

Stadin Trossi

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

1/18

- *Luotsiturmasta turvallisuushuomioita*
- *Paukkuliivien huolto*
- *Nihdin uusi tuleminen*



STADIN TROSSI 1/18

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

Seuraava lehti ilmestyy toukokuussa.

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

Nästa tidning utkommer i maj.

Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys
Helsingfors Sjöräddningsförening ry

Päätoimittaja / Chefredaktör:

Jukka-Pekka Lumilahti lehti@hmpy.fi
p. 050 350 9195

Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,
Mika Back, Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,
Mikael Andersén, Christian Kurtén ja
Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Kopio Niini, Helsinki Painos / Upplaga:
3850 kpl / st ISSN-L 0788-401X
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

Naskalit ovat ehdoton varuste jäällä liikuttaessa. Kuva: 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 rodet
Uudet jäsenet, Kokouskutsu

sivut 4–5



Uutisia – Rautauomasta perä pois

sivut 6–8



Otteita syksyn ja talven tapahtumista

sivut 9–11



Paukkuliivit telakalle

sivut 12–14



Pitkän pöydän takaa
Vuoden 2017 tilasto

*sivut 15–17
sivu 18*



Svensk resumé
Nihdin paluu

*sidorna 20–21
sivut 22–23*

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

Kuinka päästä pois veneestä?

Jos vene kaatuu, tulee helposti mieleen ajatus, että avataan ovi ja lähdetään pois. Entä jos ovea ei pystykään avaamaan? Sen eteen on voinut kaatua jotain, saranat voivat olla vääntyneitä tai veden paine estää oven aukaisemisen.

Onko veneestäsi toista ulospääsyä? Onnettomuustutkintakeskus teki Emäsalon luotsiveneturmatutkinnassa havainnon, jonka mukaan kutterinkuljettajat eivät päässeet pois veneestä, sillä veden paine esti oven aukaisemisen. Luotsikutterin, kuten valtaosan huviveneistäkin, ovet aukeavat ulospäin. Käytännössä tällaisten ovien avaaminen on mahdotonta tai erittäin hankalaa niiden ollessa kokonaan tai osittain veden alla. Vasta kun oven molemmilla puolin on sama paine, ovi on avattavissa. Ilmiö on sama, kuin veden alle joutuneissa autoissa. Niissäkään oven avaaminen ei onnistu kuin vasta sisäosien täyttymisen jälkeen.

Harvassa veneessä on varauslöykäntä. Erilaisia kattoluukkuja toki on, ja joissain myös kokonaan toinen ovi. Ovatko ne avattavissa hätätilanteissa? Sitä toista oveakaan ei saa saman paine-eron takia auki, eikä myöskään erilaisia luukkuja. Luukuissa on yleensä myös hankalia avausmekanismeja, jotka rajoittavat luukun aukeamista tai ainakin hidastavat aukaisemista. Yksi vaihtoehto hätäpoistumisreitiksi olisivat ikkunat. Niitä ei kuitenkaan saa auki ilman työkalua. Mahtako yhdelläkään veneilijällä olla pientä vasaraa sijoitettuna lähelle ikkunaa sen rikkomiseksi? Ainakaan pelastusveneissä ei tällaisia ole ollut. Miksiköhän? Ehkei vain ole tullut mieleen. Linja-autojen osalta asia on käynyt jollain mielessä, sillä pienet punaiset vasarat/ vastaavat mekanismit ovat pakollinen katsastusvaruste.

Hur kommer man ut ur båten?

Om båten vänds upp och ner kommer man lätt på tanken att då öppnar man dörren och tar sig ut. Men om dörren inte går att öppna? Någonting kan ha fallit framför den, gångjärnen kan vara vridna eller vattentrycket hindrar dörren från att öppnas. Finns det en annan utgång från din båt? Olycksutredningscentralen observerade vid utredningen av lotsbåtolyckan vid Emsälö att kutterförarna inte kunde lämna båten för vattentrycket hindrade dem att öppna dörren. Lotskutterns, liksom de flesta nöjesbåtars dörr öppnas utåt. I praktiken är det omöjligt eller mycket svårt att öppna en sådan dörr om den är helt eller delvis under vatten.

Först när trycket är det samma på båda sidor om dörren kan dörren öppnas.

Samma gäller för bilar som hamnat under vattnet. Där lyckas man inte heller öppna dörren förrän bilen fyllts med vatten.

Få båtar har reservutgång. Olika typer av takluckor finns det och somliga har en helt skild dörr. Kan de öppnas i en nödsituation? Öppnandet av en annan dörr kan hindras av samma tryckskillnad som vid huvuddörren och samma kan gälla luckorna. Luckorna har också besvärliga låsmekanismer som begränsar luckans öppnande eller åtminstone fördröjer det. En alternativ nödutgång är fönstren. Dem öppnar man dock inte utan verktyg. Finns det någon enda båtägare som har en liten hammare placerad nära fönstret för att kunna söndra det? I alla fall finns det inte i räddningsbåtarna. Varför? Kanske man bara inte har tänkt på det. I bussarna har någon tänkt på det för de små röda hamrarna/motsvarande mekanismer är obligatorisk besiktningsutrustning.

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



Uudet jäsenet, tervetuloa tukemaan toimintaamme

Asikainen Pekka	Helsinki
Huittinen Mervi	Helsinki
Hurnasti Jyrki	Lahela
Jännäri Julius	Helsinki
Puittinen Pasi	Vantaa
Tola Jukka	Helsinki
Vuorinen Risto	Helsinki

Kokouskutsu

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään 21.3.2018 klo 17.00. Kokouksen asialistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten vuosikertomus sekä tilinpäätös. Kokouksen aluksi tutustutaan Aker Arcticin jäälaboratorioon. Osoite on Merenkulkijankatu 6, Vuosaari. Tutustumisen vuoksi paikalle tulevien toivotaan ilmoittautuvan su 18.3 mennessä osoitteeseen kevatkokous.hmpy@gmail.com.

Tervetuloa!

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls den 21.3.2018 kl 17.00. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena så som årsberättelsen och bokslut. Före mötet bekantar vi oss med Aker Arctics islaboratorium. Adressen är Sjöfarargatan 6, Nordsjö. På grund av rundturen önskas det, att de som kommer på plats meddelar om det senast söndagen den 18.3 till adressen kevatkokous.hmpy@gmail.com

Välkommen!





Rautauomasta on poistettu jo vanhat jetit. Kuva Lasse Kämäräinen

Rautauomasta perä pois

Rautauoman päivityskorjaus etenee aikataulussaan. Porvoossa Weldmec Marinella on työn alla Rautauoman lisäksi myös sen sisarvene PV Kotka.

