsinki
Ollila Tomi	Helsinki	Salonen Juhana	Helsinki	Viitanen Minttu	Helsinki
Ollonqvist Lars	Helsingfors	Santala Mikael	Helsinki	Viljanmaa Ville	Helsinki
Oravisto Janne	Helsinki	Sarpaneva Polo	Helsinki	Virkki Sami	Söderkulla
Ormio Jussi	Helsinki	Sartimo Jari	Lahela	Virtanen Timo	Vantaa
Ovaskainen Aino	Espoo	Satukangas Liisa	Helsinki	Volmanen Petri	Helsinki
Paavilainen Terho	Helsinki	Savolainen Jukka	Helsinki	Wuotila Petri	Helsinki
Paavolainen Olli	Helsinki	Segersvärd Stig	Helsinki	Väistö Pauli	Klaukkala
Palonen Henry	Helsinki	Seppälä Matti	Sipoo	Välimäki Harri	Vantaa
Parhiala Janne	Helsinki	Seppälä Riku	Helsinki	Åkerfeldt Adam	Helsinki
		Serkkola Eira	Helsinki	Äikää Ville	Salo



Kuva: Markku Tamminen

Hätärakettiammunnat maaliskuussa



Kuva: Markku Tamminen

Onko sinulla vanhoja tai vanhentumassa olevia hätäraketteja, käsisoituja tai oransseja savuja? Tiedätkö, miten hätäraketti laukaistaan? Lauantaina maaliskuun 4. päivänä Helsingin Meripelastusyhdistys järjestää hätärakettiammuntaharjoituksen, jossa voit omilla välineillä kokeilla miltä hätäraketin laukaiseminen tuntuu, milloin käytetään käsisoitua, ja miten oranssi savu näkyy päivän valossa. Harjoituksessa yhdistyksen vapaaehtoiset meripelastajat kouluttavat välineiden oikeanlaiseen ja turvalliseen käyttöön. Harjoitukseen osallistuminen on ilmaista Trossijäsenille sekä minkä tahansa vapaaehtoisen meri- tai järvipelastusyhdistyksen jäsenille. Muille osallistuminen maksaa 32 €, joka on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenmaksun suuruinen.

Huviveneiden katsastussäännöt muuttuivat vuonna 2016. Nykyään veneilyssä hyväksytään vain kolmen vuoden ikäisiä raketteja ja soituja, kun aiemmin hyväksyttiin jopa kuusi vuotta vanhoja. Vanhentuneet raketit ja soihdut voi tuoda harjoitukseen ilmaiseksi asianmukaisesti hävitettäväksi. Lisätiedot ja ilmoittautumiset verkkosivuiltamme www.meripelastus.fi/helsinki vuodenvaihteen jälkeen.

Tervetuloa harjoittelemaan hätärakettien ampumista 4.3.2017

Rautauomalla murheita

PV Rautauoman syksy sisälsi tapahtumia murheista seuraavaan murheeseen. Kaikki alkoi elokuussa, kun veneen toisen jetin ohjailusylinteri vioittui. Korjausta varten vene jouduttiin telakoimaan. Takaisin veteen päästyään, Rautauoma oli muutaman päivän kunnossa, kunnes partioajolta palattaessa oikeassa moottorissa huomattiin polttoainevuoto. Rikkoutunut polttoaineletku korjattiin ja samalla tarkastettiin muidenkin polttoaineletkujen kunto. Vaihtoon päätyi toinenkin letku. Muiden kunto todettiin hyväksi. Ne päätettiin kuitenkin vaihtaa myöhemmin talvella varmuuden vuoksi.

Syyskuun puolivälissä Rautauoma oli lähdössä Bågskärin koulutuskeskusta kohti, kun lähtötarkastuksen yhteydessä jetin hydrauliohjailusylinterissä havaittiin vettä. Jälleen edessä oli telakointi, ja tällä kertaa vaihdettiin loputkin jettien ohjailusylinterit.

Huono onni ei kuitenkaan tähän loppunut, sillä partioajolla moottoritalan kamerasta havaittiin jälleen polttoainevuoto. Tällä kertaa polttoainetta ehti suihkuta ensimmäistä kertaa huomattavasti enemmän. Vaikka kaikki polttoaineletkut oli huolella tarkastettu, niin silti yksi letkuista oli haljennut. Letku vaihdettiin, ja konetila pestiin vaativiin kohteisiin erikoistuneen pesuyrityksen toimesta. Korjaustöiden yhteydessä Rautauoman moottoreihin päätettiin tehdä talveksi suunniteltu 3000 tunnin huolto. Huollon suorittivat merkkiliikkeen huoltomiehet, mutta valitettavasti yksi jäähdytysjärjestelmän letkun klemmari jäi kiristämättä. Jäähdytysnestettä pääsi tämän jälkeen letkusta valumaan Rautauoman pilssiin. Kaikkien epäonnisten sattumien jälkeen Rautauoma saatiin lopulta kuntoon lokakuun loppupuolella.

Pelastusveneet talvehtivat Vuosaarella

Yhdistyksen pelastusveneet PV Rautauoma ja PV Mikrolog III sekä nuorten koulutusvene Aava R viettävät talven Selboatin telakahallissa Vuosaarella. Selboatiin päädyttiin tarjouskilpailun perusteella. Hinnan lisäksi telakointipaikan valintaan vaikuttivat muun muassa turvallisuus, vapaaehtoisten mahdollisuus tehdä huoltotöitä pelastusveneisiin, telakointipaikan sijainti sekä paloturvallisuus. Keskeinen vaatimus oli myös, että hallin täytyy olla lämmitetty. Pelastusveneidien elektroniikka ei kestä pakkasta, joten Rautauoman sisätilat täytyy pitää plussan puolella koko talven ajan. Sisähalliin on päädytty myös veneiden käyttöön ja käyttövarmuuden parantamiseksi. Katettu halli suojaa lumelta, eikä sulava ja jäätyvä vesi pääse vahingoittamaan veneen rakenteita.

Alun perin tarkoituksena oli, että PV Mikrolog III olisi telakoitu marraskuun alkupuolella ja PV Rautauoma kuukautta myöhemmin. Alumiinirunkoisia pelastusveneitämme ei ole kuitenkaan suunniteltu jäissä kulkemiseen, joten telakointia aikaistettiin varhaisen talven tulon myötä. Mikrolog III nostettiin ylös 12.11., ja Rautauoma 15.11.



