

Turvallisuuspäivän sisältö

1. Turvallisuuspäivän tarkoitus on esitellä turvallisuutta 30MILES -satamissa

Ohjelma sisältää turvallisuustekniikoiden esittelyn mm.

- a) Mies Yli Laidan -tilannetta veneellä ja laiturilla
- b) Alkavan palon sammutusta sammutuspeitteellä ja jauhe/vaahtosammuttimella
- c) Sydäniskurin käytön periaatteet ja muut turvallisuusasiat satamassa

Riippuen muiden organisaatioiden läsnäolosta (poliisi, meripelastus, palokunta) voidaan mahdollisesti myös esitellä hätärakettien, soihtujen ja muiden välineiden käyttöä.

2. Tarvittavien laitteiden/välineiden kuvaus

a) Veneeseen noston tekniikoiden esittelyyn tarvitaan sopivan kokoinen purjeverene, jossa on mm. spinaakkerin nostin käytettävissä. Sillä nostetaan pelastusmaton nostoreuna (Kuva 1). Mantookin vaijerit on myös oltava helposti alaslaskettavissa nostojen helpottamiseksi.

Veneessä on myös oltava takaportaat, joilla pudonnut voi kiivetä takaisin veneeseen (Kuvat 2a ja 2b). Tarvitaan myös veneen mittainen köysi, jolla autetaan pudonnutta nousemaan veneen laitaa pitkin (Kuva 2c)

Laiturilla on myös oltava pelastustikkaat (laiturin pintaan tarttuvilla koukuilla/väkäsillä varustettuna) ja pitkällä köydellä varustettu heitettävä pelastusrengas (Kuva 3)

b) Palosammutusharjoituksessa tarvitaan sopiva palava astia, missä dieselpolttoainetta voidaan polttaa, jauhe- tai vaahtosammutin ja sammutuspeite (Kuvat 4 a, b ja c)

c) Sydäniskurin käyttöä esitellään toimivalla laitteella (Kuvat 5 a ja b)

Muita tekniikoita esitellään riippuen paikalla olevien viranomaisten/operaattoreiden kanssa sovitusta menetelmästä.

3. Tapahtumakuvaus

3.1.

“Uhri” hyppää veteen sopivat pelastusliivit/märkäpuku yllä. Hän avaa/yrittää avata veneen takaportaat (Kuva 2a) ja onnistuessaan kiipeää veneeseen. Tämän harjoituksen merkitys on osoittaa, että epäsopivat tai lukitut/kiinnisidotut portaat ovat mahdottomia avata. On jokaiselle tärkeää testata oman veneen portaat satamassa ennen veneilemään lähtöä.

30MILES

Small port every 30 miles apart- Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland

3.2.

Seuraavaksi kiinnitetään pitkä köysi veneen laidalle, etupää johonkin sopivaan kiinnityspisteeseen ja takapää joko vinssille tai knaapille. Tarkoitus on, että ”uhri” yrittää jollain tavalla saada kiinni veneen laidasta (käyttäen roikkuvaa köyttä apuna) ja asettaa jalkansa ko. pitkän köyden päälle. Käyttäen tätä köyttä portaana nousten vähän korkeammalle hän tukee itsensä veneen laitaan ja koukistaa hitaasti jalkansa, jolloin köyttä voidaan kelata sisään sama määrä (vinssillä tai knaapilla). Tämä vaatii hyvää yhteistyötä köyden kelaajan kanssa. Toistamalla tämä riittävän monta kertaa, ”uhri” pääsee pyörähtämään veneen kannelle (Kuva 2c).

3.3.

Kolmantena nostotapana esitellään pelastusmaton portaiden kautta kiipeäminen. Tässä voidaan käyttää mitä tahansa versiota kunhan siinä on portaat. Kaupallinen versio, SOS Marine Recovery Ladder, on mallikuvissa käytössä. Se kiinnitetään veneen ”varvaslistaan” tai muuhun sopivaan paikkaan. Jokainen vene on erilainen ja kiinnitystapa suunnitellaan venekohtaisesti. On syytä harjoitella asiaa satamassa. Nostatapahtuma on selkeä: ”uhri” kiipeä tikkaita pitkin veneeseen (Kuva 2 d)

3.4.

Neljäntenä nostotapana esitellään pelastusmaton ”rullaus”. Tämä on mahdollinen nostotapa, jos ”uhri” on itse kykenemätön liikkumaan. Spinaakkerin nostin (tai isopurjeen nostin, jos spinaakkerinostinta ei ole) kiinnitetään pelastusmaton nostolenkkiin, ”uhri” uitetaan maton päälle ja nostetaan vinssiä apuna käyttäen ylös (Kuva 1).

3.5.

Viides esittely tehdään laiturilla missä ”uhrille” heitetään pelastusrenkas pitäen samalla kiinni purkautuvan köyden toisesta päästä. ”Uhri” tarttuu pelastusrenkaaseen ja hänet vedetään laiturin viereen (Kuva 3 a). Laiturin pelastustikkaat lasketaan laiturin viereen siten, että tikkaisissa olevat terävät koukut/väkäset painetaan laiturin pintaan kiinni. Ne estävät tikkaiden taipumisen laiturin alle ja luiskahtamisen pelastajan käsistä, kun ”uhri” kiipeää tikkaita pitkin laiturille (Kuvat 3 b ja c).

Kaikki ylläolevat nostotavat näkyvät parhaiten videoissa osoitteessa

30MILES.info -> Turvallinen satama - videokurssi

3.6.

Seuraavana suoritetaan sammutusharjoitus. Paloastiaan (sopivan leveä ja matala teräksinen astia) kaadetaan jonkin verran diesel-polttoainetta ja sytytetään palamaan (Kuva 4 a). Ensimmäiseksi palo sammutetaan sammutuspeitteellä (Kuva 4 b) ja toiseksi vaahto-/jauhesammuttimella (Kuva 4 c). Sammutuspeitteen käytössä on korostettava käsien suojaamista käyttäen oikeaa vastaotetta. Sammuttimen käytössä korostetaan lyhyiden purskausten käyttöä, jotta sammutin ei tyhjene liian nopeasti.

30MILES

Small port every 30 miles apart- Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland

3.7.

Seuraavaksi näytetään havainnollisesti miten sydäniskuria käytetään (jos käytettävissä).

Esimerkkivideot tässä [Sydäniskurin toimintaperiaate](#) ja [Sydäniskurin käyttö](#)

Jokaisessa satamassa tulisi olla sydäniskuri (tai vähintään näkyvillä oleva tieto missä sellainen on).

3.8.

Muita esiteltäviä tekniikoita voisivat olla mm.

- paukkuliivien huolto
- soihtujen ja hätärakettien käyttö
- EPIRB, PLB jne.

30MILES

Small port every 30 miles apart- Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland



Kuva 1 – Pelastusmatto (SOS Recovery Ladder)



Kuva 2a – veneen takaportaat



Kuva 2b – takaportaain asetus



Kuva 2c - sivuköysi



Kuva 2d – Pelastusmatto (SOS Rescue Ladder)

30MILES

Small port every 30 miles apart- Development of services for lively water tourism in the Eastern Gulf of Finland



Kuva 3a – Pelastusrenkaan heitto



Kuva 3b -Tikkaat



Kuva 3c – tikkaat

huom. koukut (punainen rengas)

käytössä



Kuva 4a- paloastia



Kuva 4b – sammutuspeite



Kuva 4c - palosammutin



Kuva 5a – sydäniskuri seinällä



Kuva 5b - Sydäniskurin opaste