

OTKANTTI

JÄSENTIEDOTE 2 • 2017



TEEMA
TMPY
55v



SUOMEN MERIPELASTUSSEURA

TURUN MERIPELASTUSYHDISTYS

SMPS TURUN MERIPELASTUSYHDISTYS RY

FSRS ÅBO SJÖRÄDDNINGSFÖRENING RF

JÄSENTIEDOTE 2 • 2017

YHDISTYS:

Postiosoite ja kerhohuoneisto Ankkuriplassi, Linnankatu 37a B 17, 2 krs., 20100 TURKU.

Puhelin 0400 748 770

Internet www.tmpy.fi

Sähköposti ankkuriplassi@tmpy.fi

Facebook www.facebook.com/turunmeripelastusyhdistys

JÄSENMAKSUT:

Henkilöjäsenmaksu 32 euroa

Yhteisöjäsenmaksu 160 euroa

Yhdistyksellä ei ole liittymismaksua.

Pankkiyhteys FI75 4309 0010 3178 40, ITELFIHH

Pv ABSON rahasto viite 4187

Yleislahjoitukset viite 107

MERIPELASTUSKESKUKSEN NUMERO 0294 1000

TOIMIHENKILÖT:

Puheenjohtaja Antti Kellosalo 0400 786 328, puheenjohtaja@tmpy.fi

Varapuheenjohtaja Meri Haahtela varapuheenjohtaja@tmpy.fi

Sihteeri Heikki Paajanen sihteeri@tmpy.fi

Jäsenkirjuri Henri Vienola jäsenasiat@tmpy.fi

Koulutusvastaava Heikki Uusvuo koulutus@tmpy.fi

Tulokasvastaava Tero Vihtari tulokkaat@tmpy.fi

Nuorisovastaava Joonas Dunderfelt nuoriso@tmpy.fi

Tiedotusvastaava Heikki Laurila tiedotus@tmpy.fi

Kalustovastaava Timo Alanne kalusto@tmpy.fi

HALLITUKSEN JÄSENET:

Antti Kellosalo (pj) Markus Takala Hannu Helminen Henri Vienola

Meri Haahtela Timo Kuusonen Sari Kivelä

Timo Alanne Pekka Mattila Lasse Putko

OTKANTTI LEHTI

PÄÄTOIMITTAJA Heikki Laurila

AINEISTO otkanttilehti@tmpy.fi

PAINOPAikka Painotalo Painola T. Nieminen Oy

TAITTO Ari Hakulinen

KANNEN KUVA Heikki Laurila

SEURAAVA LEHTI Seuraava numero ilmestyy vk. 42, aineisto 15.9.

LEHDEN ILMESTYMISAJANKOHDAT ... vk10 (aineisto 10.2.), vk 21 (aineisto 28.4.), vk 42 (aineisto 15.9.)

JAKELU 2700 kpl/PAINOS

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Kuva: Kirsi Lundelin

Yhdistyksellä on jälleen alkanut kiireinen vuosi. Tavanomaisen ohjelman lisäksi yhdistys täyttää 55 vuotta ja Meripelastusseura 120 vuotta, joten katsotaan, mitä juhlallisuuksia tuleva tuo tullessaan. Kauden merkittävien tapahtumien joukossa on Tall Ships Race, johon tarvitaan paljon aktiivisia meripelastajia. Olkaa miinuun yhteydessä, jos pesti Turun kesän suurimmassa tapahtumassa kiinnostaa.

Yhdistys sai jälleen uusia toimihenkilöitä, kun Heikki Uusvuo aloitti koulutusvastaavana, Timo Alanne kalustovastaavana ja Susanna Iso-Lauri PV Arvinsilmän alusvastaavana. PV503 aikataulu on selviämässä ja alusten vaihto tapahtuu näillä näkymin elokuun kolmantena viikonloppuna. Tätä kirjoittaessa Arvinsilmän kone on mekaanisesti asennettu ja sähkötyöt ovat alkaneet – toivon, että alus saadaan liikenteeseen kesäkuun alkupuoliskolla.

Tällä kertaa en kirjoita enempää yhdistyksen kuulumisista, vaan ajattelin meille kaikille muistuttaa mitä olemme tekemässä.

Turun Meripelastusyhdistys on yleishyödyllinen vapaaehtoisjärjestö. Sana yleishyödyllinen tarkoittaa, ettemme voi tavoitella voittoja toiminnallamme, että toiminta on yksinomaan ja välittömästi yleiseksi hyväksi aineellisessa, henkisessä, siveellisessä tai yhteiskunnallisessa mielessä, ja ettei yhdistyksen toiminta voi kohdistua vain rajoitettuihin henkilöpiireihin.

Vapaaehtoisjärjestössä toimimisen eli tarkemmin vapaaehtoistyön kuvaus onkin paljon laajempi ja tärkeämpi muistaa jokapäiväisessä tekemisessä. Meidän tapauksessamme vapaaehtoistyö on omista arvoista lähtevää toisten ihmisten tai yhteisöjen hyväksi tehtyä toimintaa, josta emme henkilökohtaisesti saa rahallista palkkaa. Vapaaehtoistyötä voi tehdä kuka tahansa iästä ja asuinpaikasta riippumatta kykyjensä, aikataulunsa ja voimavarojensa mukaan. Vapaaehtoistoiminnan pääperiaatteita ovat mm. tavallisen ihmisen tiedot ja taidot, tasa-arvoisuus, vastavuoroisuus, ei-ammattillisuus, luotettavuus ja sitoutuminen toimintaan, luottamuksellisuus ja vaitiolovelvollisuus, suvaitsevaisuus, puolueettomuus, autettavan ehdoilla toimiminen, yhteistyö, toiminnan ilo, oikeus tukeen ja ohjaukseen sekä mahdollisuus ihmisenä kasvamiseen. Vapaaehtoistyö tarjoaa kaikille mahdollisuuden vaikuttaa niin omaan kuin lähiyhteisönkin elämään. Toiminta paitisi tuo vapaaehtoisille elämään sisältöä, myös tarjoaa heille mahdollisuuksia auttaa muita ja luoda sosiaalisia suhteita sekä vahvistaa elämäkokemusta.

Itselfäni ainakin on jotkut pääperiaatteet ja toiminnan tarkoitus jääneet välillä unohduksiin, ja mielestäni meillä kaikilla on syytä kerrata välillä, miksi me tätä meille rakasta vapaaehtoistyötä teemme.

Toivotan nyt kaikille hyvää kesää ja myönteisiä tuulia, nähdään tapahtumissa.

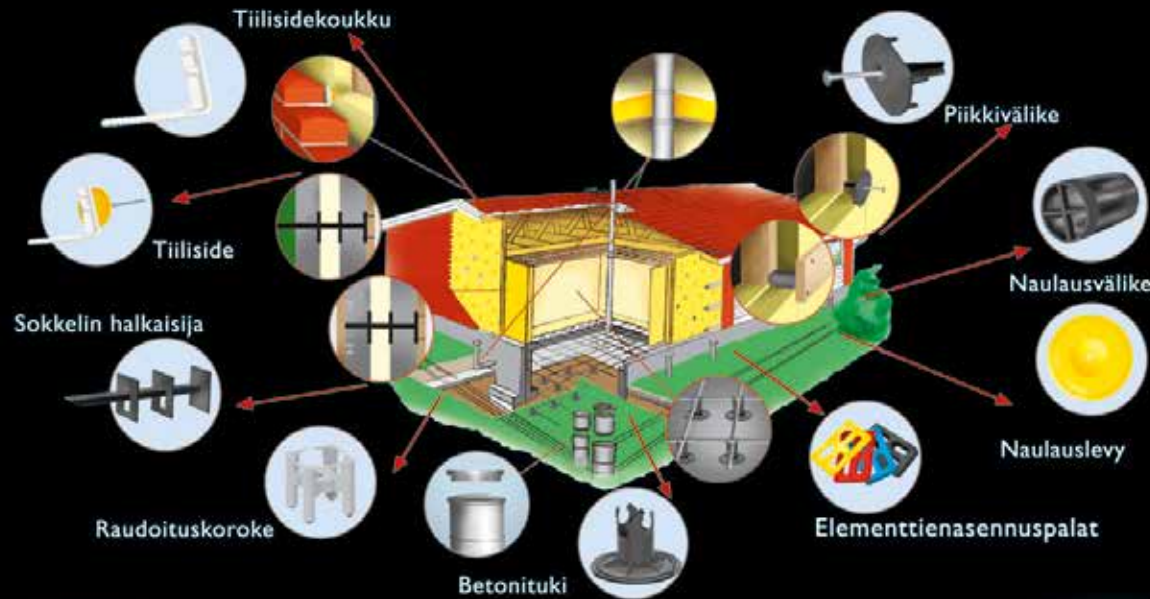
Antti Kellosalo
Puheenjohtaja



Kestävät perusteet rakentamiselle

Hyvinvarustetuista rautakaupoista saat laadukkaat ABSO rakentamiskiinnikkeet, salaoja- ja sadevesijärjestelmät. Nopeasti, helposti ja varmasti.

www.abso.fi



Kokemuksen mukanaan tuomaa osaamista!

Muovitehdas ABSO Oy on kehittänyt yli 20 vuotta monipuolista tuotevalikoimaansa. Valmistusohjelmaan kuuluu yli 650 puhtaista ja korkealaatuisista raaka-aineista valmistettua tuotetta, joilla parannetaan asumisen laatua ja pidennetään rakennuksien käyttöikää.



Muovitehdas ABSO Oy

Kuljettajankatu 7-9, 20780 Kaarina, p. (02) 284 4700, f. (02) 242 5050

Tavoitteena ihmishenkien pelastaminen merellä

Teksti: Jouni Liuke • Kuvat: Turun Meripelastusyhdistyksen kokoelmat / Heikki Laurila

TURUN MERIPELASTUSYHDISTYKSEN PERUSTAMINEN

Oli keuhkatalvi 1962. Kolme vanhaa merikarhua istuskeli jutustelemassa fregatti Suomen Joutsenen salongissa. Pohdinnan kohteeksi tuli noina aikoina suuresti lisääntynyt huviveneliikenne Turun lähivesillä ja saaristossa. Keskustelijat kantoivat kaikki sydämissään huolta ja vastuuta kasvaneen veneilijäjoukon aiheuttamista vaaroista vilkasliikenteisessä saaristossa. Alueelta puuttui järjestäytynyt vapaaehtoinen meripelastustoiminta.



Juho Uino.

Vapaaehtoista meripelastustoimintaa oli Suomessa harrastettu hajanaisesti jo 1800-luvun alkuvuosikymmeniltä saakka. Toiminta kohdistui pääasiassa rannikon kalastajien ja muiden ammattienharjoittajien avustamiseen. Huviveneliikkeen määrä oli pieni. Vuonna 1897 perustetun Suomen Meripelastusseuran pelastusasemat sijaitsivatkin ulkorannikon läheisyydessä. Saaristomeren tuntumassa niitä oli Hangossa, Vänössä, Utössä ja Uudessakaupungissa. Niiden toimintaa ohjattiin keskitetysti Helsingistä käsin.

1950-luvun loppupuolella, toisen maailmansodan jälkeisen voimakkaan jälleenrakentamisen kauden ja hiljalleen kasvavan vaurastumisen myötä alkoi yksityinen veneily voimakkaasti lisääntyä merialueillamme. Samaan aikaan käyttöön tullut uusi halpa veneenrakennusmateriaali, lujitemuovi, toi siihen asti herrojen herkkuna pidetyn huviveneylyn jokamiehen ulottuville.

Lisääntynyt veneily ja sen mukanaan tuomat onnettomuusrisikit saivat asiasta vastuuta tuntevat harkitsemaan yhdistyksen perustamista veneilijöille tarkoitettun valistuksen ja koulutuksen antamista varten. Mielessä oli myös vapaaehtoisen meripelastustoiminnan aloittaminen Turun saaristossa.

Turunmaan Meripelastusyhdistys perustetaan

Nuo kolme vanhaa merenkulkijaa Suomen Joutsenen päällikön salongissa olivat Turun Laivanpäällikköyhdistyksen puuhomiehiä; Valtion Merimiesammattikoulun - kuten nimi siihen aikaan kuului - ensimmäinen rehtori **Juho Edvard Uino**, Turun Merenkulkuoppilaitoksen rehtori **Bertel Forman** ja Turun satamajohtaja **Kaarle J. Haikkola**.

Nämä kolme tunnettua kipparia ottivat yhteyden Suomen Meripelastusseuraan, joka lupasi auliisti olemaan mukana uuden yhdistyksen perustamisessa. Vähän aikaisemmin oli

perustettu yhdistykset Kotkaan ja Helsinkiin.

Turkulaisissa päivälehdissä, Åbo Underrättelserissä, Turun Sanomissa, Turun Päivälehdesä ja Uudessa Aurassa oli toukokuun alussa pieni ilmoitus, jossa kutsuttiin asiasta kiinnostuneita keskustelemaan uuden yhdistyksen perustamisesta. Allekirjoittajina olivat Juho Uino ja Bertel Forman. Perustava kokous järjestettiin Suomen Joutsenella perjantaina 11. toukokuuta 1962 kello 19.00. Siihen osallistui 22 henkilöä; sattumalta juuri se määrä, joka päällikön salongin suuren pöydän ympärillä siihen aikaan oli tuoleja.

Kokouksen puheenjohtajana toimi merikapteeni Bertel Forman ja sihteerinä kapteeni **Eila Öström** (myöh. Merimo). Suomen Meripelastusseuran silloi-

Suomen Joutsenella on ollut suuri rooli Turun Meripelastusyhdistyksen historiassa: Yhdistys on perustettu sen kapteenin salongissa, laivalla on järjestetty tanssiaisia ja viimeksi viisi vuotta sitten juhlittu yhdistyksen 50v syntymäpäivää. Kuvassa Joutsen palaamassa Naantalin korjaustelakalta takaisin Turkuun.



nen toiminnanjohtaja merikapteeni **Unto Lindqvist** kertoi osanottajille seuran historiasta ja toimintamuodoista.

Käydyn keskustelun jälkeen päätettiin perustaa Turunmaan Meripelastusyhdistys – Åbolands Sjöräddningsförening ry niminen yhdistys. Yhdistyksen toiminta-alueeksi ajateltiin koko Turunmaan saaristoa. Muita yhdistyksiä ei Turunmaalla siihen aikaan vielä ollut. Lähimmät Meripelastusseuran pelastusasemat sijaitsivat Hangossa ja Uudessakaupungissa.

Kokouksessa hyväksyttiin myös yhdistyksen säännöt. Ensimmäiseen johtokuntaan valittiin Kaarle J. Haikkola puheenjohtajaksi sekä rehtori Juho Uino, merikapteeni **Elis Lenkkeri**, rouva **Alli Nyman** ja rouva **Eila Öström** varsinaisiksi jäseniksi. Varajäseniksi valittiin osastopäällikkö **Lars**

Saarinen (Oy Axel v. Knorring teknillinen toimisto) ja tiemestari **Usko Rahikkala**. Tilintarkastajiksi tulivat Bertel Forman ja Suomen Joutsenen laivamestari, merikapteeni **Kauno Merisalo**. Yhdistys merkittiin yhdistysrekisteriin vielä samana vuotena.

Yhdistyksen tarkoituksiksi määriteltiin: *”Meripelastustoiminnan tunnetuksi tekeminen, harrastuksen herättäminen meripelastustoimintaan ja meripelastustyön välitön suorittaminen”*.

Ensimmäiset vuodet

Näiden kahdenkymmenen kahden perustajajäsenen voimin alkoi vapaaehtoinen meripelastustoiminta Turussa. Toiminta lähti käyntiin verkaisesti. Alkuvuosina keskityttiin varojen keräämiseen omaa venettä varten. Ensimmäinen konkreettinen tehtävä suoritettiin, kun Utön meripelastus-

asemalle hankittiin uudenlainen radiopuhelin.

Oman aluksen vielä puuttuessa perustettiin 1960-luvun loppupuolella vapaaehtoisista veneilijöistä koottu etsintä- ja pelastuslaivue, johon kuului parhaimmillaan kymmeniä yksityisveneitä. Toimintaa johdettiin meripartiolaisten Satavan Hennalaan perustamalta radioasemalta. Asemalla toimi purjehduskauden aikana ympärivuorokautinen vene-radiopäivystys, johon myös meripelastusyhdistyksen väki osallistui.

Yhdistyksen ensimmäinen pelastusvene, pv Otkantti, saatiin hankittua vasta 1973. Varat veneeseen kerättiin juhlia, arpajaisia ja keräyksiä järjestämällä. Otkantin myötä alkoi varsinainen työ, jonka tarkoitus aikanaan kirjattiin sääntöihin kolmella sanalla: *”ihmishenkien pelastaminen merellä”*.

Meripelastus on monipuolista toimintaa, ja tehtävien lomassa harjoittelu ja koulutukset innostavat ja ylläpitävät meripelastustaitoja. Meripelastus myös yhdistää ihmisiä monelta alalta ja taustalta, ja yhteistä heille kaikille on rakkaus mereen ja saaristoon. Tehtäviä tulee eteen laidasta laitaan, eikä yksikään tehtävä ole samanlainen, toisinaan käydään myös äärirajoilla. Tämä kaikki sekoittuu laineilla hyväksi yhteishengeksi ja päättäväiseksi toiminnaksi, jonka perimmäisenä tarkoituksena on auttaa hädässä olevia.

Seuraavissa jutuissa tutustumme neljään Turun Meripelastusyhdistyksen meripelastajaan, ja kuulemme heidän kokemuksistaan meripelastustoiminnasta ja meripelastajana toimimisesta vuosien varrelta. Haastatellut ovat toimineet vuosia Turun Meripelastusyhdistyksessä aktiiveina, ja vaikka osa on jäänyt jo pois aktiivitoiminnasta, on kaikille jäänyt meripelastuksesta iso kasa hyviä muistoja, tarinoita sekä satumuksia, joista saamme pienen maistiaisen.

MERIPELASTAJALLA ON

Henry Ulaska päätyi meripelastajaksi vuonna 1989. Hänellä oli jo veneilytaustaa omalla veneellä, ja kun tuttu sukeltaja silloisesta Turunmaan Meripelastusyhdistyksestä houkutteli Henryä mukaan, hän innostui meripelastustoiminnasta. Henry toimii edelleen aktiivina ja päällikkönä päivistyksillä.

Atlantilta asenne meripelastajana toimimiseen

Henry on purjehtinut kahdesti Atlantin yli. Kun ympärillä on pelkkää merta, on asenoiduttava niin, että kaikesta täytyy selvitä. Tämän asenteen Henry on tuonut myös mukaan toimintaan meripelastajana. Jännitys kuuluu asiaan, mutta tehtävät eivät pelota, kun on asennoitunut niin, että oli edessä mitä tahansa, kaiken kanssa on pärjättävä, ja sekä aluksesta että miehistöstä on pidettävä huolta. Valtamerestä poiketen on Saaristomerellä pelastettavalla ja auttajalla aina kuitenkin apu lähellä. Rannat ja lähellä olevat kivikot aiheuttavat täällä suurimman vaaran.

Pimeys vie suuntavaiston kokeneeltakin merenkävijältä

Henry vertaa meripelastusta tiepalveluun, mutta sillä eroavaisuudella, että tieliikenteestä poiketen meriliikenteessä ei kukaan välttämättä näe tai aja ohi, jos tulee ongelmia. Olosuhteet merellä ovat myös oma tekijänsä, ja paniikkitilanne tulee helposti, jos keli on huono. Keväisin ja syksyllä avustettavia on vähemmän, mutta tällöin on lähes aina tosi kyseessä, jos on vielä pimeää ja myrskyä.

Henryn mieleen on jäänyt hyvin tilanne synkällä merellä syyskuussa 2000-luvun alussa. Oli lauantai-ilta, ja Henry miehistöineen oli liikkeellä PV Arvinsilmällä Korppoon lähistöllä, kun he päättivät mennä yöksi Pärnäisiin merivartioasemalle.

Illalla yhdentoista maissa Meripelastuskeskus soitti juuri miehistön saatua iltapalansa syötyä, että n. 6-7 m takahytillinen vene on sammunut ja jäänyt ajelehtimaan. Aallokko oli kova, ja avustettava oli kertonut, ettei osannut sanoa olinpaikkaansa, vaikka hän asui saaristossa ja oli tottunut kulkemaan merellä.

Henry otti avustettavaan yhteyttä. Avustettava kertoi, että hän oli ollut Iniössä saunomassa ja saanut lainaksi veneen, joka oli sammunut. Häneltä oli kadonnut paikkataju

KEINOJA TAKATASKUSSA

pimeässä ja sateessa merenkäynnin myötä. Tunnin verran hän oli jo kolistellut kivikossa. Avustettava epäili, että olisi jossain Innamon kohdilla, sillä hän oli nähnyt linkkimaston punaisen valon. Hän ei osannut sanoa, mistä suunnasta valo näkyy tai mikä masto on kyseessä, mutta arveli sen olevan Innamon masto, koska hän oli tullut väylää alas. Hän oli startannut akun tyhjäksi, eikä hänellä enää ollut valoa, kun taskulamppuakaan ei löytynyt. Koska avustettava ei tiennyt suuntaa, oli etsintäalue todella laaja.

Etsintä pimeällä merellä

Henry sopi avustettavan kanssa, että meripelastajat lähtevät Pärnäisistä laivaväylää Turkuun päin. Heidän tuli säästää avustettavan

puhelimien akkua: jos akku olisi loppunut, kohteen löytämisestä ollut erittäin vaikeaa, sillä lasikuituvene ei välttämättä näy tutkassa. Miehistö ja avustettava sopivat, että Arvinsilmä pyöräyttää hakuvaloa hiljaa ympäri ja avustettava soittaa, jos valo näkyy.

Vandroockin risteyksessä Lövskärin kohdalla Arvinsilmä hiljensi vauhtia ja miehistö soitti avustettavalle. Hakuvaloa pyöräytettiin kaksi kertaa ympäri, mutta kun avustettava ei nähnyt valoa, Arvinsilmä jatkoi väylää pitkin kohti Turkua hakuvalo eteenpäin näyttäen. Pian meripelastajat pyöräyttivät jälleen hakuvaloa, jonka jälkeen avustettava soitti, että näki valon väylästä. Hakuvaloa uudelleen pyöräyttämällä ja avustettavan vahvistuksella saatiin keula-suunta kohteeseen.

Löytyminen viime hetkellä

Jonkin ajan päästä avustettava soitti ja ilmoitti näkevänsä Arvinsilmän. Henry miehistöineen löysi avustettavan veneen Kaasluodon monta metriä korkean kallion viereltä, jossa se kolisi kiviin. Kalliolla oli Kaasluodon sektoriloisto, mutta avustettava ei ollut nähnyt tätä.