Kuva: Markku Tamminen



Otteita kesän ja syksyn tapahtumista

Ukkonen lamaannutti moottorin

Keskiviikkona elokuun 3. päivänä kello 12.06 PV Mikrolog III:n päällikön puhelin soi. Soittaja oli Meripelastusseuran Trossipalvelu: Suomenlinnan vierasvenesatamassa oli moottorivene, jonka kytkin ei toiminut. Vene oli turvallisesti laiturissa kiinni, joten välitöntä hätää ei kaksihenkisellä veneseurueella ollut. Niinpä Mikrologin ja avustettavan veneen päälliköt sopivat keskenään, että Mikrolog tulee myöhemmin päivällä avustamaan. Mikrologin päällikkö hälytti itselleen kansimiehen tehtävää varten, ja niin vene irtosi Matosaaren meripelastusasemalta kello 14.45. Matka Matosaaresta Suomenlinnaan ei ole pitkä, joten nopeusrajoituksia noudattaenkin matkaan meni vain parikymmentä minuuttia. Kohteeseen saavuttuaan Mikrologin miehistö koitti selvittää kytkimen vikaa. Päätelmä oli, että edellisyyden ukkonen oli todennäköisesti aiheuttanut jonkinlaisen virtapiikin, joka oli rikkonut moottorin sähköisesti ohjatun kytkimen. Vene päätettiin hinata korjattavaksi. Kello 17.00 moottorivene saatiin kiinnitettävä Lauttasaa-reen, jossa sille varattiin korjausaika telakalta. Tämän jälkeen Mikrolog III lähti paluumatkalle Matosaareen.

Koneesta kolinaa ja kohti kivikkoa ilman polttoainetta

Elokuisena lauantaina Rautauoma oli viikonloppuparti-ossa, kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti kello 15.17: Vuosaaren sataman edustalla veneen moottorista oli kuulunut kolinaa, jonka jälkeen moottori sammui ja samalla veneen sähköt hävisivät. Vene, jonka kyydissä oli neljä henkilöä, jäi ajalehtimaan.

Laivaväylien ja satamien edustalla ajalehtiva vene muodostaa aina vaaratilanteen, sillä isot matkustaja- ja rahtilaivat eivät kapeilla väylillä pysty väistämään ajalehtivaa venettä. Tästä syystä MRSC luokitteli tehtävän meripelastuksen hälytystilanteeksi, joka tarkoittaa, että tehtävä täytyy hoitaa viiveettä. Rautauoma lähti välittömästi kohti avuntarvitsijaa, jonka luo se saapui kello 15.38. Vene otettiin Rautauoman hinaukseen, ja se hinattiin lähistöllä olevaan kotisatamaan.

Tehtävän jälkeen Rautauoma jatkoi partiota, kunnes illalla osan miehistöstä täytyi lähteä kotiin. Jäljelle jäänyt miehistö vaihtoi Rautauoman Mikrologiin ja jatkoi valmiudessa oloa. Kello 20.05 Trossipalvelu soitti: Helsingin edustalla olevasta moottoriveneestä, jossa oli neljä henkilöä, oli loppunut polttoaine. Mikrologin päällikkö soitti avuntarvitsijalle, jolloin paljastui, ettei heidän ankkurinsa pidä, ja että kivikko lähestyi kovaa vauhtia. Tiedon saatuaan päällikkö ilmoitti tiedot MRSC:lle, joka muutti tehtävän meripelastustehtäväksi. Selvittelyisä oli mennyt sen verran aikaa, että vasta kello 20.16 Mikrolog lähti kohti avuntarvitsijaa. Matka ei kestänyt kauaa, vaan jo 12 minuutin päästä Mikrologin miehistöllä oli havainto hädässä olijasta. Kivikko lähestyi uhkaavasti, joten moottorivene otettiin Mikrologin hätähinaukseen. Tilanteen rauhoituttua, hinausköyttä päästiin pidentämään, ja niin tehtävä jatkui normaali- na hinauksena. Pohjoisrantaan Helsingin Moottorivenekerhon huoltoasemalle hinauksen kanssa saavuttiin kello 21.09. Avuntarvitsija jäi vielä tankkaamaan, ja Mikrolog käänsi keulan kohti Matosaarta.

Seurueen vene uppoaa

Lauantaina 27.8. Rautauoman miehistö sai tehtävän MRSC Helsingistä, alle seitsemänmetrinen moottorivene oli uppoamassa Sipoossa saaren rantaan. Veneessä oli seitsemän henkilöä. Vaikka tehtävä kuulostikin pahalta, ihmiset olivat kuitenkin turvassa saareissa. Kello 11.37 Rautauoma lähti kohti tapahtumapaikkaa. Tuuli oli yön aikana kääntynyt, joten miehistö pohti sen vaikutusta tulevaan tehtävään. Paikalle saavuttuaan, Rautauoman miehistö havaitsi, että vene oli päässyt hakkautumaan yön aikana kiviin. Tämän seurauksena veneeseen oli tullut reikä ja se oli osittain upponnut rantaveteen. Kääntynyt tuuli oli todennäköisesti aiheuttanut veneen vaurioitumisen kiviin. Omaisuuden pelastaminen ei ole meripelastusta, eikä avuntarvitsijalla ollut myöskään Trossipalvelua. Näin ollen veneen pelastamisesta aiheutuvat kustannukset maksaisi omistaja itse. Tässä tapauksessa omistaja päätti palata tuulen tyyntymistä katsomaan tilannetta ja yrittämään veneen nostoa omin voimin. Rautauoma otti seurueen kyytiin ja kuljetti heidät mantereelle. Tässä, kuten kaikissa muis- sakin tapauksissa, ihmisten pelastamiset ja avustamiset ovat avuntarvitsijalle aina ilmaisia.

Kone- ja mastovikainen purjeverene

25.9. sunnuntaina PV Mikrolog III oli palaamassa Bågaskärin koulutuskeskuksesta Matosaareen, kun MRSC Helsinki hälytti kello 17.48. Villingin eteläpuolella oli purjeverene, jolla moottori oli mennyt rikki. Myös purjehtiminen olisi ollut mahdotonta mastovaurion vuoksi. Kello 18.20 Mikrolog oli paikalla. Konevika oli todennäköisesti aiheutunut kovasta merenkäynnistä, joka oli tukkinut purjevereneen polttoainesuodattimet. Maston tukivantti puolestaan oli luiskahtanut irti saalingista, joten siksi purjehtiminenkaan ei onnistunut. Korjaustoimenpiteisiin ei aallokossa ollut mahdollista ryhtyä, joten purjeverene otettiin Mikrologin hinaukseen, ja se hinattiin saariston suojassa turvasatamaan. Illan ollessa jo pimentynyt kello 19.52, saatiin hinaus suoritettua ja purjevereneessä olleet kaksi henkilöä pääsivät lähtemään kotiin. Myös Mikrolog suuntasi kotiin Matosaareen.

Tyhjillään ajalehtiva vene

Keskiviikkona 28.9. klo 18.36 PV Mikrolog III sai hälytyksen MRSC Helsingistä: rannalla olevat ihmiset olivat havainneet Tammisaloon eteläpuolella tyhjillään ajalehtivan soutuveneeseen. Tällaiset tehtävät ovat aina haasteellisia, sillä etukäteen ei voi tietää, miksi vene ajalehtii. Vene on voinut päästä itseksensä irti rannasta, tai sitten sillä liikkeellä ollut henkilö tai henkilöt ovat saattaneet pudota veteen. Tästä syystä tilanteeseen suhtaudutaan vakavasti, ja Mikrolog suuntasikin keulan välittömästi kohti ilmoitettua paikkaa. Kello 18.55 Mikrolog oli paikalla ja tyhjillään oleva venekin löytyi. Ihmi-

siä ei kuitenkaan näkynyt. Veneessä ei myöskään ollut moottoria, joten sen asennosta ei pystynyt päättelemään, onko veneellä ajettu vai ei. Sen sijaan veneen aivot olivat siististi soutuveneeseen sisäpuolella, mikä viittasi siihen, että vene on päässyt itsestään ajalehtimaan. Myös päivän aikana voimistunut tuuli viittasi tähän. Näiden tietojen perusteella MRSC Helsinki päätti, ettei tapaus vaadi enempää selvittämistä. MRSC antoi Mikrologille tehtäväksi ottaa soutuvene hinaukseen ja hinata se lähimpään rantaan. Tehtävä oli suoritettu kello 19.24.

Talvi yllätti veneilijät

Mikrolog III oli päätetty telakoida perjantaina 11.11. varhaisen talven tulon vuoksi. PV Mikrolog siirrettiin ajamalla Vuosaareen, jossa se oli tarkoitus nostaa Selboatintelakalle. Vuosaaren satama-altaassa se pääsi tekemään vielä kauden viimeisen tehtävän, kun pienen moottoriveneen kone ei käynnistynyt. Veneessä olleet miehet yrittivät meloa venettä kohti nostopaikkaa, mutta jäiden takia se oli hankalaa. Mikrologia, kuten myöskään PV Rautauomaa, ei ole tehty kulkemaan jäissä. Onneksi jäät olivat sen verran heikkoja, ja paikalla meni valmiiksi muiden toimesta avattu ränni, joten Mikrolog pääsi kulkemaan helposti hinauksen kanssa nostopaikalle. Kello 10.50 kauden viimeinen tehtävä oli ohitse.

Rautauoma telakalle jäiden seassa

Tiistaina 15.11. oli Rautauoman vuoro lähteä telakalle. Edellisenä lauantaina Rautauoman miehistö oli käynyt Vuosaareen huuhtelemassa jettien vesipyörteillä satama-altaaseen kerääntynyttä jäätä. Näin ollen Rautauoma saatiin tiistaiaamuna helposti ajettua nostettavaksi. Samaan aikaan Rautauoman kanssa ylös vedestä nousi myös SMPS Espoon Meripelastajien PV Emmi.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti





Kauhun hetket merellä

Lauri Pätäri istui Panssarilaiva Ilmarisen 105 mm tykin päällä tähtystämässä. Näkyvyys oli hyvä, vaikka pimeys vähitellen laskeutui meren ylle. Vanha maininki kei-
nutti Ilmarista kevyesti puolelta toiselle Ilmarisen keu-
lan osoittaessa kohti etelää. Oltiin avomerellä, jonne
panssarilaivat jatkosodan aikana harvoin menivät. Pä-
täri siirtyi Ilmarisen sisälle tykkieteiseen. Hän istuutui
työkalulaatikon reunalle ja vaipui hetkeksi omiin miet-
teisiinsä. Todellisuuteen hänet palautti kaksiosainen
räjähdys. "Ampuivatko laivan omat tykit?", hän miet-
ti. Tykit olivat kuitenkin hiljaa omilla paikoillaan. Sa-
massa Ilmarinen alkoi kallistua, ja Pätäri tajusi laivan
uppoavan. Hän avasi kannelle johtavan tykkieteisen
oven. Vastapäätä olevalta tykiltä joku hyppäsi ulos.
Kallistuman vuoksi mies horjahti ja jäi kannelle ase-
tettujen laatikoiden väliin puristuksiin. Puiset laatikot
oli täytetty hiekalla, ja niiden tarkoituksena oli suojata
Ilmarisen miehistöä vihollisen ilmapommituksilta. Täl-
lainen laatikko koitui Pätärin kaverin kohtaloksi.

Ilmarinen jatkoi kallistumistaan. 90 asteessa laiva piti
pienen tauon, kunnes kallistuminen jatkui. Lauri Pä-
täri oli saanut työkalulaatikosta käsiinsä korkkiliivien
nauhan, ja piti siitä vaistomaisesti kiinni. Samalla hän

liukui Ilmarisen rakenteita pitkin mereen. Vasta het-
ken päästä Pätäri havahtui meressä ja huomasi vierel-
lään valtavana seinänä kohoavan Ilmarisen kaatuneen
rungan. "Pois, nyt on kiire pois laivan luota", muiste-
lee Pätäri pelänneensä Ilmarisen uppoamisesta ai-
heutuvaa imua. Toisella kädellä kauhoen ja toisella kä-
dellä sotkeentuneesta korkkiliivistä kiinni pitäen hän
ui kauemmas rungosta. Uiminen ei ole helppoa, sillä
meri on täynnä kaikenlaista laivasta irronnutta tava-
raa, joka on sekoittunut Ilmarisesta vuotavaan poltto-
aineeseen. Kääntäessään katseensa horisonttiin, hän
näkee jotain mitä ei tule koskaan unohtamaan: "Ilma-
risen perä on uponnut veden alle ja noin kolmasosa
laivan keulasta nousee kohti taivasta. Sitten Ilmarinen
painuu perä edellä hiljaa meren syvyyteen." Pätäri
kuulee ympäriltään huutoja, mutta hetken päästä on
aivan hiljaista. Lauri Pätärille tulee tunne, että tänne
jäädään.

Maalta merimieheksi

Lauri Pätäri syntyi syyskuussa 1919 Luumäellä. Pans-
sarilaiva Ilmariselle hänet vei sattuma, sillä aliupsee-
rikoulun käytyään hän siirtyi palvelemaan jalkavä-

kikomppaniaan Lauritsalaan. Sieltä siirrettiin neljä miestä
merelle, kaksi rannikotykistöön ja kaksi laivastoon. Pätäri
oli toinen merelle siirretyistä, ja hänen uudeksi palveluspai-
kakseen tuli merivoimien lippulaiva, Panssarilaiva Ilmarinen.
Sinne Pätäri saapui välirauhan aikana heinäkuussa 1940.
"Isolta ja sokkeloiselta Ilmarinen aluksi tuntui", hän muiste-
lee. "Ilmarisella sain monipuolisen tykistökoulutuksen. Tais-
teluhälytyspaikakseni tuli vasen lukkomies kevyen tykistön
105 mm:n tykkijaos 1:llä. Jaoksen tykit sijaitsivat keulakan-
nella suurempien tykkien takana". Majoituspaikkana Pätärillä
oli skanssi 7, joka sijaitsi laivan keskivaiheilla pääkannen alla.
Skanssissa oli vieri vieressä noin 20 purjekankaasta tehtyä
riippumattoa. Aamulla matot rullattiin ja vietiin riippumat-
tovarastoon. Jokaisella miehellä oli skanssissa myös pienet
lukittavat kaapit, muuta omaa ei ollutkaan. Yhteiskäytössä
skanssissa oli kolme pöytää ja penkit. Erillistä ruokailutilaa ei
ollut, vaan ruoka haettiin skanssiin Ilmarisen keittiöstä isolla
nelikulmaisella paljulla.

Ilmarisen miehistön arki täyttyi
koulutuksesta sekä laivapalveluk-
sesta. Ammuntojen aikana meteli
Ilmarisen sisällä oli kova. Ammut-
taessa tykkimiehistöt käyttivät
nahkaisia suojapähineitä. "Vaikka
koulutuksessa paikkoja vaihdettiin-
kin, taisteluhälytyksen aikana jokai-
sella meistä oli aina sama tehtävä",
kertoo Pätäri. "Vapaa-aikana laival-
la luettiin paljon. Kortinpeluu sen
sijaan oli ankarasti kielletty. Myös
iltahartaudet ja hanurilla soitettu
merimiesmusiikki kuuluivat laivan
elämään. Perhehuolet eivät tuolloin
juuri vaivanneet, sillä skanssin asu-
kaat olivat valtaosin vielä poikamie-
hiä".

Ilmarisella avomerelle

Lauantaina 13. syyskuuta 1941 pans-
sarilaiva Ilmarinen nosti ankkurin
Kemiönsaarten lähistöltä aamupäi-
vällä kello 11 aikaan. Lounaaksi tar-
jolla oli paistettuja silakoita. "Pauno-
sen Erkki vitsaili lounaalla, että me
syödään nyt silakoita, huomenna ne
syövät meitä", muistelee Lauri Pä-
täri. Utössä Ilmarisen ankkuri jälleen
laskettiin, ja illan mittaan alueelle

97-vuotias Lauri Pätäri on toinen elossa
oleva Ilmariselta pelastettu.
Kuva: Markku Tamminen



Ylimatruusi Pätäri Ilmarisen uniformissa.
Valokuvasta kuvannut Markku Tamminen





105 mm:n tykkikotorni oli Lauri Pätärin paikka taisteluhälytyksessä. SA-kuva



Tilat panssarilaivojen sisällä olivat ahtaat. SA-kuva



VMV 15 pelasti Lauri Pätärin merestä. SA-kuva



Lauri Pätärinen (keskellä kasvot kameraan) on juuri astunut maihin Turussa ja odottaa yhdessä muiden pelastettujen kanssa kuljetusta Heikkilän kasarmeille. SA-Kuva

kokoontui ennen näkemätön määrä aluksia; Ilmarisen sisarlaiva Väinämöinen, useita jäänmurtaajia sekä laivaston muita aluksia. Alueelle lipui yhteensä 18 alusta. Illalla kuuden maissa Ilmarisen miehistö kokoontui takakannelle. Siellä miehistölle selostettiin tulevaa operaatiota. Tarkoitus oli hämätä vihollista luulemaan suomalaisten tekävän maihinnousun Hiidenmaalle. Samaan aikaan saksalaiset tekivät vastaavanlaisen hämäyksen lännestä ja etelästä. Kello 18.30 ankkuri nostettiin, ja Ilmarinen suuntasi Utön majakan loisteessa avomerelle. Lippulaivana Ilmarinen oli saattueen kärjessä. Lähes heti liikkeelle lähdön jälkeen Ilmarisella annettiin taisteluhälytys. Lauri Pätäri siirtyi asemaansa ensimmäiseen tykkijaokseen. Samaan aikaan Ilmarisen keulasta laskettiin niin sanotut paravaanivaijerit, eli suojaraivaimet. Niiden tarkoituksena oli ohjata mahdolliset miinat kauemmas aluksen rungosta. Oikea paravaani ei kuitenkaan laskeutunut kunnolla, ja se jouduttiin nostamaan ja laskemaan uudestaan. Jonkin ajan päästä paravaani näytti jälleen toimivan oudosti. Tällä kertaa se tuntui hakkaavan aluksen runkoa vasten. Tykistä ei paravaaneja pystynyt näkemään, mutta runkoa vasten epätavallisesti hakkaavan vaijerin äänen Pätärikin muistaa kuulleen: ”Koskisen Alpo taisi sanoa, että kuolema siellä kolkuttaa”, kertoo Pätäri.

Kohti kotia

Illan pimetessä kello 20.30 tehtävä oli suoritettu, ja oli aika kääntyä takaisin Utöseen. Ilmarisen kääntyessä oikealle, voimakas räjähdys vapisutti alusta. Samassa vesi alkoi virrata Ilmarisen sisälle ja laiva alkoi kallistua nopeasti. Aluksen sisällä syttyi myös tulipalo. Räjähdysten syyksi epäiltiin aluksi torpedoa. Nopeasti räjähdysten oikea syy valkeni miinan aiheuttamaksi. Miina oli todennäköisesti tarttunut oikeaan paravaaniin ja Ilmarisen kääntyessä, miina oli ajautunut aluksen alle ja räjähtänyt. Ilmarisen pelastamiseksi ei ollut tehtävissä mitään. Ilmarisen ja Väinämöisen vierellä laivoja suojasi neljä Vartiomoottoriverenettä (VMV). VMV:t 1, 14, 15 ja 16 aloittivat välittömästi pelastusoperaation. VMV 1 ajoi kaatuneen Ilmarisen kyljelle ja pystyi pelastamaan kuolemanloukuksi muuttuneesta laivasta viitisenkymmentä miestä.

En jaksa enää

Meressä Pätärin voimat alkoivat huveta, eikä pelastamisesta tuntunut olevan toivoa. ”Täällä ollaan”, huusi Pätäri. Hetken päästä hän jatkoi: ”En jaksa enää”. Jonkin ajan päästä, jostain kaukaa pimeydestä Pätäri näki häntä kohti tulevaa valoa. Valo tuli VMV 15:stä. Kannella olleet miehet heittivät Pätärielle köyden.

”Koitin pyörittää köyttä ranteeni ympärille. Ote ei kuitenkaan pitänyt, sillä mereen valunut polttoaine teki köydestä liukkaan. Köysi heitettiin uudestaan, ja nyt yritin pyörittää sen tiukemmalle. Toisella kerralla ote piti, ja minut saatiin hinattua VMV:n viereen. Sitten kaksi miestä otti minua kiinni hartioistani ja veti minut ylös VMV:n kannelle”, Pätäri kuvailee pelastumistaan. ”Päästyäni kannelle jäin siihen kuin märkä rätkki, sillä jalkani eivät pitäneet”. Kaksi VMV:n miestä kantoi hänet veneen Upseerimessiin. Siellä Pätärin mät vaatteet riisuttiin ja hän sai huovan ympärilleen. Meriveden lisäksi Pätärin vatsaan oli päässyt Ilmarisesta vuotanutta polttoainetta. Nyt se tuli pois valtavana oksennuksena samalla hetkellä, kun väsymys painoi ja vilun puistatukset vaivasivat. Vaikka merivesi oli kylmää, ei Pätäri sitä aiemmin ollut tajunnut. VMV 15:n Upseerimessiin pelastettiin Pätärin lisäksi myös laivaston komentaja kommodori **Eero Rahula**, Ilmarisen päällikkö **Ragnar Göransson**, ensimmäinen upseeri komentajakapteeni **Albert Villman** sekä kersantti **Edvin Myllyperkiö**.





Ilmarisen pelastunut miehistö kuuntelee Laivaston komentajan kommodori Raholan puhetta. Etualalla Ilmarisen päällikkö, komentaja Göransson. SA-kuva



Lauri Pätäri oli 21-vuotias palvellessaan Ilmarisella. Valokuvasta kuvannut Markku Tamminen

Takaisin Turkuun

Pätäri, kuten muutkin Ilmariselta pelastuneet kuljettiin ensin Utöseen. Sieltä matka jatkui hinaajalla Turkuun. "Vasta astuessani Turussa maan kamaralle, tuli ensimmäistä kertaa tunne pelastumisesta". Turussa pelastuneet kuljetettiin Heikkilän kasarmeille, jossa he saivat uudet vaatteet ylleen. "Viikon kasarmilla olon jälkeen saimme viikon loman. Ennen lomalle lähtöä, meille annettiin ymmärtää, ettei onnettomuudesta ollut hyvä puhua. Se tuntui vaikealta, sillä huhut tapauksesta olivat kiirineet jo kotikyläänikin",

muistelee Pätäri. Parin viikon jälkeen onnettomuudesta hänelle tuli myös ensimmäiset pelon tunteet. "Vasta silloin alkoi tajuta mitä oikein oli tapahtunut." Yhteensä henkiin jäi 132 Ilmarisen miehistön jäsentä. Loman jälkeen heidät koottiin Heikkilän kasarmien kentälle. Siellä laivaston komentaja Rahula päätti puheensa pelastuneille komentoon: "Kunniava vainajille". Utön edustasta tuli 270:n Ilmarisen miehistön jäsenen viimeinen lepopaikka.

Jukka-Pekka Lumilahti

Panssarilaiva Ilmarinen valmistui vuonna 1933. Sen pääaseistuksena oli neljä 254 mm Bofors tykkiä, joilla pystyttiin ampumaan 31 kilometrin päähän. Lisäksi Ilmarisella oli muun muassa kahdeksan 105 mm:n tykkiä neljässä tornissa. Lauri Pätäri palveli yhdessä tällaisessa tornissa. Uppoamisen jälkeen Ilmarisen hylky julistettiin haudaksi.

KASVOT

Helsingin Meripelastuslohkokeskus vastaa Suomenlahden meripelastustehtävien johtamisesta



Musisoiva Meripelastusjohtaja

Millainen mies johtaa meripelastustehtäviä? Jarmo Häkkinen toimii Helsingin Meripelastuslohkokeskuksessa meripelastusjohtajana ja keskuksen varapäällikkönä.

Häkkisen mielestä raskaimpia tehtäviä on päättää pelastustehtävien lopettamisesta, jos hädässä olijaa ei etsinnöistä huolimatta ole löydetty.

45-vuotias Kapteeniluutnantti **Jarmo Häkkinen** aloitti uransa Rajavartiolaitoksessa marraskuussa 1994. Vain reilu kuukausi aiemmin upposi autolautta Estonia, joka muutti Suomen meripelastusjärjestelmää. ”Ei minulla alkuvaiheessa ollut käsitystä, että jonain päivänä olisin tehtävässä, jossa saattaisin vastata samanlaisen onnettomuuden pelastustoimista”, kertoo Häkkinen. Häkkisen ura Rajavartiolaitoksessa urkeni kansimiehenä Suomenlahden merivartioston vartiolaiva Valppaalla. Eläminen merellä ja vartiolaivat tulivat hänelle erittäin tutuksi, sillä opiskeluaikojen lukuun ottamatta hän vietti niillä 12 vuotta. Valppaan lisäksi Häkkinen kiersi kaikki muutkin Suomenlahden merivartioston vartiolaivat tehden lopulta päällikkövuoroja vartiolaivalla Tavi sekä vartiolaivalla Merikarhu.

Mereltä keskukseen

Meripelastuslohkokeskukseen Häkkinen siirtyi vuonna 2006. Suomenlahden merivartiostoon kuuluvasta Meripelastuslohkokeskuksesta johdetaan kaikki meripelastustehtävät koko Suomenlahden alueella. ”Alueemme on kohtalaisen laaja, sillä se ulottuu Hangon länsipuolelta idässä aina Suomen ja Venäjän rajaan saakka. Avo-merellä vastuualueemme raja kulkee noin keskellä Suomenlahtea. Eteläpuoli on Viron vastuualuetta ja idässä puolestaan Venäjän”, kuvailee Häkkinen. Aluksi Jarmo Häkkinen toimi keskuksessa operaattorina: ”Otin vas-

taan hätäpuheluja, hälytin apuun pelastusyksiköitä sekä hoidin viestiliikennettä eri radiojärjestelmillä”. Myöhemmin Häkkisestä tuli myös yksi meripelastusjohtajista. ”Keskuksessa on aina meripelastusjohtaja, joka vastaa vuorollaan pelastustehtävien johtamisesta ja tekee pelastustehtävien kulkuun vaikuttavat päätökset. Yksi haastavimmista päätöksistä on pelastustoimien lopettaminen, jos hädässä olijaa ei etsinnöistä huolimatta ole löydetty. Onneksi tällaisia päätöksiä ei joudu tekemään kovin usein”.

Haasteita riittää

Yksi Meripelastuksen haasteista on, että pelastustoimien kulkuun vaikuttavia päätöksiä joutuu tekemään heikkojen lähtötietojen perusteella. ”Yksittäinen havainto hätäradetista ei kerro mitään, millaisesta hädästä on kyse tai kuinka monta ihmistä tarvitsee apua. Havainnon perusteella on myös mahdotonta päätellä tilanteen vakavuutta tai kiireellisyyttä”, Häkkinen kuvailee. ”Matkapuhelimet ovat helpottaneet työtämme, mutta nekaan eivät ole täydellisiä. Puhelimet saattavat olla kastuneita tai muuten vaan käyttökelvottomia esimerkiksi kylmästä ilmasta johtuen. Puhelu voi myös katketa kesken hätäilmoituksen, eikä hädässä olijaan saada enää uudestaan yhteyttä. Tällaisissa tilanteissa käytössämme oleva matkapuhelinpaikannus helpottaa tilannetta”. Häkkinen on urallaan törmännyt myös tilanteisiin, jotka alkutietojen

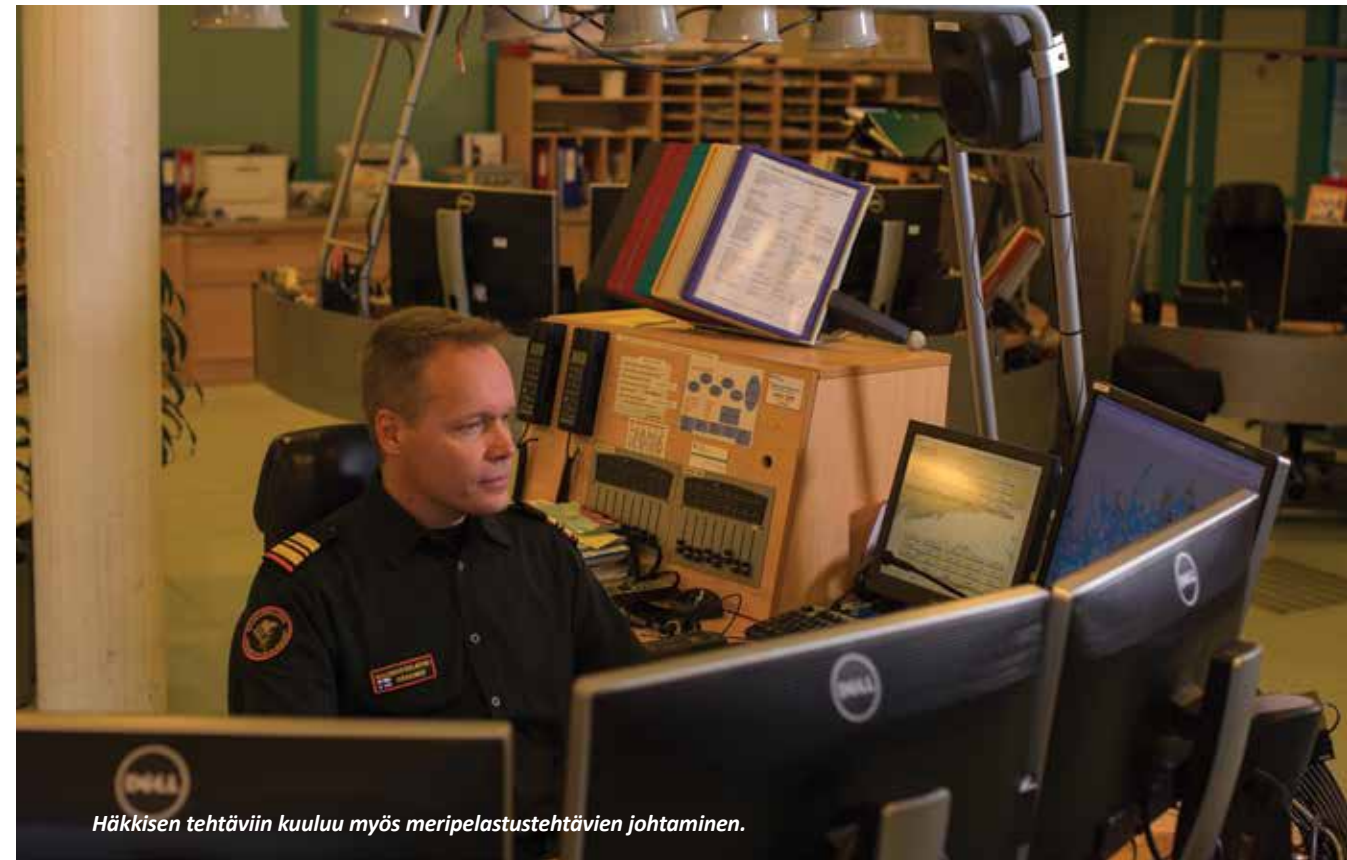
perusteella eivät vaikuttaneet lainkaan vakavalta. ”Meri on kuitenkin aina meri ja olosuhteet voivat vesillä muuttua nopeastikin.” Myös vilkas laivaliikenne aiheuttaa haasteita. Suurinta uhkaa ei Häkkisen tarvitse kauaa miettiä: ”Keskellä Suomenlahtea kulkee päivittäin useita kymmeniä säiliö- ja rahtilaivoja. Tämä poikittaisliikenne kohtaa pienellä alueella Helsingin ja Tallinnan välillä pitkittäin kulkevan matkustajaliikenteen. Onneksi yhteentörmäyksiltä on välttytty.”

Ei pelkkää työtä

Vaikka Jarmo Häkkisellä on takanaan tuhansia erilaisia meripelastustehtäviä, ne eivät ole jääneet häntä mietityttämään. ”Olen luonteeltani hyvin perhekeskeinen ihminen, joten vapailla koitan keskittyä perheeseeni”, kertoo Häkkinen. Yksi hänen lempiharrastuksistaan on kitaran soittaminen. ”Kerran viikossa soitamme kavereitteni kanssa rokkia ja bluesia. Muutamia keikkojakin teemme vuodessa, mutta pääasiassa soitamme omaksi iloksemme. Kitaran kanssa ei muuhun pysty keskittymään, joten soittamalla työasioista pääsee sopivasti rauhoittumaan.”

Häkkinen on toiminut viitisen vuotta Meripelastuslohkokeskuksen varapäällikkönä. Hänen vastuulleen kuuluvat yhteistoiminta niin pelastuslaitosten, ensihoidon kuin myös vapaaehtoisten kanssa. Lisäksi häntä työllistävät erilaisten harjoitusten järjestäminen ja Rajavartiolaitoksen meripelastushankkeet. Tällä hetkellä työajasta kuluu noin

Jarmo Häkkinen toimii varapäällikkönä Helsingin Meripelastuslohkokeskuksessa.



Häkkisen tehtäviin kuuluu myös meripelastustehtävien johtaminen.

puolet näihin hallinnollisiin tehtäviin ja toinen puoli päivystykseen keskuksessa. Veneilijöistä Häkkisellä on pääsääntöisesti hyvää sanottavaa. ”Mielestäni suomalainen veneilijä on valistunut, ja hänellä on varusteet kunnossa. Veneilijät ovat myös yhteisöllisiä ja hädässä olevia autetaan”, pohtii Häkkinen. Erikseen kysyttäessä hän antaa yhden neuvon: ”Omien kykyjen ja rajojen tunnistaminen on tärkeää, sillä pienellä veneellä saattaa voida lähteä kauas. Toisaalta isolla veneellä ei välttämättä edes lähelle”. Yksi asia Häkkistä selkeästi kuitenkin harmittaa: ”Jälle meno vaatisi mielestäni huomattavasti enemmän tarkkuutta. Joka talvi meillä hukkuu ihmisiä täysin turhaan”.

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Markku Tamminen

Jarmo Häkkinen

Meripelastuslohkokeskus Helsingin varapäälikkö ja meripelastusjohtaja

Ikä 45 vuotta

Vaimo ja kaksi poikaa

JOULURISTIKKO

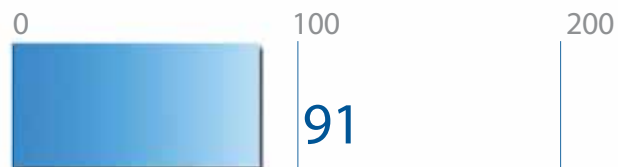
Ristikon laatija: Tuula Lumilahti

Kaive- tut	Iki-	Raajat	Ehdo- tus L=J	Lupaus	Palkka -L	Punnitus	
					Alku		
→							Piipul- le
- Vera					Ly- henne Sini-		
Kun sattuu Sarvipää				- osat Vaja			
Poi- mia					laite - a Naiset		
Teema		Lähtee juomalla &	Sula meri	Hohto k-			
Vuosi 2017		Va- paata			Hinta Pito- tapa		
Elävä show				- lamp- pu			Pidät- tely + O
		Taitaa Ilma			...Aviv Lintu -i		
Vie ylös				Ammeessa	Värit	Tavu itse-	
Vain +n				Läjä	Kyydissä - i Pöly		Aska- reet
Suku- lais- mies	Asu! Aika-		Omat "Kiinni"				
		Beck Hälvä - u				Järki	
Arabi- maa + ia	↘					Nyrk- keilijä	
					Kaari + suku		

Vuoden 2016 tilastoa



Tehtävien
lukumäärä



91



Pelastettuja ja
avustettuja
henkilöitä



224



Pelastettuja ja
avustettuja
aluksia



94

Vuoden 2016 tilastoa 18.11.2016 mennessä

Oikeat vastaukset voit katsoa sivulta www.meripelastus.fi/helsinki



SVENSK RESUMÉ

Foto: Sebastian Nilsson-Ollandt

Sjöräddarna ute i världen

Hur ser en brittisk sjöräddare ut, hur räddar man folk i sjönöd i Norge. Den internationella sjöräddningsorganisationen IMRF ordnar varje höst ett sjöräddningsutbytesprogram för frivilliga sjöräddare. Utbytet som ordnas vid samma tidpunkt i alla länder ger ett tillfälle att få se och lära sig hur saker görs i andra länder. Också Finland är med i utbytet och många gånger har också RB Rautauoma deltagit i utbytets arrangemang.

Sebastian Nilsson-Ollandt hade möjlighet att bekanta sig med Islands ICESAR-system den sista veckan i september. Utöver sjöräddningen sköter organisationen om räddningsuppdrag på fjällen, glaciärer, ler- och vattenras. De söker också efter försvunna människor, både på land och till havs. ICESAR är en stor organisation på Island, som alla islänningar i praktiken känner till. På ca hundra stationer finns tusentals frivilliga. Utöver de egentliga räddningsuppdragen producerar ICESAR eller Landsbjörk också skolnings- och upplysningsmaterial. Också de lokala företagen är starkt med i ICESAR:s verksamhet. Till exempel genom att köpa ett visst bröd donerar det lokala bageriet en del av brödets pris till ICESAR, lika så kan man när man tankar på en servicestation donera bidrag till organisationen. ICESAR:s betydelse för islänningarna som bor under utmanande förhållanden är stor för ICESAR:s frivilliga är i praktiken de enda som kan rädda människor från glesbygdernas småbyar till exempel vid ett vulkanutbrott.

”Island gjorde ett stort intryck på mej” berättar Sebastian. Så stort att följande resa till Island redan ingår i planerna. ”Vår avsikt är att tillsammans med några andra norrmän och holländare som varit med om utbytet resa till Island på nytt och övernatta hos de lokala ICESAR-människorna”. Vänskapsförhållanden är också en av pärlorna i utbytet.



Utöver sjöräddning hör räddning i bergen också till ICESAR:s uppgifter.
Foto: Sebastian Nilsson-Ollandt

Problem på Rautauoma

För RB Rautauoma gick hösten från ett problem till det följande. Allt började i augusti då båtens ena styrcylinder för jetaggregatet fick fel. Båten måste tas upp för reparation. När båten satts i sjön var båten i skick ett par dagar tills man vid hemkomsten från en patrullresa upptäckte en bränsleläcka i den högra motorn. Den söndriga bränsleslangen reparerades och samtidigt kontrollerades också de andra bränsleslangarnas skick. Också en slang till byttes ut. De andras skick konstaterades vara gott. Man beslöt dock att ersätta dem senare på vintern för säkerhets skull.

I mitten på september var Rautauoma på väg mot skolningscentralen på Bågaskär när man vid avgångskontrollen konstaterade vatten i jetaggregatets hydraulikoljetank. Igen måste båten tas upp och denna

gång byttes alla jetaggregatens styrcylindrar. Oturen tog dock inte slut här för vid en patrullresa upptäckte man via motorrummets kamera en bränsleläcka. Den gång hann det spruta ut betydligt mera bränsle än den första gången. Även om alla bränsleslangar hade granskats hade en av slangarna spruckit. Slangen byttes och motorrummet tvättades av ett bolag som specialiserat sig på krävande objekt. I samband med reparationen beslöt man att utföra Rautauomas 3 000 timmars service som planerats för vintern. Serviceuppdraget utfördes av märkesverkstadens servicemän men tyvärr blev en slangklämma i kylsystemet inte spänd. Kylvätskan kom därefter åt att rinna ut i Rautauomas kölsvin. Efter alla missöden fick man Rautauoma i skick i slutet på oktober.

Räddningsbåtarna övervintrar i Nordsjö

Föreningens räddningsbåtar RB Rautauoma och RB Mikrolog III samt ungdomarnas övningsbåt Aava R övervintrar i Selboats varvshall i Nordsjö. Selboat valdes på basen av ett anbuds-förfarande. Förutom priset inverkar säkerheten, de frivilligas möjlighet att utföra servicearbeten på båtarna, varvets läge samt brandsäkerheten på valet av dockningsplats. Ett viktigt krav var att hallen bör vara uppvärmd. Räddningsbåtarnas elektronik tål inte minusgrader så Rautauoma måste invändigt hållas ovanför noll grader hela vintern. Man har valt en innehall också för att förlänga båtarnas livslängd och tillförlitlighet. Den täckta hallen skyddar mot snö och smältvatten som fryser kommer inte åt att skada båtens konstruktion.

Ursprungligen hade man planerat att ta upp RB Mikrolog III i början på november och RB Rautauoma en månad senare. Våra båtar med aluminiumskrov har dock inte planerats för att gå i is och upptagningen gjordes tidigare på grund av den tidiga vintern. Mikrolog III togs upp den 12.11. och Rautauoma den 15.11.



Rautauoma övervintrar i Nordsjö. Foto: Kaj Johansson



VESI KIELELLÄ

Kaunotar palasi Kolera-altaaseen

Tämän talven uusi merellinen ruokailupaikka on purjelaivaravintola Puosun Kellari. Itse asiassa kyseessä on helsinkiläisille vanha tuttu M/aux Kathrina, joka seitsemän vuoden (!) jälkeen on palannut Kolera-altaaseen. Väliin on mahtunut mm. omistajanvaihdos, mittava remontti Suomenlinnassa Viaporin telakalla sekä kaksi menestyksestä kesää purjelaivaravintolana Raumalla. Kesäksi Kathrina palaa Raumalle ja tekee purjehduskauden aikana myös tilausristeilyjä.

Kolmimastoinen, juhlaavalaistu kuunari Kathrina on upea kaunotar jopa marraskuisena iltana kylmällä, tuulisella ja sateisella Helsingin Kauppatorilla. Kannella todella tuntee olevansa ison ja merkittävän purjelaivan kyydissä. Laskeutuminen jyrkkiä rappusia pitkin Puosun Kellariin on huikea trippi viimeisesta marrasillasta lämpimän tunnelmalliseen illallisiin.

Trendikkäästi perinteistä

Ensimmäinen vierailukertamme alkoi hienosti. Mukava tarjoilijamme kertoi ummet ja lammet Kathrinasta sekä sivulauseessa muisti myös mainita ravintolan keskittyvän suomalaista alkuperää oleviin raaka-aineisiin. Tarinat olivat hallussa ja me myytyjä viimeistään silloin, kun keittiöstä tuotiin ekstrana lihalientä emalimukissa sekä tarjoilijan äidin leipomon tekemää tummaa leipää. Trendikästä.

Lihaa säästämättä

Puosun kellarin lihaisa ruokalista on täynnä perinteisiä vaihtoehtoja metsästäjänleivästä Kipparin lankkupihviin. Ensimmäisellä kerralla syömäni "Legendaarinen lehtipihvi" ranskalaisilla (22 €) kaipasi enemmän mausteita ja/tai tuhdimmin maustettua maustevoita yltääkseen legendaariseksi. Lisäksi pihvi oli matkalla pöytään ehtinyt viilentyä turhan paljon. Seuralaiseni pankopariloitu broilerinrintafilee (20 €) oli hiukan yksioikoinen, mutta valkosipuliperunat avittivat suorituksen tasoa. Ihan OK, mutta petraamisen varaa on. Juomavalintani, ahvenanmaalainen Stallhagen Pale Ale (8 €), oli erinomainen mutta hieman ylihintainen.

Toinen kerta toden sanoo

Viikon kuluttua saavuimme ravintolaan kuin kantapaikkaamme. Tuttu tarjoilija, melkein sama pöytä ja ruokalistakin hallussa. Nyt valitsimme Puosun pippuripihvin valkosipuliperunoilla (26 €) ja Vuonon pintasavustettua lohta keitetyillä perunoilla (22 €). Lihaliemi ja tumma leipä eivät enää tehneet ensivaikutelmaa, mutta ehkä emalimukillinen terästettyä punaviiniglögiä (8 €) teki tehtävänsä. Olimme molemmat tyytyväisiä ruokiimme, sisäfilee oli liki täydellinen medium-sisäfilee. Myös tarjoilijan viinisuositukset (kahdesta vaihtoehdosta) osuivat nappiin.

Puosun Kellari on tervetullut lisä Kauppatorin palveluihin. Laiva ja laivan tarina ovat hienot, henkilökunta rennon mukavaa ja ravintola selkeästi ottaa opikseen. Hinnat sisältävät laivaravintolalisän, mutta verrattuna Kauppatorin-Senaatintorin tavallisiin turistihintoihin, on hintataso siedettävä. Vinkkimme jälkeen Raumalla kotisatamaansa pitävän purjelaivan juomavalikoimaan on kenties tulossa uuden raumalaisen Linden Brewery -pienpanimon olutta. Oiva syy käydä taas uudestaan!

Lisää M/aux Kathrinan historiasta, päivän lounaslista, à la carte-lista jne kathrina.fi/puosu

Mika Back



Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2016 sekä toivottaa Hyvää Joulua ja Onnellista Vuotta 2017.

Helsingfors Sjöräddningsförening tackar alla sina medlemmar och de som understött oss under säsongen 2016, och önskar God Jul och Gott Nytt År 2017.



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING