



SATL:n Itä-Suomen Piirin Syysmatka 16-17.10.2015 Turkuun



16.10.2015, ensimmäinen matkapäivä

Talvella piiripalaverissa sovimme, että KATY järjestää piirin yhteisen syysmatkan kotimaassa. Sovitun mukaan matkaa suunniteltiin ja kohteeksi valikoitui Turku.

Oli kaunis lokakuun aamu, kun syysmatkamme alkoi kohti Turku. Matkaa teimme Savonlinja Oy:ltä vuokratulla 24-paikkaisella Iveco Indcar Wing-pikkubussilla. Kuljettajina toimi Jukka Martikainen ja Tommi Suhonen ja matkanjohtajana tuttuun tapaan Antti Kovanen. Matkalla nautimme Keljonkankaan uusitulla ABC-asemalla aamukahvit. Aamukahvit tarjosi KATYn kannatusjäsen Liikennekoulu Ässä. Ensimmäisen päivän kohteemme oli Turun kupeessa Vahdolla sijaitseva VAK:n koritehdas. Usein on tullut ihmeteltyä kun ajaa rekka-auton perässä, että mitähän tuo roiskeläpissä lukeva VAK tarkoittaa? Nyt se selvisi, eli VAK oli ensin Virtasen Autokoritehdas Ky. Yrityksen perusti 1972 nykyisin hallituksen puheenjohtajana toimiva Lassi Virtanen. Ensimmäinen umpikoriperävaunu rakennettiin käytetylle alustalle. Se rakennettiin vieläkin pihapiirissä olevassa pienessä pajassa, joka oli niin matala että kori ja alusta piti tehdä erikseen ja yhdistää sitten pihalla toisiinsa.

Tultaessa 1980 luvulle autoilijoiden vaatimukset kasvoivat; Piti olla nousevia kattoja, kuormatilaa piti saada nostettua ja laskettua. Näihin tarpeisiin VAK kehitti uusia edistyksellisiä ratkaisujaan, sekä myös oman koukkuvaihtolavalaitteen ja juoman jakelukorin. Edistykselliset tuotteet, sekä sarjatuotannon aloittaminen takasivat menestymisen 1980 luvulla. Yritys kasvoi vuosi vuodelta mutta nimi kutistui VAK Oy:ksi. Tänäpäin yritys työllistää noin 400 alan ammattilaista.

Yritysesittely

Toimitusjohtaja Matti Virtanen otti meidät vastaan aurinkoisessa säässä ja vei meidät ensin lounaalle yrityksen uusiin lounastiloihin ja toimistotiloihin, jotka on otettu käyttöön tänä keväänä. Kokoustiloihin kävimme läpi mielenkiintoisen yritysesittelyn, jonka jälkeen pääsimme kierrokselle varsinaiseen tuotantoon. Aloitimme vuonna 2012 valmistuneesta elementtitehtaasta, joka vahvasti entisestään markkinajohtajan asemaa. Ensimmäisessä hallissa valmistetaan eristeet ja muita komponentteja, toisessa hallissa on kaksi elementin liimauslinjaa. Kuivaliimaus tarkoittaa, että pintakomposiitti laitetaan pohjalle minkä päälle kootaan eristeet putkitukset ym. tarvittavat kiinnitysuorat. Sen jälkeen sisäkomposiitti liimataan ja pannaan peitto valmiin tuotteen päälle ja imetään alipaineella puristus. Annetaan kuivua puristuksessa noin 4 tuntia. Märkälinjassa tehdään kaikki elementit mihin tulee muotoja, jotta saadaan yhtenäinen ja vahva rakenne. Se tapahtuu ruiskuttamalla hartsia automaattikoneella, johon syöttää kolme suutinta lasikuitunauhaa ja näin saadaan yhtenäinen ja tasainen muotoelementti. Tämän jälkeen elementti siirtyy sahaus ja porauspaikalle, missä tehdään kaikki tarvittavat työstöt. Alustojen valmistuksessa käytetään kotimaista terästä, joka työstetään nykyaikaisin konein. Osavalmistuksessa käytetään hitsausrobotteja, mutta alustan kokoonpano suoritetaan käsityönä. Hitsauksen jälkeen alustat menevät hiekkapuhallukseen, maalaukseen ja sitten loppukokoonpanoon sekä varusteluun. Tuotannon ohjaus tehdään siten, että alusta ja elementit valmistuisivat yhtäaikaan, josta ne siirtyvät kokoonpanoon. Kokoonpanossa alusta ja kori sitten yhdistetään, jonka jälkeen ajoneuvo siirtyy varusteluun, missä se varustellaan sovitun mukaiseksi ja viimeistellään luovutuskuntoon. Yrityksessä käytetään kotimaisia raaka-

aineita niin paljon kuin on mahdollista. Kaikkia materiaaleja ja komponentteja ei suomessa valmisteta.

VAK palvelee asiakkaitaan kokonaisvaltaisesti ja siitä loistava esimerkki on laaja huoltoverkosto. Suomesta löytyy kahdeksalta paikkakunnalta VAK:n huoltopiste, uusimpana Vantaalle elokuussa avattu Suomen suurin raskaan kuljetuskaluston huoltopalvelukeskus. Yrityksen tuotannosta noin 30 % menee vientiin. Viennistä pääosa menee Ruotsiin, missä on myös oma myyntiyhtiö VAK Sverige Ab. VAK Oy:n liikevaihto vuona 2014 oli 62 miljoonaa euroa. Lopuksi voisi vielä lisätä huomion yhtiön arvoista; Esitettiin kysymys ”onko VAK harkinnut siirtymistä halpatyömaihin kuten Viroon tai Puolaan” ja toimitusjohtajan välitön vastaus oli, ” eipä ole tullut mieleenkään”.

Kiitos mielenkiintoisesta päivästä! Saimme tutustua upeaan yritykseen, joka antoi uskoa suomalaiseen osaamiseen ja ammattitaitoon!

VAK:lta siirryimme Turkuun ja majoituimme hotelli Cumulukseen. Saunomisien jälkeen suurin osa meistä siirtyi syömään ravintola Cantina Aztecaan, jossa ilta vierähtikin mukavasti hyvän ruuan ja mukavien keskusteluiden merkeissä.

17.10.2015, toinen matkapäivä

Aurinkoisen lauantai aamupäivän ja pienen pakkasen saattelemana ryhmämme nousi pirteänä linja-autoon, jonka matkustajista aina huolehtiva kuljettajamme Tommi oli esivalmistelut mukavaan matkantekoon.

Toisen matkapäivän vierailukohteemme oli klo 10.00 alkaen Rannikkolaivaston Pansion tukikohta. Täsmälleen sovittuna aikana Rannikkolaivaston edustaja, miinalautta Pansion konepäällikkö, yliluutnantti Sami Reinikainen, saapui paikalle ja otti ryhmämme komentoonsa.

Tukikohta-alueen sisäpuolella pysähdyimme hetkeksi, jolloin oppaamme kertoi lyhyesti Merivoimien tehtävästä ja organisaatiosta. Merivoimat on puolustusvoimien itsenäinen puolustushaara, jonka tehtävänä on merialueemme valvonta ja sen koskemattomuuden turvaaminen, alueloukkausten torjunta sekä maallemme elintärkeiden meriyhteyksien ja meriliikenteen suojaaminen. Merivoimien organisaatio muuttui myös Puolustusvoimien organisaatiomuutosten yhteydessä siten, että vuoden 2015 alusta Merivoimat koostuu Turussa sijaitsevasta Merivoimien esikunnasta sekä neljästä joukko-osastosta. Rannikkolaivasto vastaa laivastojoukkojen koulutuksesta ja merivoimien aluskalustosta. Alukset huolehtivat merellisistä tehtävistään Pansion ja Kirkkonummen Upinniemen tukikohdista.

Lyhyen tietopaketin jälkeen jatkoimme kiertoajelua tukikohta-alueella, jossa näimme satama-alueella käytettävää maakuljetuskalustoa, huolto- ja korjaamotiloja sekä kuivatelakan, jossa oli korjauksen alla Kuha-luokan miinanraivaaja. Erityisesti tässä kohden meitä ihmetytti aluksen kallistuskulma, joka saattaa olla yli 40°, kovassa merenkäynnissä. Matkalla kohti tutustumiskohdetta saimme nähdä myös Jurmo-, Uisko-, Syöksy, Kiiski-, Katanpää-luokan kalustoa. Edellä mainitun lisäksi ohitimme koetoiminta-alus Iskun. Kaikista alus-luokista saimme niitä ohittaessamme lyhyen tietoiskun, jossa tuli esille teknistä tietoutta ja niiden käyttötarkoitukset.

Ohjusveneiden kohdalla pysähdyimme ja menimme laiturille tutustumaan aluksiin lähemmin. Esittelijämme kertoi tarkemmin Hamina- ja Rauma-luokan ohjusveneiden runko- ja kansirakenteista, aseistuksesta ja vesisuihkupropulsiojärjestelmästä. Alusten

rungot ovat alumiinirakenteisia ja Rauma-luokan kansirakenteet alumiinia ja Hamina-luokan hiilikuidulla vahvistettua komposiittirakenteita. Alukset ovat kokoonsa nähden kevyitä ja ketteriä. Ohjusveneissä on perinteisten potkurien sijaan vesisuihkupropulsio. Alukset kiihtyvät, hidastuvat ja kääntyvät erityisen tehokkaasti ja pystyvät toimimaan hyvinkin matalissa vesissä. Molemmissa ohjusveneissä moottoriteho on 2x3300 kW. Aseistuksena Rauma-luokan aluksessa 1 kpl 40 mm tykki, 2 kpl 12,7 mm:n konekivääriä ja kuusi meritorjuntaohjusta. Hamina-luokan aluksessa vastaavasti 1 kpl 57 mm tykki, 2 kpl 12,7 mm:n konekivääriä ja neljä meritorjuntaohjusta.

Ohjusveneet herättivät suurta kiinnostusta, mutta vierailun aikataulu pakotti ryhmäämme siirtymään toiseen varsinaiseen vierailumme pääkohteeseen, joka oli Hämeenmaa-luokan miinalaiva Uusimaa. Miinalaiva Uusimaa on avomeri- ja jäissäkulkukelpoinen alus. Se on tarkoitettu toimimaan avomerellä ja saaristomme alueella kaikissa olosuhteissa. Alus on rakennettu vuonna 1991, mutta se on modernisoitu vuosina 2006-2007, jolloin niihin tehtiin laajoja alusteknisiä muutoksia ja niiden koko taistelunjohtojärjestelmä sekä pääosa aseistuksesta uudistettiin. Sitä käytetään miinoitustehtävien lisäksi meriliikenteen suojaamiseen, merialueen valvontaan sekä johtoaluksena. Miinalaiva Uusimaa on 77 metriä pitkä. Miehistön vahvuus on 60 henkilöä, joista osa on varusmiehiä. Tutustumiskierroksen aloitimme laivan takakannelta, jossa näimme laivan omasuojaukseen liittyvää aseistusta ja laitteistoa. Takakannelta siirryimme aluksen etukannelle. Siellä kiinnostuksen kohteena oli 57 mm:n keulatykin johtamisjärjestelmä ja tulinopeus. Tykin tulinopeus on 200 laukausta minuutissa. Ennen sisätiloihin siirtymistä saimme oppaaltamme turvaohjeita laivan sisätiloissa liikkumisesta. Sisätiloissa välittömästi huomio kiinnittyi ahtaisiin käytäviin ja jyrkkiin portaisiin. Ensimmäinen kohde oli komentosilta, joka on laivan merenkulkuun liittyvä johtokeskus. Yleisnäkymä muodostui näyttöpäätteistä, viestintälaitteista, mittareista, ”joystickeistä” yms, elektroniikkalaitteista. Paperisia merikortteja eikä sekstanttia ollut näkyvissä, olivat todennäköisesti hätävarana kaapissa. Komentosillalta matkamme suuntautui kohti aluksen moottori- ja valvontatiloja. Matkalla sinne saimme myös hyvän tuntuman laivaelämästä, kun ”tarkastimme” henkilökunnan messin ja majoitustilat, ruokailu- ja koulutustilan, keittiön ja varusmiesten vastaavat tilat. Pysähdyimme myös miinakannelle, jossa oli nähtävissä erikokoisia miinoja. Samalla saimme selvityksen miinoista ja niiden pudotuksesta sekä miinakannen monikäyttöisyydestä esim. elintarvike- ja majoituskonttien sijoittamisesta sekä käytöstä henkilökunnan kuntosalina. Aluksen koneet ja niiden valvomotilat ovat laivan sydän. Miinalaiva Uusimaassa on kaksi 2600 kW:n pääkoneita ja neljä apukoneita. Konehuoneita on kaksi, joissa kummassakin on yksi pääkone ja kaksi apukoneita. Alusta liikutetaan joko molemmilla pääkoneilla tai vain yhdellä. Tehtävän kiireellisyys vaikuttaa siihen, että montako pääkoneita tarvitaan käytössä. Apukoneet ovat dieselgeneraattoreita, jotka tuottavat aluksen laitteille ja järjestelmille tarvittavan sähkön. Merellä oltaessa tarvitaan minimissään kaksi apukoneita tuottamaan sähköä ns. ”meriverkkoon”. Vaurio- tai tulipalotilanteen aiheuttaman ns. ”black out”-tilanteen välttämiseksi molemmissa konehuoneissa on yksi kahdesta apukoneesta ns. ”meriverkossa”. Loput apukoneet ovat ”stand by”-koneita, jotka käynnistyvät tarpeen mukaan automaattikalla tai käsiohjauksella, kun laitteiden ja järjestelmien sähkön kulutus kasvaa. Konehuoneiden välissä on valvontahuone, josta voidaan seurata ja ohjata moottoreiden ja muiden käyttölaitteiden toimintaa. Teknisen alan henkilöinä ryhmämme esitti paljon mielenkiintoisia kysymyksiä, joten tässä kohteessa käytimme huomattavasti enemmän aikaa, kuin muissa tämän aluksen kohteissa.

Vierailuaikataulu vaati kiirehtimään toiseen tutustumiskohteeseen, joka oli öljyntorjunta-alus Halli, joka on valmistunut vuonna 1986. Sen pituus on 61,5 m ja siinä on 14 hengen miehistö. Aluksen päällikkö kapteeniluutnantti Sam Antonen vastaanotti ryhmämme

öljyntorjunta-alus Hallin vierellä satamalaiturilla. Hän selvitti siinä samalla aluksen teknisiä tietoja, käyttötarkoituksen, omistussuhteista sekä öljynkeräystekniikkaa kesällä ja talvella. Öljyntorjunta-alus Hallia käytetään öljyntorjunta- ja huoltoalustehtäviin. Alus on peruskorjattu vuonna 2010, jolloin siihen uudistettiin alustekniset järjestelmät, öljynkeräys- ja merenkulkujärjestelmät sekä majoitustilat. Aluksen omistaa merivoimat ja se myös vastaa aluksen miehittämisestä ja operoinnista. Seuraavaksi siirryimme aluksen kannelle, jossa näimme konkreettisesti öljynkeräyslaitteet sekä selvityksen niiden toimintatavasta. Kannen etuosasta erikoisuutena löytyi täydelliset hitsaus-, koneistus- ja työtilat pienille korjauksille. Koska alus toimii myös merivoimien huoltoaluksena, niin se voi kuljettaa ajoneuvoja ja muuta materiaalia ja toimia muiden alusten tankkausaluksena. Mielenkiintoisen kansikierroksen jälkeen tutustuimme aluksen sisätiloihin, jotka olivat ruhtinaalliset verrattuna miinalaiva Uusimaahan. Mielenkiinnon kohteena oli tietysti jälleen konehuone, jossa oli kaksi 975 kW:n moottoria ja kolme apumoottoria. Potkurikoneistot olivat 360° kääntyviä, jotka antoivat alukselle hyvän hallittavuuden. Erikoisesti muista aluksista poiketen konehuoneessa oli myös höyrykattila, joka tuotti höyryä öljynkeräyslaitteiden, etenkin keräysharpojen puhdistamiseen. Polttoöljyn kulutus voi talvella nousta jopa 20000 litraan/kuukaudessa. Konehuoneessa ja valvomossa kertyi paljon kysymyksiä, mutta "herra aika" kiirehti meitä eteenpäin, joten siirryimme komentosillalle. Komentosillalla kapteeniluutnantti Sam Antonen kertoi merenkulkuun, aluksen hallittavuuteen ja öljynkeräykseen liittyvistä laitteista ja niiden toiminnasta.

Lopuksi kävimme syventävän keskustelun aluksen operaatiotilassa ja saimme nauttia makoisat munkkikahvit.

Erikseen pitää mainita, että laivapalvelus sotalaivoilla ei todellakaan ole verrattavissa siviiliristeilyaluksilla työskentelyyn. Työaika 4 tuntia työtä / 4 tuntia vapaata pitempiaikaisessa jaksossa alkaa jo vaikuttaa ihmisen omaan sisäiseen aikarytmiin rasittavasti, joten merimies on todella erimies.

Kiitämme erittäin lämpimästi Rannikkolaivastoa ja etenkin asiantuntevia oppaitamme kapteeniluutnantti Sam Antosta sekä yliluutnantti Sami Reinikaista vierailun käytännön toteuttamisesta. Vierailu ylitti täysin meidän odotuksemme!

Matkan valokuvat löytyvät osoitteesta;

<http://www.katy.fi/albumi/matkat/syysopinto-javirkistysmatka2015turku/>

Matkakertomuksen kirjoittivat :

Jaakko Räisänen, VATYn sihteeri (ensimmäinen matkapäivä)

Seppo Reinikainen, KATYn hallituksen jäsen (toinen matkapäivä)