Miehistö alkoi valmistautua hinaukseen, ja ohjaus siirrettiin ulos. Arvinsilmää ajettiin hie-man ulospäin, jotta se ei osuisi kiviin ja avustettavan työskentelyä veneessä saataisiin valaistua. Kun veneen hinaus väylälle aloitettiin, miehistö huomasi laivan lähestyvän väylää pitkin, joten he vetivät veneen väylän yli sivuun. Jos laiva olisi ehtinyt tulla ennen rannasta pois hinaamista, olisi vene hakkautunut rikki jyrkkiin kallioihin. Laivan mentyä sovittiin, että avustettavan vene hinataan Mielisten rantaan:



Kuva viiden vuoden takaa: Henry Suomen Joutsenen laivakellon soittajana Turun Meripelastusyhdistyksen 50-vuotisjuhlissa.
Kuva: Heikki Laurila

sen kylälaituriin veneen saattoi kiinnittää, ja sieltä avustettavalla oli mahdollisuus saada kyyti.

Turvallisesti rantaan

Miehistö sai veneen hinattua Mielisten lahteen, jossa he jouduivat toteamaan, että lahti ei ollutkaan suojassa. Laituriin ei voitu ajaa, koska tällöin Arvinsilmä olisi saattanut vaurioitua. Avustettavan kanssa sovittiin, että tämän vene työnnetään liikkeelle ja sen annetaan mennä aallon voimin laituriin. Arvinsilmästä valaistiin venettä, jotta avustettava sai heitettyä ankkurin, ja lopulta avustettava pääsi turvallisesti rantaan.

Tehtävästä jäi hyvä tunnelma koko miehistölle, kun kaikki oli lopulta hyvin. He olivat saaneet autettua kiperässä tilanteessa ja avustettava voi hyvin. Tehtävässä oli haastava myös miehistölle, kun tuuli kovaa, oli märkää ja liukasta. Kun jälkepäin miehistö ajeli takaisin Pärnäisiin ja keskusteli tehtävästä, ei suojaisassa laguunin pohjassa tiennyt mitään tuulesta.

Vaihtelevia tehtäviä

Henry on ollut mukana useissa erilaisissa pelastus- ja avustustehtävissä joka vuosi. Henry kertoo, että vaativimmat tehtävät jäävät mieleen, ja auttamishalu on vahva motivoija, kun keli on huono, on pimeää tai muuten haasteellinen tehtävä, ja tietää, että jos ei apua paikalle vietäisi, olisi avustettavan aluksen tai miehistön selviytyminen epätodennäköistä.

Henry on myös huomannut, että meripelastustoiminnassa

täyttä rutiinia ei muodostu, koska sekä tilanteet että avustettavat alukset ovat aina erilaisia. Kauden aikana eteen niin tulee monenlaisia tehtäviä, että kaikkea ei voi koskaan harjoitella, mutta auttaa, jos perusasiat ovat harjoittelun myötä hyvin hallussa.

Harjoittelemalla oppii

Aiemmin yhdistyksessä oli tapana, että jokaisella päälliköllä oli oma vakiomiehistönsä. Käytäntöä kuitenkin muutettiin, koska uusien jäsenien oli vaikea päästä miehistöön. Nykyään miehistössä on varattu harjoittelijalle paikka, jotta uudet jäsenet saavat opetella ja kokea tehtäviä käytännössä. Mitä enemmän harjoitusta jokainen saa, sitä parempi. Henry onkin ottanut tavaksi harjoitella aluksilla aina, myös illalla ja pimeällä.



Henry Ulaska on edustanut ahkerasti yhdistystä erilaisissa tapahtumissa. Kuvassa hän päivystää meripelastajien esittelypisteessä vuoden 2009 Tall Ships Races tapahtumassa. Kuva: Heikki Laurila

On tärkeää esimerkiksi toistuvasti käsitellä mies yli laidan-tilannetta, jotta miehistön tulee opeteltua vierelle ajamista, pelastuspuvun ja liivien päälle pukemista sekä vedestä nostamista. Kun hyvällä kelillä ja harjoituksissa asiat tulee käytyä useaan otteeseen läpi, onnistuvat ne myös tarvittaessa pimeällä ja myrskysssä. Vastatuuleen ei esimerkiksi voi liinaa heittää, mutta myötätuulen puolella saattaa olla saari tai muu este, jolloin tulee olla myös muita keinoja varalla.

Kun aina päiväystysten yhteydessä harjoitellaan, tulee myös laitteiden käytöstä rutiinia. Ja koska harjoitukset menevät kalenterin mukaan, tulee ajoittain harjoiteltua huonossakin säässä. Pimeys ja sade ovat pahoja, ja jos sataa, niin silloin usein myös tuulee, ja näihin olosuhteisiin on hyvä tutustua myös harjoiteltaessa, Henry toteaa lopuksi.

JOKAISESSA TEHTÄVÄSSÄ ON OMA TAIKANSA

Antti Kellosalo on pitkänlinjan meripelastaja, päällikkö ja yhdistyksen tämänhetkinen puheenjohtaja. Hän liittyi Turun Meripelastusyhdistyksen jäseneksi vuonna 1994, mutta oli ollut tutustumassa toimintaan yksittäisillä päivästyksillä jo 80-luvun lopulta alkaen kaverin isän kutsumana. Antti oli nuorena ollut mukana meripartiossa ja sittemmin laivastossa, joten meripelastus oli tälle hyvä jatkumo.

Kaikkien vuosien aikana Antti on ollut mukana monenlaisissa tehtävissä, ja arviolta hänelle on kertynyt noin 130 tehtävää. Ennen tehtäviä oli enemmän, kun etsintöjä tehtiin useammin. Nykyään matkapuhelimet ja ennen kaikkea paikannusominaisuuksilla varustetut älypuhelimet helpottavat löytämistä ja vähentävät etsinnän tarvetta, ja tämä vaikuttaa myös tehtävien kokonaismäärään.

Antti kertoo, että jokainen tehtävä on erilainen, ja oli kyse sitten esittelytilanteesta tai vaativammasta ihmisen pelastuksesta, on kaikissa oma mielenkiintonsa. Keskenään samanlaisia tehtäviä ei oikeastaan ole.

Vilkas elokuun viikonloppu

Vuosien takaa Antin mieleen on jäänyt tehtävä, joka sattui vuoden 2001 elokuun puolivälissä. Viikonloppu oli yleisesti ottaen vilkas, ja kaikkiaan miehistö osallistui 3 eri tehtävään. Antti toimi päivästyksessä päällikkönä, ja aluksena viiden hengen miehistöllä oli allaan Pv Rajakari.

Viikonlopun ensimmäinen tehtävä osui lauantaiamulle,



Antti Kellosalo on ollut myös ahkera kouluttaja. Kuvassa hän kipparoi Rajakaria vuoden 2008 miehistökurssilla Paraisten Airisto Centerissä. Kuva: Heikki Laurila

kun Meripelastuskeskus ilmoitti miehistölle purjevereen ajelehtivan Ruissalon kylpylän lahdelta. Tehtävä alkoi hätäkeikkana Airisto Centeristä, ja edellä tehtävään lähti Rajakarin apuvene. Apuveneeseen päästyä paikalle todettiin kuitenkin kaiken olevan kunnossa, sillä veneen omistaja oli ollut koko ajan veneessä. Hän oli ollut syvemmällä kaukalossa

ottamassa aurinkoa, ja tehtävä päättyi purjehtijan jatkaessa matkaansa.

Päivän aikana miehistö osallistui myös Naantalissa viikonlopun aikana järjestettyyn Sail Day -tapahtumaan. Tapahtuman kohokokhdaksi muodostui tapaaminen Tarja Halosen kanssa, kun koko miehistö sai kätellä presidentin ja vaihtaa muutaman sanan tämän kanssa.

Lauantai illalla miehistö sai toisen tehtävänsä, kun Meripelastuskeskukselta tuli hälytys kadonneesta kalastajasta, joka ei ollut saapunut kotiin suunniteltuun aikaan. Meripelastuskeskus antoi etsintäalueeksi Krampin ympäristön ja muutti etsintäaluetta myöhemmin kahdesti, ensin Päiväluodon ja Seilin ympäristöön ja myöhemmin Aasla-

luodon länsipuolelle. Miehistö oli etsinyt kalastajaa kolmen tunnin ajan, kun Meripelastuskeskukselta tuli peruutus tehtävään. Kalastaja oli löytynyt ja tullut takaisin kotiin päihtyneenä.

Joskus sattuu ja tapahtuu

Viikonlopun tehtävistä kolmas ajoittui sunnuntaille ja oli se,

joka Antille on jäänyt erityisesti mieleen. Ennen puoltapäivää miehistö sai hälytyksen Meripelastuskeskukselta, että vene on ajanut kalliolle Kuuvannokassa. Miehistö oli viettänyt yön Airisto Centerin rannassa, ja Rajakaran apuvene lähti edeltä katsomaan, mikä tilanne oli. Tällöin ei vielä ollut tietoa, onko ihminen hädässä.

Kalliolta löytyi tyhjiällä oleva sisäperämoottorivene, ja rannalla haastatelluilta ihmisiltä selvisi, että veneen omistaja oli soittanut naapurimökistä taksin ja poistunut paikalta. Kun mitään hätää ei ollut, tehtävä loppui sillä erää siihen.

Myöhemmin iltapäivällä tehtävä sai kuitenkin jatkoa. Meripelastuskeskus selvitti rekisteristä veneen omistajan, ja ilmeni, ettei veneen kalliolle ajanut ja paikalta poistunut henkilö ollutkaan omistaja, vaan hän oli ainoastaan lainannut venettä. Oikea omistaja pyysikin nyt veneen irrottamista ja hinausta Kuuvannokan rannasta.

Ensimmäinen yritys viedä hinausköysi kalliolla olevaan veneeseen epäonnistui, koska Rajakaran apuvene ei päässyt tarpeeksi lähelle rantaa. Tällöin yksi miehistön jäsenistä ui meripelastuspuvussa rantaan ja vei köyden veneelle. Hän kiinnitti köyden veneen takaknaapiin, mutta kiinnityskohta osoittautui heikoksi, ja heti ensimmäisellä vedolla lähti knaapi ja iso kappale veneen kyljestä irti. Hän kiinnitti köyden kahdesti veneen runkoon, mutta molemmilla kerroilla köysi katkesi ja leikkautui irti.

Lopulta miehistö köyden isompaan hinausköyteen ja kiinnitti sen perävetolaitteeseen, ja viimein vene lähti liikkeelle. Venettä saatiin vedettyä noin 10 metriä rannasta, kun se äkkiä hörppäsi vettä perästä ja kyljen reiästä, ja upposi jäaden vain keulan kohdalta pinnalle.

Rajakaran miehistö yritti kiskoa venettä käsin rannan suuntaan vedestä pintaan, mutta sai uponnutta alusta vain vähän liikuttua. Samalla keli alkoi huonontua, ja ruotsinlaivan aallot

haittasivat nostoyritystä. Lopulta Antti sopi omistajan kanssa, että nostoa jatketaan toisena päivänä, kun tuuli laantuu ja keli jälleen sallii.

Tekemällä oppii

Seuraavana iltana ilma oli jälleen suotuisa. Antti keräsi isomman porukan, ja he lähtivät 10 hengen ryhmässä nostamaan venettä. Latokarista löytyi mukaan isoja ilmatyynyjä, joita he sulloivat veneeseen ja täyttivät niin paljon kuin mahdollista. Lopulta he saivat veneen tarpeeksi pintaan, jotta sen saattoi kiinnittää nosturiin ja pumpata vedestä. Hinaus ja nosto sujivat lopulta hyvin ja kaikkiaan tehtävässä kesti neljä tuntia.

Kaikkine sattumuksineen tehtävä oli opettavainen ja opetti miehistölle mm. miten veneitä irrotetaan kalliolta ja mikä on veneessä vahva kohta, johon kannattaa kiinnittää. Kun paljon tekee, niin paljon myös sattuu, Antti vielä toteaa.



Kaksi Rajakaria Airistolla, vene ja sille nimen antanut loisto. Kuva: Heikki Laurila.

KAIKKI TEHTÄVÄT JA HARJOITUKSET TEHDÄÄN TARKOITUKSELLA

Mika Joutsikoski aloitti meripelastajana vuonna 1989. Hän päätyi Turun Meripelastusyhdistykseen tutun kautta sukeltajataustansa myötä, kun yhdistyksessä etsittiin sukeltajaa. Hän oli ollut aiemmin mukana tiepalvelussa, ja hän viihtyi tämän tyyliässä toiminnassa ja koki meripelastustoiminnan pitkälti samanhenkiseksi ja itselleen sopivaksi harrastukseksi.

Meriarkeologiasta meripelastustehtäviin

Mika toimi pitkään päällikkönä yhdistyksessä ja jäi pari vuotta sitten pois aktiivitoiminnasta. Tehtäviä Mikalle kertyi vuosien aikana tasaiseen tahtiin joka kesä, ja myös sukellustehtäviä oli ajoittain.

Sukellusharrastuksen pariin Mika päätyi 80-luvulla ennen kaikkea kiinnostuksesta meriarkeologiaan. Hän oli mukana mm. Kuusiston linnanraunioiden paalujen kartoituksessa, jossa kartoitettiin kahden vuoden aikana kaikkiaan 1800 paalua maanmittauslaitteen avulla. Mikan mielestä kartoitus oli antoisin kaikista hänen meriarkeologian parissa tekemistään tehtävistä, ja vaikka se ei ollut varsinaista sukellustyötä, ilman sukelluslaitteita työtä ei olisi voinut toteuttaa. Mika myös opetti sukellusta pitkään Turussa Saaristomeren sukeltajissa.

Väärin hälytysten päivystys

Aktiivivuosista mieleen Mikalle on jäänyt erityisesti eräs kesäinen päivystys, joka oli yksi hänen ensimmäisistä päivystyksistään meripelastajana.

Päivystys oli ollut rauhallisen, kunnes miehistö sai Röölan



Mika Joutsikoski. Kuva Heikki Laurila.

tienoilla ollessaan ilmoituksen purjeveneestä, joka oli kaatunut Airistolla. Miehistö aloitti tehtävään valmistautumisen, ja Mika alkoi pukea sukellusvarusteita päälle. He ehdivät ajaa hetken, kunnes Meripelastuskeskus ilmoitti, että vene ei ollutkaan kaatunut ja tehtävä oli peruutettu. Mika riisui varusteensa, ja päivystys jatkui jälleen rauhallisena.

Kuinka ollakaan, hetken päästä tuli hälytys, että samai-

nen purjevene on sittenkin kaatunut, ja jälleen alkoi kiireinen valmistelu ja varusteiden pukeminen. Kaunis kesäpäivä ja tumma kumipuku, joka ei hengittänyt, oli varsin lämmin yhdistelmä. Nelihenkinen miehistö oli liikkeellä Pv Otkantilla, ja he ehdivät ajella hetken, kunnes jälleen tuli Meripelastuskeskukselta ilmoitus, että vene ei olekaan kaatunut ja tehtävä on peruutettu. Päivystys jatkui jälleen rauhallisesti, ja uutta hälytystä ei kaatuneesta veneestä enää tullut, ja ilmaan jäi vahva epäily, että kyseessä oli ollut jolla, josta ilmoitukset oli tehty.

Samana päivystysvuoron alkuyöstä, kun miehistö oli jo nukkumassa, tuli seuraava tehtävä. Meripelastuskeskus antoi hälytyksen hätärocketista ja käynnisti etsinnän. Miehistö sai summittaisen paikan ja lähti matkaan. Mukana etsinnöissä oli jo poliisi ja rajavartiolaitos, ja jopa helikopteri oli kutsuttu mukaan. Paikan tarkennuttua kuitenkin selvisi, että hätärocketti oli ammuttu leirintäalueelta ja tehtävä peruuntui.

Sattumalta molemmat vääriksi hälytyksiksi osoittautuneet tehtävät osuivat juuri samaan

päivystykseen ja jäivät näin pysyvästi Mikan muistiin.

Kaikkien on hyvä harjoitella

Mikalle meripelastustoiminnassa mieleisintä oli ennen kaikkea se, että pääsi kokemaan kaikenlaisia tilanteita ja oppi hoitamaan erilaisia ongelmia. Aina tehtävissä ei ole paljoa aikaa, mutta silti on tarkkaan mietittävä, mitä ja miten tehdään, ennen kuin toimitaan. Tärkeää tehtävien hoidossa on, että lisää pelastettavia ei saa tulla. Huono paikka ja huono keli ovat haasteellisimpia, ja kun vastakkain ovat 20 tonnin ja 3 tonnin aluk-

set, tulee tästä aina haasteita – etenkin, jos ei pääse tehtävän suorittamisen kannalta paremmalle puolelle, Mika kertoo.

Päällikkönä toimiessaan Mika tapasi ottaa mukaan aina harjoittelijoita, ja hän myös kannatti ajatusta, että kaikki tekevät kaikkea: esimerkiksi rantautumista ei voi oppia, ellei saa rantautua. Harjoittelemalla vältetään lisäksi jo opittujen taitojen unohtuminen. Myös päälliköksi kouluttautuvien oli hyvä antaa opetella opettamista, koska se, kuinka kertoo asioista niin, että toinen myös ymmärtää ja oppii asian, on oma lajinsa. Kouluttajan piti myös

opetella, ettei puutu harjoituksen etenemiseen kuin hätätilanteessa, koska muuten ei koulutettava voi oppia. Jos menee jokin pieleen, niin sitten otetaan vain uusiksi.

Meripelastaja viihtyy saaristossa

Meripelastajana Mika sai motivaatiota auttamisen lisäksi myös hyvästä porukasta, ja innostuneena veneilijänä hän koki, että saaristossa ei voi viettää liikaa aikaa. Mika on sittemmin jäänyt pois aktiivitoiminnasta, mutta hän viihtyy edelleen vesillä omalla veneellään. Meri ja saaristo pysyvät tärkeinä myös aktiivitoiminnasta sivuun jääneelle meripelastajalle.

Mikan aloittaessa harraskuksen Otkantti näytti tältä. Kuva: Turun Meripelastusyhdistyksen arkisto



HAUSKOJA JA IKIMUISTOISIA MERIPELASTUSVUOSIA

Anne Tuuppa toimi aktiivisena meripelastajana vuosina 2008-2014. Hän päätyi meripelastajaksi tutustuttuaan markkinoilla yhdistykseen, jonka jälkeen hän näki ilmoituksen aloituskurssista lehdessä ja päätti lähteä mukaan toimintaan. Anne oli ennestään veneillyt usean vuoden ajan, ja Trossikin oli hänelle tuttu. Anne oli myös käynyt saaristolaivurikurssin, ja hän osasi liikkua ja navigoida merellä.

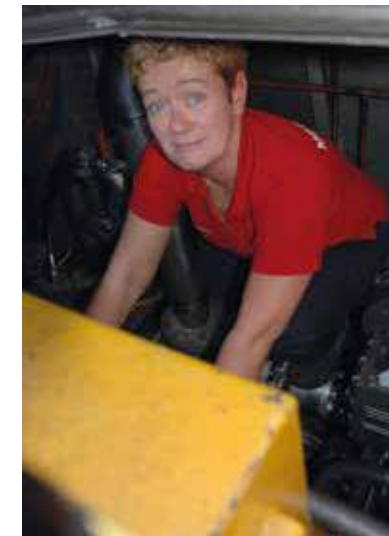
Anne on taustaltaan bussikuski ja rekkakorttikouluttaja, ja hän on työskennellyt myös Carruksella eri tehtävissä. Nykyisin sosiaalinen ja ihmisistä kiinnostunut Anne toimii lähihoitajana. Huumorintajuiselle ja sosiaaliselle Annelle työ on erityisen mieluinen, ja hän pitää ihmisten kanssa työskentelystä.

Meripelastajana Anne toimi kansimiehen tehtävissä ja oli myös innokas koneiden parissa ahertaja. Päivystyksillä hänet yleensä löysi aamuisin konetilasta, jossa hän teki päivän tarkistuksia.

Hinauksia ja yllätys vesillä

Vaikka Anne oli mukana päivystyksillä 7-8 viikonloppuna joka kesä, ei hänen päivystyksilleen osunut kovin montaa tehtävää. Pääasiallisesti vastaan tuli vastaan hinauksia.

Päivystyksistä mieleen Annela on erityisesti jäänyt tehtävä Seilin maisemissa loppukesällä vuonna 2009, kun miehistö sai ilmoituksen pikaveneestä, joka oli ajanut kivelle alkuillasta. Veneilijä oli ajanut merimerkin väärältä puolelta ja osunut kivelle. Veneilijä oli aiemmin oikaissut samassa kohdin,



Anne Tuuppa. Kuva: Heikki Laurila.

mutta oli säästynyt osumasta kiveen.

Veneessä oli viisi henkeä, joista kaksi oli lapsia. Törmäyksen sattuessa lapset olivat olleet nukkumassa ja säikähtivät pahasti osumaa. Onnekaasti päivystysmiehistö oli Pv Arvinsilmällä aivan lähellä toisella puolella Seiliä, joten he pääsivät kymmenessä minuutissa paikalle. Veneen pohja oli osumasta huolimatta pysynyt ehjänä, joten vene saatiin ongelmitta hinnattua korjattavaksi.

Tehtävästä jäi hyvä mieli miehistölle, kun he saivat auttaa pelästynyttä veneseuruetta. Mieleen tehtävä jäi erityisesti lasten takia, joiden vuoksi oli ennen kaikkea hyvä, että apu saapui nopeasti paikalle.

Harjoituksista unohtumattomia ja arvokkaita kokemuksia

Parhaiten meripelastusajoina Annen mieleen ovat jääneet useat harjoitukset, joissa harjoiteltiin monipuolisesti erilaisia taitoja, joita meripelastajana tarvitsee.

Erityisesti mieleisiä olivat harjoitukset Airistolla ja Airisto Centerissä, jossa yhdistys järjesti koulutuksia, ja jonka rannassa kelluttiin parhaimmillaan monta tuntia. Perusturvakurssilla Anne muistaa mm. taiteilleensa pelastuslautan kanssa 4 kokoa liian isoissa saappaissa marraskuussa Airistolla, kun harjoituksena oli pelastuslautan kääntäminen pareittain ja pelastautuminen lautalle. Samalla kurssilla meinasi myös korkeanpaikankammo tehdä Annelle tepposet, kun tehtävänä oli hypätä 4 metrin korkeudesta alas veteen Airisto Centerissä. Anne tästä sisuuntui ja ilmoitti, että

Meripelastuksen cocktail

hän hyppää ensimmäisenä, koska muutoin olisi koko hyppy saattanut jäädä tekemättä odottaessa omaa vuoroaan, ja näin hän ylitti kammonsä ja hyppäsi korkeasta pudotuksesta huolimatta.

Rahtilaivan imussa

Harjoituksista Annelle on jäänyt hyvin mieleen myös harjoitus laivan kyljessä ajamisesta ja laivaan kiipeämisestä marraskuussa vuonna 2009. Harjoituksessa mukana olivat Turun Meripelastusyhdistyksen alus Pv Arvinsilmä ja rahtilaiva m/s Baltic Betina. Tuuli oli harjoituksessa kova, 15 m/s, ja harjoitus toteutettiin Nauvon pohjoispuolella Innamon tienoilla.

Harjoituksessa tuli hyvin esille, että rahtilaivan köysitikkaille tulisi nousta keulasta, koska keula on helpompi pitää kiinni rahtilaivan kyljessä. Harjoituksessa Anne meni tikkaille Arvinsilmän perästä, mikä osoitautui haasteelliseksi, koska perästä alusten väli kasvaa nopeasti. Rahtilaivan aiheuttama imu tekee vierellä ajamisesta myös erityisen haasteellista, ja kommunikointi kahden aluksen välillä on tärkeää. Harjoituksessa koko miehistö sai arvokasta kokemusta ja mieleenpainuvia muistoja.

Harjoituksen jälkeen miehistö yöpyi Stenskarissa Gullkronan lähellä. Ajomatka Stenskäriin toimi erinomaisena pimeänajo-harjoituksena ja perillä he olivat noin 12 aikaan yöllä. Ajo pimeässä oli jännittävää, kun ei näkynyt mitään. Paluu Stenskäristä

sujui myös haastavissa oloissa kovassa tuulella ja aallokossa.

Hyviä muistoja meripelastajana

Vaikka osa harjoituksista ja päivytyksistä saattoi olla rankkoja, päällimmäiseksi Annelle on jäänyt mieleen se, kuinka meripelastuksen parissa sai usein nauraa katketakseen. Yhteishenki ja hyvä porukka olivat harras-

tuksen parasta antia. Tämän lisäksi ruoat olivat aina hyviä ja maisemat upeita. Tärkeimpänä motivaationa Annelle meripelastajana olikin meri ja merellä liikkuminen. Meripelastajana sai pienellä rahallisella panostuksella olla koko kesän vesillä, osallistua tehtäviin, oppia alati uutta ja käydä läpi mielenkiintoisia ja hyviä harjoituksia.

Kuva: Wiebke Flik.



Kokka kohti merellisiä elämyksiä!

Forum Marinumin kesä on täynnä monipuolisia näyttelyitä ja ohjelmaa kaiken ikäisille.



Museolaivat avoinna
joka päivä 11-19

Koe Suomen Joutsenen uusittu
näyttely, 130 vuotias Sigyn,
Sotalaivat ja paljon muuta



Lasten ikioma meriseikkailu
Matkalla Chiiffin ja Sally Jonesin
kanssa 27.8 asti


THE TALL SHIPS RACES
Turku 2017
organised by Sail Training International


FORUM MARINUM
Turku • Åbo • Finland

55 toimintavuoden aikana turkulaiset vapaaehtoiset ovat olleet monessa mukana. Nämä neljä kuvaa valaisevat omalta osaltaan yhdistyksen historiaa.

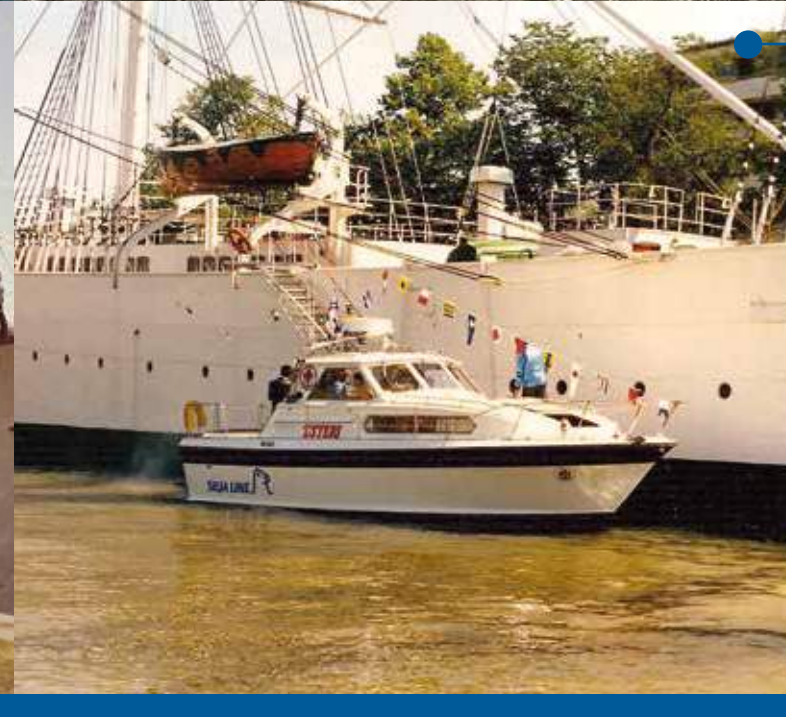
Bore II tulipalo Aurajoessa

Vuonna 1973 marraskuun kolmannen päivän varhaisina tunteina Aurajokeen kiinnittynyt s/s Bore II kattilahuoneessa syttyi tulipalo. Paikalle hälytettiin lukuisia sammutusyksiköitä, mutta yrityksistä huolimatta tulipalo pääsi leviämään konehuoneesta matkustajatiloihin. Aamulla laivalla tapahtui palokaasuräjähdyks, joka kiihdytti paloa entisestään. Tieto Boren palosta saavutti myös saaristossa partiointineen pelastusvene Otkantin, joka suuntasi kohti Turkuu. Vene saikin viranomaisilta tehtäväksi valvoa Aurajoen veneliikennettä sekä avustaa sammutustyötä tukkeissa kuljetus- ja huoltotehtävissä. Laiva paloi liki kaksi päivää, ja viimeiset palolaitoksen yksiköt vapautettiin tehtävästä vasta 5.11. aamulla.

Kipparin Salonki

Yhdistys on läpi historiansa organisoinut erilaisia varainkeruutapahtumia, mm. saaristotansseja ja talkootöitä, sekä järjestänyt jopa kirkkokonsertteja ja muotinäytöksiä! Yksi näkyvimmistä varainkeruun muodoista oli koulu-laiva Suomen Joutsenella järjestetyt Kipparin salonki – tapahtumat. Ennen kuin Joutsenesta tuli yleisölle avoin museo vuonna 1991, tarjosivat nämä tilaisuudet suurelle yleisölle harvinaisia mahdollisuuksia tutustua laivaan. Laivalla tarjottiin kahvia ja muita virvokkeita. Kipparin salongit olivat hyvin suosittuja: esimerkiksi Jouni Liuke muistelee, että parhaimmillaan laivalla vieraili 4000-5000 vierasta ja munkkeja paistettiin liki 3000 päivässä. Varainkeruu oli tehokasta, sillä tapah-

Teksti: Heikki Laurila • Kuvat: Turun Meripelastusyhdistyksen arkisto



tumien tuotoilla on ostettu mm. kaksi pelastusvenettä ja yhdistyksen toimitalo Linnankadulla.

Kuunari Koivisto

Otkantin alla makaa veden täyttämä, vuonna 1945 valmistunut puukuunari Koivisto. Koivisto oli viimeinen Koiviston pitäjässä Karjalassa rakennettu kuunarilaiva, ja se toimi myös esikuvana sotakorvauksena Neuvostoliittoon toimitetuille kuunareille. Vuonna 1963 alus ajoi karille Utön lähistöllä, ja laiva hinattiin ensin Turkuun, jossa se julistettiin hyllyksi. Irtotavarasta tyhjennetty runko hylättiin sen jälkeen Maskun Korkialuodon rantavesiin. Sieltä Koivisto nostettiin 1984 kunnostettavaksi, ja se betonoitiin muutama vuosi myöhemmin. Koivisto ei koskaan valmistunut, vaan se upotettiin Luvian edustalle vuonna 2007 sukelluskohteeksi.

P/V Esteri – Huvivene meripelastuksessa

1980-luvulla Otkantin rinnalle suunniteltiin Uisko-tyyppistä, Otkantia nopeampaa pelastusvenettä. Veneestä tehtiin hankintapäätös, ja se ehdittiin rakentamaan valmiiksi, kunnes koeajoissa havaittiin, ettei uudisrakenne täyttänyt asetettuja vaatimuksia. Uusi työvene jäi siis saamatta. Käyttämättä jääneillä rahoilla ostettiin lopulta Finmar Admiral – tyyppinen vene, joka otettiin käyttöön vuonna 1985. Vene muutettiin paremmin meripelastukseen sopivammaksi purkamalla tarpeeton takahytti ja vaihtamalla koneet. Nimensä vene sai Veikko Nummelan veneeseen lahjoittamasta Esteri-palopumpusta. Palveltuaan Turussa neljä vuotta Esteri jatkoi uraansa pelastusveneenä ensin Korppoossa ja myöhemmin Hämeenlinnassa 2010-luvulle saakka.

Aktian ja Arvinsilmän remontit käynnissä

Teksti: Heikki Laurila
Kuvat: Antti Kellosalo, Taneli Mauno/SMPS

Vuoden ensimmäisessä Otan-
tissa kerrottiin p/v Aktian m
käynnistymisestä ja p/v Arvin-
silmän tulevasta koneremontista.

Arvinsilmään on huhtikuun ai-
kana vaihdettu kone. Alkuperäin-
nen Caterpillar-merkinen kone

kärsi syksyllä 2016 merkittävästä
moottorivauriosta, ja oli sen jäljil-
tä mittavien korjausten tarpeessa.
Koska Arvinsilmän moottorin luo-
tettavuudessa oli aiemminkin ollut
murheita, ei vanhaa konetta pää-
tetty korjata. Sen sijaan konehuo-

neeseen on nostettu p/v Aktiasta
vapautunut Scanian valmistama
meridiesel. Aktia puolestaan saa
kesän aikana täysin uudet Scaniat.

Moottorin vaihtaminen ei ole
edennyt ongelmitta. Haasteita
luovat mm. Scanian mitat: se on

lyhyempi kuin Caterpillar, mutta leveämpi ja
korkeampi. Konehuoneessa onkin jouduttu
mm. hitsaamaan uusia kannattimia uudelle
koneelle. Myös pakoputket ja sähköistys täy-
tyy uusiksi lähes kokonaan. Arvinsilmän re-
montti valmistunee kesäkuussa ja p/v Aktia
saapuu Turkuun näillä näkymin elokuussa.



Työt p/v Aktian parissa ovat alkaneet hiekkapuhalluksella. Seuraavaksi veneen peräpeili avataan, ja runkoa pidennetään noin puolella metrillä.



Scania on lyhyempi kuin aikaisempi kone, mutta kor-
keampi ja leveämpi. Sovitustyön ja asennuksen hoiti
ammattitaidolla ruskolainen Raikon Konepaja Oy.



Scaniaa sovitetaan Arvinsilmään. Konehuoneen iso luukku oli moottorille liian pieni, joten veneen
kannesta on leikattu pala pois koneen mahdollistamiseksi.

KIPPARIKARI (HÄRJÄNMAA) 60° 18,70' P 21° 49,15' I



© Jari Laurikko / Turun Sanomat

TMVK 70 Vuotta!

12.08.2017

Kippari jazz



Johanna Pakonen



Ihana



Tsubiduu



Maailman Pienin
Bilebändi

TURUN MOOTTORIVENEKERHO
ÅBO MOTORBÅTSKLUBB R.Y.

www.tmvk.com sihteeri@tmvk.com

TROSSI-APPI

UUSI TURVALLISUUSSOVELLUS PUHELIMEESI!

TROSSI-APPI SISÄLTÄÄ

- Turvallisuuustietoa
 - » merimerkit ja väistämissäännöt
 - » valotunnukset
 - » hätätilanneohjeet
 - » hätämerkkioppaan
- Paikkatietoon perustuen lähimmän
 - » meripelastusaseman ja -aluksen
 - » turvasataman
 - » polttoainejakeluaseman
- Matkaseurannan
 - » jaa paikkasi ja reittisi
 - » tallenna kulkemasi reitti
- Sääpalvelun
- Karttapohjan (ei sovellu navigointiin)
- Hätäpuhelupainikkeet



Lataa Trossi-appi ilmaiseksi



Sovellus perustuu kansainväliseen SafeTrx-turvallisuussovellukseen ja toimii IOS- ja Android alustoilla. www.safetrxapp.com

ERKKI NIITTYMÄKI IN MEMORIAM

Yhdistyksemme perustajajäsen, PV Otkantin pitkäaikainen kippari ja vannoutunut meripelastaja Erkki Niittymäki on poistunut joukostamme.

Erkki "Eki" Allan Niittymäki syntyi 23.1.1933 ja kuoli 2.4.2017 Turussa.

Eki, ammatiltaan sähköasentaja, ehti elämänsä aikana olemaan työnsä ohessa mukana monenlaisissa yhteiskunnallisissa harrastuksissa. Jo nuorena poikasena hän meni mukaan partiotointaan. Siellä hän pääsi tutustumaan myös merellä liikkumiseen partioveneidien miehistössä.

Merellinen elementti veti silloinkin, kun Erkki Niittymäki oli mukana perustajajäsenenä, kun Turkuun perustettiin 11. toukokuuta 1962 Turunmaan Meripelastusyhdistys – Åbolands Sjöräddningsförening ry niminen yhdistys. Yhdistyksen toiminta-alueeksi tuli silloin koko Turunmaan saaristoa. Muita yhdistyksiä ei tällä aikaan vielä ollut.

Yhdistyksen toiminnan alkuvuosina Eki oli mukana keräämässä alkupääomaa yhdistyksen ensimmäisen oman pelastusveneen hankintaan. Kun Pv Otkanti saatiin käyttöön vuonna 1973, oli Eki alusta asti mukana aluksen huoltotoissa ja ajan myötä myös päivystävänä kipparina. Miehistöjaoksen ja kipparin tehtävien ohella hän osallistui kaikkiin yhdistyksen rientoihin, ollen aktiivisesti mukana mm. Latokarin tukikohdan rakentamisessa sekä yhdistyksen varainhankintatoiminnassa. Näissä moninaisissa tehtävissä yhdistyksen hyväksi hän toimi pitkälle 2000-luvun puolelle asti.

Erkki Niittymäkeä jäivät kaipaamaan lähiomaisten lisäksi laaja ystäväpiiri; heidän mukanaan laaja joukko vanhempaa meripelastusväkeä, jotka olivat menettäneet Ekiä elinikäisen hyvän ystävän.

Jouni Liuke



YHTEISTYÖKUMPPANIT

Alfons Håkans Oy

FREJA transport & logistics Oy

Höyrylaivaosakeyhtiö s/s Ukkopekka

Jalo & Jalo Oy

Länsi-Suomen merivartiosto

Liedon Säästöpankki

Merikeskus Forum Marinum

Mobimar Oy

Muovitehdas ABSO Oy

Metaplan Oy

Nostokonepalvelu Oy

Pidä Saaristo Siistinä ry

RMR Oy Merirakenne

Saaristomeren Meripuolustusalue

Satavan Venepalvelu Oy

Suomen lauttavarustamo Oy

Suomen Punainen Risti ry

Turun kaupunki

Turun Pursiseura ry

Turun satama Oy

Turun Merivaruste Oy

Turun Maalitukku Oy

Veneilyseura Merituuli ry