Talven aikana veneen vesisuihkuvetolaitteet vaihdetaan astetta suurempiin, jolloin moottorit pystyvät paremmin toimimaan niille suunnitellulla teho- ja kuormitusalueella. Molemmat moottorit käyvät myös huollettavina Vantaalla moottoreiden maahantuojaan

Witraktorin luona. Näillä toimilla lisätään moottoreiden käyttöikää. Päivityskorjaukseen kuuluu lisäksi Rautauoman äänenvaimennuksen parantaminen sekä muita pienempiä metallitöitä. Näiden jälkeen vene maalataan kokonaan uudestaan, joten toukokuun puolivälissä Rautauoma näyttää kuin vasta valmistuneena. Valmistuessaan vene oli onnettomuustilanteissa itsestään ympärikäntäytyvä. Korjausten yhteydessä tämä ominaisuus ei tule muuttumaan.

Ensi talvena päivityskorjaus jatkuu yhdistyksen omin voimin. Tälöin on vuorossa veneen elektroniikan uusintaa. Näillä toimilla pyritään siihen, että vene olisi mahdollisimman toimintavarma.

Suoran pakoputken sijaan Rautauomassa on jatkossa valkoisena näkyvä äänenvaimennus. Kuva: Lasse Kämäräinen

Sisarukset PV Kotka ja PV Rautauoma vierekkäin Weldmec Marinin hallissa. Kuva: Marjo Vaha



Luotsiveneturma Emäsalossa

Joulukuun 8. päivä Emäsalon edustalla kuoli kaksi luotsikutterin kuljettajaa surullisessa onnettomuudessa. Kutterinkuljettajat olivat matkalla hakemaan luotsia säiliölaivasta, kun vene toistaiseksi tuntemattomasta syystä kaatui ja jäi väärinpäin. Illalla pimeässä, kohtalaisen kovassa aallokossa tehdyistä pelastustoimista huolimatta, vene upposi. Kutterinkuljettajat löydettiin myöhemmin veneen sisältä kuolleina. Pelastustoimiin osallistuivat viranomaisten ja luotsien lisäksi myös paikalla ollut säiliölaiva sekä Porvoon meripelastajien PV Aktia Porvoo. Luotsivene oli kohtalaisen uusi ja määräysten mukaan valmistettu. Luotsikutterinkuljettajat liikkuvat paljon vesillä, joten onnettomuus on herättänyt paljon kysymyksiä. Yhtenä on ihmetelty, miksi luotsivene ei kääntynyt takaisin oikein päin. Tällainen ominaisuus on kuitenkin vain harvoilla veneillä. Mikäli ominaisuus haluttaisiin, tulisi se olla vaatimuksena jo veneen hankintavaiheen tarjouskilpailussa, sillä ominaisuudella on selkeä kustannusvaikutus veneen hintaan. Uponneen luotsiveneen omistava Finnpiilot ei ympärikäntäytyvyyttä ollut vaatinut, eivätkä sitä vaadi viranomaismääräykset. Meripelastusseuran PV5 -luokan veneet, jollainen myös PV Rautauoma on, ovat kokoluokassaan harvinaisia veneitä, joissa ympärikäntäytyvysominaisuus on ollut vaatimuksena jo valmistusvaiheessa.

Poliisi sekä onnettomuustutkintakeskus tutkivat onnettomuuden syytä. Poliisi suorittaa tutkintaa mahdollisen rikoksen näkökulmasta. Ketään ei kuitenkaan toistaiseksi epäillä rikoksesta. Onnettomuustutkintakeskuksen suorittamassa tutkinnassa selvitetään itse onnettomuuden lisäksi myös pelastustoimien kulkua. Näkökulma tutkinnassa on, kuinka vastaavat tilanteet voitaisiin tulevaisuudessa estää. Onnettomuustutkintakeskus on tehnyt jo kaksi turvallisuushavaintoa. Ensimmäisessä keskus halusi tuoda esille, kuinka vaikeaa ympärikäntäytyneestä veneestä on pelastautua. Veneestä oli vain yksi uloskäynti ja



Matosaaren lippu liehui puolitangossa Emäsalon luotsiveneturman uhrien muistolle 9.12.

Kuva: Olli Koponen

siinäkin oleva ovi avautui ulospäin. Todennäköisesti myös monissa huviveneissä uloskäynnit on rakennettu siten, että niissä oleva ovi / luukku aukeaa ulospäin. Vesimassojen vaikutuksesta tällaisten ovien tai luukkujen avaaminen on miltei mahdotonta. Toinen turvallisuushavainto liittyi pelastuslautan laukeamiseen, sillä alle 1,5 metrin syvyydessä lautta ei irtoa, laukea, ja täytyä automaattisesti. Lautan manuaalinen irrottaminen veden alta on taas puolestaan erittäin vaikeaa.

Uponnut luotsivene saatiin nostettua myöhemmin joulukuussa viranomaisten yhteistyöllä. Kuva: Rajavartiolaitos





Trossi on veneen turva

Meripelastusseuran valtuusto on päättänyt vuoden 2018 Trossi -jäsenpalvelun hinnaksi 80 €. OP-vakuutuksen omistajille Trossin hinta on 60 € ja Suomen Purjehdus ja Veneily RY:n jäsenille 70 €. Hinnat pitävät sisällään myös paikallisyhdistyksen jäsenyyden sekä sen jäsenmaksun. Trossin hintaa korotettiin kaluston ja varusteiden kustannusten nousun sekä julkisten, veikkausvaroista maksettavien STEA-tukien vähenemisen vuoksi. Edellisen kerran hintaa oli tarkastettu vuonna 2013. Ihmisten pelastaminen on aina ilmaista, mutta veneiden pelastaminen, ja hinaamisesta aiheutuvat kustannukset voivat jäädä omistajan vastuulle. Trossin avulla

saat meripelastusseuran yksiköiltä hinauspalvelun lähimpään satamaan tai paikkaan jonne korjaaja voidaan hankkia. Venevakuutukset saattavat jälkikäteen tapauskohtaisesti korvata erilaisia hinauskustannuksia, mutta Trossiin hinauspalvelu kuuluu aina veloitusetta. Palvelu on Suomen merialueiden lisäksi voimassa sisävesillä sekä Ruotsissa, Norjassa sekä osin Tanskassa. Lisäksi Trossi palvelunumero **0800 30 22 30** päivystää kesäisin 24/7, ja sieltä saa apua ja neuvoja välittömästi. Numeron kautta Trossijäsenellä on käytettävissä kaikki meripelastusseuran 61:n aseman 130 pelastusvenettä.



Otteita syksyn ja talven tapahtumista

Viitan väärltä puolen

Lauantaina 19. elokuuta kello 14.10 Rautauoma sai Meripelastuslohkokeskus Helsingiltä (MRSC Helsinki) tehtävän: Sipoon Simsalöfjördenillä moottorivene oli ajanut viitan väärltä puolen ja jäänyt kiinni matalikolle. Veneessä oli kuusi henkilöä. Kello 14.30 Rautauoma oli paikalla, mutta vene oli niin matalassa vedessä, ettei Rautauomalla päässyt moottoriveneen viereen. Rautauomassa on ilmatäytteinen apuvene, joka täytettiin ja laskettiin vesille. Sen avulla miehistö pääsi moottoriveneen luokse, jolloin selvisi veneen olevan tukevasti kiinni matalikolla. Onneksi vuotoja ei moottoriveneessä ollut. Veneessä olleet ihmiset päätettiin evakuoida turvallisuussyistä irrotuksen ajaksi Rautauomaan. Vastuusitoumuksen teon ja hinausköyden kiinnittämisen jälkeen päästiin irrottamaan. Köysi kiristyi Rautauoman päällikön nostaessa koneen kierroksia. Hetkeen ei tapahtunut mitään, mutta sitten vene liikahti. Ensin vähän, sen jälkeen hieman enemmän ja lopulta vene lähti nästisti irti matalikolta. Vene otettiin Rautauoman

kylkeen ja tarkistettiin mahdolliset vauriot. Näitä ei ollut tullut ja kun moottoriveneen kone ja peräsin toimivat normaalisti, pääsi sen miehistö jatkamaan matkaa omin voimin. Kello 15.20 tehtävä oli suoritettu.

Uppoava purjevene

Perjantaina 15. syyskuuta PV Mikrolog III oli merellä partioimassa. Kello 14.41 MRSC Helsinki hälytti Mikrologin ja sen espoolaisen sisarveneen PV West Housen Miessaaren eteläpuolelle Espooseen. Siellä purjevene oli käynyt kivillä, jonka seurauksena vene alkoi vuotamaan. Purjeveneeseen oma pilssipumppu oli rikki, joten siitä ei ollut apua. Mikrolog oli paikalla kello 14.55, kun West Housen miehistö oli jo täydessä pumppaustouhussa. He olivat siirtäneet West Housen moottoripumpun purjeveneeseen, jonka avulla veden pinta saatiin laskemaan veneessä. Mikrologin miehistö avusti tyhjentämisessä ja kun tilanne vakiintui, Mikrolog vapautettiin tehtävästä. West House saattoi purjeveneeseen mantereelle nostopaikalle. Kello 16.08 tehtävä oli ohitse.

KLADI



*Kuinka kääritään hypotermiapotilas?
Leevi Tarkiainen näyttää kuinka kylmettynyt Niko Eskelinen kääritään lämmittämään. Kuva: Ritva Heikkinen*

Syysruuhkaa

Lauantai, syyskuun viimeinen päivä 2017. PV Mikrolog III oli miehitettynä Matosaassa. Kello 13.13 MRSC Helsinki hälytti Itä-Helsingin vesille, Paloluodon eteläpuolelle. Siellä moottorivene oli ajanut kiville. Kello 13.17 Mikrolog oli matkalla ja jo kolmen minuutin päästä

onnettomuuspaikalla. Poliisin Ville-vene oli myös saapunut ja aloittanut irrottamaan avuntarvitsijaa karilta. Samaan aikaan MRSC Helsinki antoi Mikrologille uuden tehtävän: Sipoon Handskholmenin luona oli moottorivene, jonka kone ei käynnistynyt. Karille ajanut oli poliisin hyvässä huomassa, joten Mikrolog lähti kohti Sipoota. Kello 13.38 Handskholmen näkyi, samoin avuntarvitsija. Miehistö tutki tilannetta, jolloin selvisi, että moottoriveneen akun kiinnitykset olivat huonosti paikoillaan. Kiristyksen ja lisävirrän antamisen jälkeen kone lähti käyntiin. Mikrologin miehistö varmisti jonkin matkaa moottoriveneettä, ja kun kaikki näytti toimivan, Mikrolog vapautettiin tehtävästä. Kello oli 13.56. Partioajo jatkui kohti Matosaarta ja ruokataukoa. Trosipalvelunumeron kautta tuli ilmoitus tehtävästä Sipoon Tallholmenissa kello 17.07. Siellä alle seitsemän metrisen moottoriveneen starttimoottori ei jaksanut käynnistää konetta. Miehistöllä oli ruokailu käynnissä ja kun välitöntä hätää ei ollut, söi miehistö rauhassa ruoan loppuun. 17.40 Mikrologin keula kääntyi kohti itää, ja 25 minuutin matkan jälkeen se oli kohteessa. Apuvirralla avustettavan moottori käynnistyi, mutta sammui välittömästi, kun virtakaapelit irrotettiin. Avustettava päätti jäädä saareen yöksi ja tutkia aamulla tilannetta uudestaan. Hän päätti mahdollisesti hakea toisella veneellä itselleen uuden akun, jotta pääsee omalla veneellään kotisatamaan.



PV Mikrologin miehistö tyhjentämässä laituriin upoamassa ollutta venettä. Kuva: Markku Tamminen

Pukujen huoltoa

Yhdistyksellä on käytössä parikymmentä pelastuspukua, joita käytetään lähes aina PV Mikrologilla liikuttaessa. Lisäksi PV Rautauomassa miehistöllä on käytössä pelastuspukuja, jos miehistö syystä tai toisesta joutuu jättämään veneen ja siirtymään veteen tai pelastuslautalle. Näiden pukujen lisäksi Rautauomassa on kaksi pelkästään pintauintiin tarkoitettua pukua. Puvut joutuvat kauden aikana varsin kovaan käyttöön, joten talven aikana ne huolletaan ja niiden kunto tarkastetaan. Mikäli puvuissa havaitaan vikoja, joita ei itse voida korjata, lähetetään puvut valmistajalle korjattavaksi.

Kyljelleen, lämmittelyä, painalluksia ja puhalluksia

Ensiaputaidot ovat yksi meripelastajien perustaidoista. Ensiaputaidot ovat myös Junnujen yksi koulutusaiheista, sillä taidoille voi olla käyttöä muuallakin kuin meripelastuksen parissa. Helmikuun neljäntenä päivänä nuorten aiheena oli ensiapu, jolloin opetettiin hypotermian teoriaa ja harjoiteltiin lämmittämään kylmettynyttä henkilöä. Lisäksi kerrattiin liukastumistilanteiden ensiapua sekä tutustuttiin ensiapulaukkuun.

Navigointia kuivalla maalla

Meripelastajien talvikoulutukseen kuuluvat tutkakurssit, sillä navigointi tutkalla on yksi meripelastajien keskeisinä navigointitaitoja. Kurssien ohjelmaan kuuluvat tutkan perusteiden lisäksi oleellisena osana simulaattorissa tapahtuvat navigointiharjoitukset. Simulaattori koostuu komentosillasta, jossa on tutkan ja aluksen hallintalaitteiden lisäksi näkymä ulos merelle. Meripelastusseuran kurssit järjestetään Kotkassa Kotka Maritime Centerissä ja ne on jaettu kahteen viikonlopun kestäviin osioihin. Yksi tällainen kurssi oli 10. - 11.2.

Myös meripelastajat olivat venemessuilla helmikuussa. Mikko Pätäri esitteli Trossi-jäsenpalvelua Meripelastusseuran osastolla. Kuva: Saara Höydén



Pelastuspuvun täytyy olla tiivis. Talven aikana puvut testataan vuotojen varalta. Kuva: Mika Pakarinen



Tutkasimulaattorissa navigoinnin harjoittelu on mielekästä ja turvallista. Kuva: Sara Mörsky





Pelastusliivit avattuna. Vasemmalla näkyy sulake ja suojaussissa sen yläpuolella kaasupullo. Liivin oikealla puolella on täyttöpilli sekä pilli.

Paukkuliivit telakalle

Niin sanotut paukkuliivit ovat viime vuosina huomattavasti yleistyneet vesillä liikkujilla. Monen mielestä paukkuliivit voittavatkin perinteiset pelastusliivit käyttömukavuudessa mennessä tullen. Varjopuolena on kuitenkin toimintavarmuus: paukkuliivin kelluttavuuden edellytyksenä on, että liivin keuhko täyttyy kelluttavaksi. Liivin huoltaminen onnistuu omatoimisesti, mutta sen voi myös antaa ammattilaisten tehtäväksi esimerkiksi venetarvikeliikkeissä. Kokosimme yksinkertaiset ohjeet, joiden avulla huollamme vuosittain meripelastajien käytössä olevat liivit.

Mitä liivit sisältävät?

Pelastusliivin keuhko, eli liivin kelluttava osa, voidaan täyttää kolmella eri tavalla. Useimmat paukkuliivit ovat ns. automaattitäytteisiä, eli niissä on joko selluloosasulake tai hydrostaattinen laukaisin, joka laukeaa vedessä automaattisesti. Selluloosasulake laukeaa kastuessaan ja hydro-

staattinen laukaisin vedenpaineesta pinnan alle joutuessaan. Ne vapauttavat paukkuliivin laukaisimessa olevan neulan, joka puhkaisee reiän hiilidioksidipatruunaan. Patruunasta vapautuva kaasu täyttää liivin keuhkon ja liivi alkaa kelluttaa. Jos automaattilaukaisin ei jostain syystä toimi, voidaan neula vapauttaa ja hiilidioksidi laukaista myös vetämällä liiveissä olevaa laukaisinnarua. Tällöin liivin ei tarvitse olla kosketuksissa veden kanssa.

Kolmas tapa täyttää liivi on puhalttaa se täyteen liivin keuhkossa olevan täyttöpillin avulla. Tämä on veteen jouduttaessa työläs tai jopa mahdoton tapa täyttää liivi. Pillin avulla voidaan keuhkossa olevaa ilmamäärää kuitenkin joko lisätä tai vähentää tarpeen tullen.

Täyttymätön liivi ei kelluta. Täyttymisessä voi itse asiassa mennä aika monikin asia pieleen: selluloosasulake voi olla käytetty, neulamekanismi voi



Täyttöpilli ja pilli



Hiilidioksidipatruunaan on stanssattu pullon paino. Lapussa lukeva 33 grammaa viittaa kaasun painoon. Pullon ja kaasun yhteispaino lukee patruunan kyljessä, tässä pullossa lukema on 138,0 grammaa.



Sulakkeen viimeinen käyttöpäivä on merkitty sulakkeeseen.



Laukaisimen pohjassa näkyy o-rengas sekä neula, joka puhkaisee hiilidioksidipullon.



Liivin voi tyhjentää painamalla täyttöpillin korkilla täyttöpillin suuaukossa olevaa venttiiliä.

olla jumissa, hiilidioksidipullo voi olla käytetty tai tyhjentynyt, pullo voi olla huonosti kiinni, jolloin purkautuva kaasu ei täytä keuhkoa, tai keuhkossa voi olla reikä, jolloin kaasu ei pysy keuhkossa.

Huoltaminen

Paukkuliivin kelluttavuuden ja toimintavarmuuden kannalta on äärimmäisen tärkeää huoltaa liivi säännöllisesti. **Huolto kannattaa tehdä vähintään kerran vuodessa.** Alla on yksityiskohtaiset ohjeet omatoimiseen liivin huoltoon.

1. Avaa liivin tarrat tai vetoketju ja levitä liivi aukinaisena pöydälle. Avaamista ei kannata pelätä: liivi on tehty moneen kertaan käytettäväksi ja avaaminen on arkinen toimenpide. Liivi tulee avata avovesikaudellakin aina, kun se on kastunut.

2. Irrota selluloosasulake kiertämällä sulaketta vastapäivään. Tarkista selluloosasulakkeen päi-

väys sulakkeen kyljestä. Jos päiväys on mennyt vanhaksi, hävitä vanha sulake ja hanki uusi. Hammar-mallisessa painelaukaisimessa ei ole erillistä sulaketta, vaan koko laukaisin pitää vaihtaa säännöllisin väliajoin.

3. Irrota hiilidioksidipullo kiertämällä pulloa vastapäivään. Punnitse hiilidioksidipullo tarkalla keittiö- tai kirjeväa'alla. Pullon kokonaispaino lukee pullon kyljessä, esim. 140,0 grammaa. Jos pullo painaa merkittävä vähemmän, osa kaasusta on vuotanut ja pullo ei riitä täyttämään liiviä. Tällöin se tulee vaihtaa uuteen. Pullossa ei ole erillistä parasta ennen -päivää.

4. Tarkista laukaisumekanismin toiminta. Vedä laukaisunarusta tai paina laukaisumekanismin pohjasta, jolloin mekanismin sisäpuolella näkyy ulostyöntyvä neulan kärki. Tarkasta, että neula liikkuu vapaasti molempiin suuntiin. Varmista myös, että laukaisumekanismin sisällä on paikallaan tiivisteinä toimiva o-rengas.

5. Tarkista liivi ulkoisesti, kiinnitä huomiota mahdollisiin kulumiin keltaisessa keuhkossa. Pane myös merkille liivin suojakankaassa olevat mahdolliset kulumat. Suojakan-
kaan tehtävä on suojata keuhkoa. Tarkista myös kaikki remmit, ettei niissä ole nirhaumia.

6. Toisessa keuhkossa on täyttöpilli sekä pilli huomion kiinnittämiseen ja avun pyytämiseen. Täytä liivi täyt-
töpillin avulla. Liivi kannattaa täyttää paineilmalla tai käsipumpulla, jolloin keuhkoon ei pääse kosteutta. Tar-
vittaessa liivi voidaan täyttää myös puhaltamalla, mutta
tällöin on huomioitava se mahdollisuus, että keuhkoon
pääsee kosteutta uloshengitysilman mukana.

7. Täytettyäsi liivin napakaksi, jätä se odottamaan 24
tunniksi. Ilman tulisi pysyä liivin sisällä tämän ajan. Mikäli
liivi vuotaa, älä ota sitä käyttöön vaan vie se venetarvi-
keliikkeeseen ja kysy ammattilaisen apua selvittääksesi,
voiko liivin korjata vai kannattaako hankkia uusi liivi. Vuot-
tava liivi on käyttökelvoton, sillä se ei kannata vedessä.

8. Kun olet todennut liivin olevan tiivis, tyhjennä liivi
kokonaan ilmasta painamalla täyttöpillin sisällä olevaa
ristikkoo pillin korkilla alaspäin ja samaan aikaan painele
ilma ulos liivistä. Liivi kannattaa tyhjentää mahdollisim-
man tyhjäksi, jotta saat sen pakattua siististi.

9. Kun liivi on tyhjä, kiinnitä selluloosasulake ja hiilidi-
oksidipullo paikalleen. Taittele liivi kokoon valmistajan
ohjeen mukaan. Joissakin liivimalleissa taittelu saattaa
olla hieman haastava toimenpide. Varmista, että manu-
aalisen laukaisun laukaisunaru jää roikkumaan liivin ul-
kopuolelle, jotta pääset siihen käsiksi tarvittaessa.

Näiden ohjeiden mukaan huolletuilla liiveillä voit tur-
vallisimmiin mielin lähteä uuteen avovesikauteen. Muista
kuitenkin jokaisella käyttökerralla varmistaa, että liivi on
ulkoisesti ehjä, sulake ja hiilidioksidipullo ovat paikallaan
ja liivi on oikeaoppisesti puettu. Vyötäröremmin tulee
olla riittävän kireällä ja haararemmien kiinni, muuten liivi
saattaa päästä pois yltäsi tai täyttyessään asettuu han-
kalasti päällesi. Jos ylläolevat vinkit eivät tunnu toimivan
omalle liivimallillesi, kannattaa viedä liivi ammattilaisten
huollettavaksi.

Lopuksi vinkki kesän lämpimien päivien varalle: Nouda-
talla olevia ohjeita, mutta täyttämisen jälkeen pue liivit
päällesi ja käy testaamassa, miltä ne tuntuvat vedessä.

Teksti: Jaakko Heikkilä

Kuvat: Markku Tamminen

Liivit pakataan tarkistuksen jälkeen takaisin käyttökuntoon valmistajan
ohjeen mukaan



KASVOT

Pitkän pöydän takaa

Helsingin Meripelastusyhdistyksen toimintaa luotsaa kahdeksanhenkinen hallitus. Keitä hallituksessa oikein on ja miten he näkevät meripelastamisen ja meripelastuksen?

Jukka-Pekka Lumilahti, puheenjohtaja "Jukkis"



Vuonna 1990 Jukka-Pekan ura meripelastajana alkoi Matosaaren van-
han laiturin tyhjennyksellä. 15-vuotiaana hän oli ainoa, joka mahtui
laiturin alla olevien ponttoneiden sisälle puhdistamaan sinne aikojen
saatossa kerääntynyttä likaa. Seuraavalla kerralla edessä oli silloisen
uponneen Antti Huiman nostaminen samaisen laiturin vierestä.
Kolmessakymmenessä vuodessa meripelastus on muuttunut hui-
mas-
ti, mutta meripelastajien auttamisen halu sekä veneilijöiden sekä mui-
den vesillä liikkuvien avun tarve ei ole muuttunut mihinkään. "Yhteis-
työ muiden meripelastajien sekä viranomaisten kanssa on toiminnan
kanssa keskeistä. Veneilijöille Trossi tuo turvaa vesillä, jota kukaan
muu kuin vapaaehtoiset meripelastajat, ei voi antaa. Se on myös me-
ripelastajien toiminnan rahoituksen tukijalka."

Jukka-Pekka Lumilahti toimii yhdistyksen puheenjohtajana.

Matti Piispanen, varapuheenjohtaja "Masa"



Aktiivisena purjehtijana Matin lokiin on kertynyt reilusti yli 30.000
merimailia. Matti tuo hallitukseen veneilijöiden näkemyksiä, sillä
hän toimii helsinkiläisten venekerhojen yhteistyötahon Helve-
neen puheenjohtajana. Lisäksi hän on aikoinaan toiminut useita vuosia
Helsingin Moottorivenekerhon kommodorina. Matin mielestä va-
paaehtoinen meripelastus täydentää viranomaisten tuottamaa me-
ripelastuspalvelua ja sitä kautta meripelastajilla on tärkeä merkitys
veneilyturvallisuudelle.

"Yhdistyksen toiminta rakentuu voimakkaasti eri toimikuntien työ-
kentelyyn. Tämä toimintakulttuuri ei ole aivan tavallista yhdistyk-
sissä. " Järjestelmän vahvuudeksi hän kokee, että mitä vähemmän
hallitus ohjeistaa toimikuntia, sitä paremmin aktiivijäsenten oma-
aloitteinen toiminta tulee toiminnan sisällöksi. Mikään ei kuitenkaan
ole pysyvää, joten Matin mielestä toiminnan jatkuminen vaatii jatku-
vaa omien toimintamuotojen haastamista ja kehittämistä.

*Varapuheenjohtajan ääntä ylläpitää
Matti Piispanen.*

Christian Kurtén, jäsen



Taloudesta ja kirjapidosta vastaa Christian Kurtén.

Yhdistyksen taloudenhoitajana toimivalla Christianilla on takana jo 16 vuotta meripelastuksen parissa. Christian on kiinnostunut kaikkeen mereen liittyvästä. Purjehtijana tunnettu Christian yllätti kaikki pari vuotta sitten vaihtamalla purjeveneeseen hollantilaiseen teräsveneeseen. Viime kesänä Christian ja hänen vaimonsa pääsivätkin aivan uusille aalloille, kun suolainen vesi vaihtui hetkeksi Saimaan aaltoihin pari kuukautta kestäneen kesäretken aikana. Christian haluaa hallituksessa korostaa vakaan taloudenpidon merkitystä. ”Trossi on mielestäni valtava mahdollisuus, mutta myös haaste, josta vapaaehtoiset meripelastajat eivät selviä ilman toimintatapojen ja joidenkin periaatteiden muuttamista.” Toinen tärkeä asia Christianin mielestä on vapaaehtoisten kohtelu. ”Meillä ei olisi varaa menettää motivoituneita vapaaehtoisia kohtelemalla heitä huonosti.”

Nykyään vähemmän merellä pelastava Christian on seniorimeripelastaja, ja on tyytyväinen, että voi edelleen auttaa hyvässä asiassa toimimalla yhdistyksen hallituksessa.

Jari-Pekka Mörsky, jäsen ”J-P”



Hallituksen linkkinä operatiiviseen toimintaan on Jari-Pekka Mörsky.

Jari-Pekan taival meripelastuksen parissa alkoi jo viime vuosituhatvuonna, eli vuonna 1998. Hän toimii Helsingin yhdistyksen Pv Rautauoman ja Mikrolog III:n lisäksi myös Kauppatorilla laituripaikkaa pitävän PR Jenny Wihurin päällikkönä. ”Harrastus on antanut vuosien varrella runsaasti hienoja kokemuksia, joista parhaiten mieleen ovat jääneet pitkät purjehdukset.”

Hallituksessa Jari-Pekan kokemus päällikkötehtävistä näkyy myös hänen halussaan päästä vaikuttamaan siihen, miten asiat sujuvat muutaman vuoden kuluttua, minkälaisilla veneillä toimitaan sekä millaista miehistöä on. Haasteena luonnollisesti on, miten yhdistys pystyy huolehtimaan meripelastajien jaksamisesta sekä osaamisesta. Jari-Pekka saa energiaa siitä, jos ihmiset lähtevät illan päätteeksi kotiin tyytyväisinä siitä, miten päivä on mennyt. ”Vaikka merellä päällikkö on päällikkö, mutta ollessa takaisin laiturissa, jokainen voi lähteä ja olla palaamatta takaisin.”

Katja Rajala, jäsen



Katja on parin vuoden tauon jälkeen jälleen hallituksessa.

Katja tuli meripelastukseen mukaan miehensä perässä vuonna 2010. Parhaat hetket meripelastuksessa liittyvät hänen mielestään tilanteisiin, jotka ovat olleet täynnä yhteishenkeä ja tsemppausta.

Katjan vuodenvaihteessa alkanut toimikausi on toinen, sillä muutama vuosi sitten hän oli neljä vuotta hallituksen jäsenenä. Katjan mielestä hallituksen tärkein tehtävä on turvata toiminnan jatkuvuus. Siihen tarvitaan vapaaehtoisia, vakaa talous, oikeanlaista kalustoa ja toimivat suhteet veneilijöihin sekä viranomaisiin. ”On hienoa nähdä kuinka paljon vapaaehtoiset antavat aikaansa ja osaamistaan meripelastukselle.” Tällä hetkellä aktiivista venemiestön jäsenyyttä hidastaa hieman vauvaperheen arki, mutta toisaalta meripelastus tuo siihen, sekä asianajajan työhön hyvää vastapainoa. Toisinaan meripelastamisesta tulee mieleen syysmyrskyissä tapahtuvat pelastustehtävät. Katjan mielestä hienoin hetki on laiturin saatetun asiakkaan vilkutus hämärtyvänä kesäiltana.

Klaus Hannus, jäsen ”Klasu”

Klaus tuli vuonna 2009 mukaan meripelastukseen, sillä hän halusi päästä aktiivisesti tekemään asioita. ”Sanoin, että en sitten ryhdy mihinkään hallinnollisiin tehtäviin.” Ensimmäiset vuodet hän olikin aktiivisesti merellä, mutta viime vuosina meripäiviä on kertynyt ainoastaan muutama. Hallinnolliset tehtävät ovat sittenkin vienneet Klausin aikaa, sillä Helsingin Meripelastusyhdistyksen hallituksen ja huoltotoimikunnan lisäksi Klaus on mukana Meripelastusseuran valtuustossa.

Klausin mielestä hallinnollisten tehtävien lisäksi hallituksen tehtävänä on varmistaa, että kaikilla mukana olevilla on kannustava, hyväksyvä ja tasavertainen yhteisö harrastustoiminnassa. Ylpeä hän on meripelastuksen parissa olevista Hyvistä tyypeistä, Matosaaren meripelastus- asemasta, hienosta kalustosta ja Meripelastuksen hyvästä maineesta. Tärkeää meripelastuksen parissa on auttaminen, yhteisöllisyys ja itsensä jatkuva kehittäminen ja kehittyminen.



Klaus on Helsingin yhdistyksen lisäksi mukana myös Meripelastusseuran valtuustossa.

Ritva Heikkinen, jäsen ”Ritu”

Ritva on nimitetty meripelastajien epäviralliseksi Meripelastusmammaksi, sillä hänellä on aina ollut aikaa ja halua tarjota olkapäätä, kun asiat eivät ole menneet kuten elokuvissa. Meripelastuksen parissa pelastusveneillä hän on toiminut kymmenisen vuotta ja seitsemän vuotta myös nuorisotoiminnassa erilaisissa vastuutehtävissä. Tästä syystä nuorten asiat ovatkin hallituksessa Ritvalle tärkeitä. ”Meripelastus on kuin iso perhe hyvine ja huonoine puolineen, tästä syystä haluan pitää hallituksessa yllä yhteistyötä muiden meripelastajien ja myös Meripelastusseuran kanssa.”

Ritvan mielestä yhteen hiileen puhaltamalla, yhdessä toimimalla ja kannustamalla saadaan paljon hyvää aikaiseksi. Ne mahdollistavat yhdistyksen keskeisen tehtävän, toisten ihmisten pelastamisen ja auttamisen.



Nuoret ja yhteen hiileen puhaltaminen ovat Ritva Heikkiselle tärkeitä.

Sami Laine, jäsen

Sami on hallituksen jäsenistä toinen, joka ei kuulu aktiivimiehistöön. Sami on harrastanut veneilyä koko elämänsä, ja kouluttanut lukuisia nuoria meripartiolaisten Kulosaaren meripartion purjeveneillä. Hän on myös ollut mukana luomassa Suomen partiolaisten turvallisuusmääräyksiä vesille sekä toiminut kaksi kautta veneilyasiain neuvottelukunnassa. Samilla alkoi toinen vuosi yhdistyksen hallituksessa. Työelämässä Sami toimii Finnairilla lentokoneen liikelentäjänä ja hänellä on myös Safety and Accident Investigation MSc ”Ilmailussa turvallisuus on aina numero yksi, joten samaa kulttuuria on luontevaa tuoda myös meripelastajien pariin”.



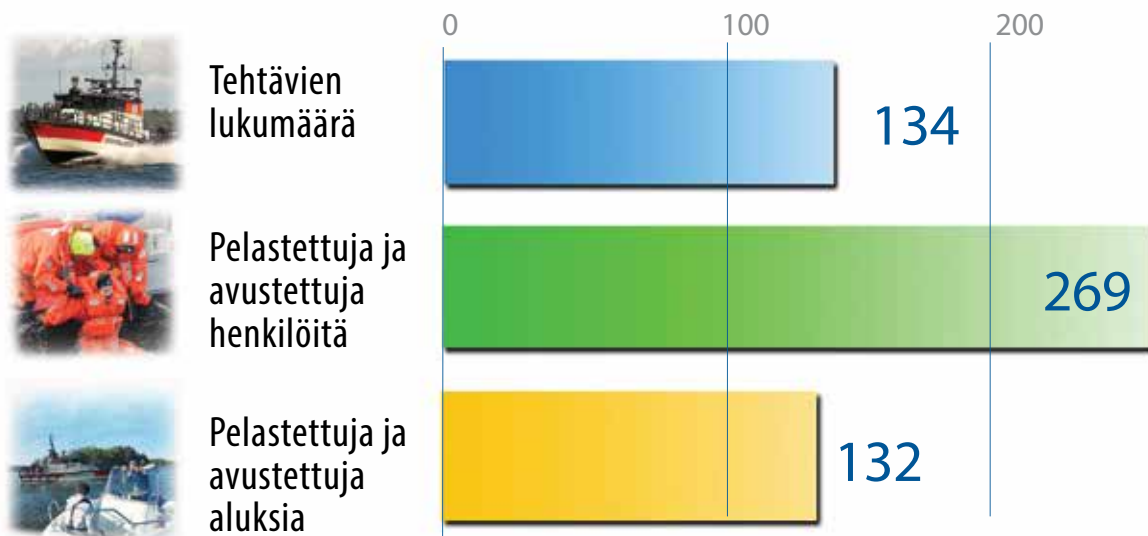
Sami tuo hallitukseen turvallisuuden sekä veneilijän näkökulmaa.

Kuvat: Saara Höyden, Sampo Rajala ja Sami Laine



På Sjöräddningens monter på båtmässan berättade vår junior Niklas Rahola tillsammans med vår hedersmedlem Matti Mitra om verksamheten. Bild: Saara Höydén

Vuoden 2017 tilasto



Trossen är båtens säkerhet

Sjöräddningssällskapets delegation har beslutat att priset för Trossenmedlemstjänsten för år 2018 är 80 €. För dem som har OP-båtförsäkringen är priset 60 € och för medlemmarna i Segling och Båtsport i Finland 70 €. Priserna innehåller också lokalföreningens medlemskap och dess medlemsavgift. Trossens pris höjdes för att priserna på våra båtar och utrustning gått upp samt för att stöden från de med tipsmedel finansierade STEA-medlen gått ner. Priset justerades förra gången år 2013. Det är alltid gratis att rädda människoliv men räddandet av båtar och bogsering kan falla på ägarens ansvar.

Med Trossen får du en bogseringstjänst av Sjöräddningssällskapets enhet till närmaste hamn eller plats dit man kan få en reparatör. Båtförsäkringen kan i efterhand ersätta olika slags bogseringskostnader men i Trossen ingår bogseringstjänsten alltid utan debitering. Tjänsten är i kraft på de finska havsområdena, insjöområdena samt i Sverige, Norge samt delvis i Danmark. Därutöver dejourerar Trossens servicenummer 0800 30 22 30 24/7 på somrarna och där får man hjälp och instruktioner omedelbart. Genom numret ställs alla Sjöräddningssällskapets 61 stationer och 130 räddningsbåtar till Trossenmedlemmens förfogande.

TROSSSEN
SKYDD FÖR DIN BÅT



SVENSK RESUMÉ

Lotsbåten lyftes med myndighetssamverkan i december. Bild Gränsbevakningsväsendet

Lotsbåtsolyckan vid Emsalö

Den 8 december dog två lotskutterförare vid Emsalö i en sorglig olycka. Lotskutterförarna var på väg för att hämta en lots vid en tankbåt då båten, av någon orsak som ännu inte är känd, välte och blev flytande upp och ner. Under räddningsmanövern på kvällen i mörkret och med ganska höga vågor sjönk båten slutligen. Kutterförarna hittades senare inne i båten. Förutom myndigheterna och lotsarna deltog också tankfartyget och Borgå Sjöredares RB Aktia Porvoo i räddningsaktionen.

Lotsbåten var ganska ny och tillverkad enligt bestämmelserna. Lotskutterförarna rör sig mycket till sjöss så olyckan har väckt många frågor. Bl.a. har man förundrat sig över att lotsbåten inte rätade upp sig. En sådan egenskap har dock få båtar. Om man ville ha en sådan egenskap måste den vara ett krav redan vid upphandlingen för egenskapen har en tydlig inverkan på båtens pris. Finnpiilot som äger lotsbåten hade inte krävt det och det krävs inte av myndighetsbåtar. Sjöredningssällskapets PV5-båtar, till vilka Rautauoma också hör, är sällsynta båtar i sin klass där rätningsegenskapen hade specificerats redan i tillverkningskedet.

Polisen och olycksfallsutredningscentralen utreder olyckans orsak. Polisen utreder saken med beaktande av möjligt brott. Ingen är dock hittills misstänkt för brott. I olycksfallsutredningscentralens utredning klarlägger man förutom själva olyckan också räddningsaktionens gång. Infallsvinkeln i utredningen är hur man i framtiden kan undvika motsvarande situationer. Olycksfallsutredningscentralen har redan gjort två säkerhetsobservationer. I den första ville centralen framhålla hur svårt det är att ta sig ut ur en båt som är upp och ner. Båten hade bara en utgång och också den dörren öppnades utåt. Sannolikt är också många nöjesbåtar byggda så att deras dörr/lucka öppnas utåt. På grund av vattenmassornas inverkan är det nästan omöjligt att öppna sådana dörrar eller luckor. En annan observation hade att göra med utlösningen av räddningsflotten för i djup under 1,5 m lösgörs, utlöses och fylls flotten inte automatiskt. En manuell lösgöring av flotten under vattnet är mycket svår.



Bild Gränsbevakningsväsendet

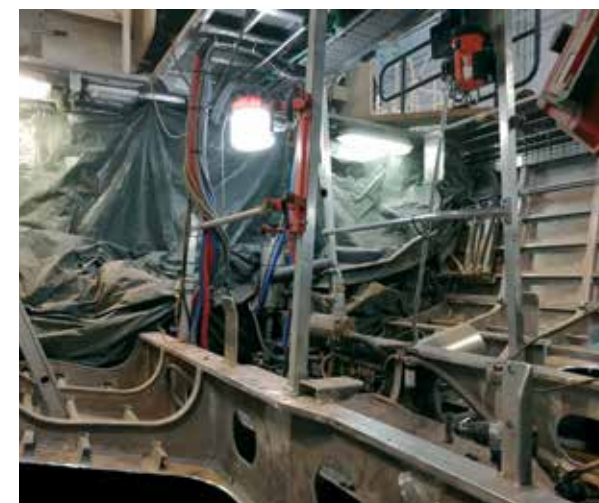
Maskholmens flagga på halvstång till minne av offren vid lotsbåtsolyckan den 9.12. Bild: Olli Koponen



Rautauomas akter togs bort

Rautauomas uppdateringsreparation fortsätter enligt tidtabellen. Weldmec Marine i Borgå har, förutom Rautauoma, också dess systerfartyg RB Kotka under arbete.

Under vintern byts jetaggregaten ut till ett nummer större varefter motorerna bättre kan fungera på det effekt och belastningsområde de är planerade för. Båda motorerna undergår också service i Vanda hos motorernas importör Witraktor. Med dessa åtgärder förlängs motorernas livstid. Uppdateringen inkluderar också en förbättring av Rautauomas ljuddämpning samt mindre metallarbeten. Efter dessa målas båten helt och hållet på nytt så att i mitten på maj ser Rautauoma helt ny ut. Båtens förmåga att rätta upp sig efter att den vänt upp och ner påverkas inte av reparationerna. Följande vinter fortsätter uppdateringen med förenings egna krafter. Då förnyas en del av elektroniken. Med dessa åtgärder strävar man till att båten är så funktionssäker som möjligt.



Någonting fattas? Rautauomas motorer får service under vintern på märkets serviceverkstad i Vanda. Bild Lasse Kämäräinen.

Den nya räddningsbåtens öde avgörs i mars

Sjöredningssällskapet har ett anbudsförfarande på gång för RB2-klassens båtar. Avsikten är att bygga en prototyp och nio optionsbåtar. Om prototypen motsvarar anbudsförfarandets krav är avsikten att bekräfta optionerna som beställningar. Båten blir en 8-9 meters räddningsbåt med hytt, tillverkad enligt arbetsbåtsbestämmelserna. Före anbudsförfarandet ordnades en förhandlingsprocess till vilken man anmälde sig redan på hösten. Prototypbåten avser man att placera i Helsingfors där den ersätter RB Mikrolog III som varit i "till-

fälligt" bruk. Mikrolog anlände till Helsingfors år 2012 då den ersatte RB Nihti som föreningen ägde. Avsikten är att ta beslut om prototypbåten i Sjöredningssällskapets styrelse på mötet i mars. Efter detta klarnar det också när båten blir färdig. Målsättningen är att båten skulle sjösättas redan i höst men i operativ drift torde båten komma först under säsongen 2019. Enligt Sjöredningssällskapets principer ägs båten av Sjöredningssällskapet och sköts av föreningen i Helsingfors.





VESI KIELELLÄ

Nihdin uusi tuleminen

Kalasatama on yksi Helsingin mielenkiintoisimmista "uusista" kaupunginosista. Jo nyt merellisellä asuma-alueella asuu noin 3 000 ihmistä ja yli 15 000 lisää muuttaa reilun 10 vuoden aikana. Kalasataman alueeseen kuuluvat myös aikoinaan täyttömaalla manteeeseen yhdistetyt saaret: Hanasaari, Sompasaari ja Nihti. Jälkimmäistä muistettiin vuonna 1999 nimeämällä silloinen HMPY:n pelastusvene PV Nihdiksi. Oiva aasinsilta lähteä testaamaan Kalasataman ravintolatarjontaa!

Vau mitkä maisemat

Muutama kulinariituttuni mainitsi, toisistaan tietämättä, käyneensä Kalasatamassa "yhdessä hyvässä italialaisessa". Tämä hyväksi mainittu Presto Trattoria löytyi näyttävän Isoisänsillan kupeesta. Sen, jonka ali

ajettaessa pitää varoa, etteivät paikalliset teinit hyppää meren sijasta etukannellesi. On sanomatakin selvää, että ympärillä avautuivat mahtavat maisemat.



Mamma mia kuinka hyvää

Ensivaikutelma Presto Trattoriasta oli hiukan kotikutoinen ja joulun alla koristeluineen ja Suomen lippuineen jopa epäilyttävä. Avokeittiöstä kantautuva puheensorina lupasi onneksi hyvää. Jos keittiössä bamlataan italiaa, et voi olla kaupungin huonoimmasa ravintolassa. Eikä Presto Trattoria pettänyt! Pasta-annoksemme, Penne All' Arrabiata (11,90) ja Pasta Alla Da Silva (13,80), olivat erinomaiset. Annoskoot, myös Antipasto, olivat isot. "Veneilijän annokset", kuten testiryhmästä kommentoitiin.

Toisella käyntikerrallamme näkyi selvästi, että Presto Trattoria on saavuttanut paikallisten suosion. Erinomaisiksi kehuttuja pizzoja nautittiin niin paikan päällä kuin mukaan tilattuna. Me päädyimme valitsemaan pääruokalialta Pollo Al Cantarellin (19,80) ja Scaloppina Alla Romanan (18,60). Ensiksi mainittu jätti vielä toivomisen varaa, mutta jälkimmäinen sai kuulemma miettimään Kalasatamaan muuttoa: "Jos paikallisesta saa näin hyvää ruokaa!" Jälkiruoaksi maistui aina hyvä tiramisu (7,50).

Mika Back + ruokakunta



Vain pollarit puuttuvat

Presto Trattoriassa on mukava käydä. Paikka on sopivan pieni, palvelu ystävällistä ja hinta-laatusuhde kohdallaan. Pyyhkeet menevät Helsingin kaupunkisuunnittelulle. Olemme yrittäneet veneellä Kalasatamaan jo kaksi kesää, mutta kiinnityspaikkoja ei edelleenkään ole. Siksi Presto Trattoriaan pääsee toistaiseksi vain metrolla tai autolla. Toivottavasti tulevana kesänä tilanne muuttuu ja merellinen Kalasatama muuttuu aidosti merelliseksi.





Posti Green



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki