

Meripelastus

2/15

Kuuluuko kännykkäsi hätäessä?

Meripelastusasema uudistui

Varkaat perämoottorien perässä



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



MATTOLAITURI

-Merellinen kohtaustapaikka-

Kahvila Mattolaituri
Ehrenströmintie 3A, Helsinki | +358 45 119 6631 | www.mattolaituri.com

MERIPELASTUS 2/15

Meripelastus on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy elokuussa.

Meripelastus är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år. Nästa tidning utkommer i augusti.



Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

(pvm tai mpm – lna eller msa)

www.raja.fi

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: 3350 kpl / st

ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi/Pärm:

PV Mikrolog III partiossa

sateenkaaren kanssa.

Kuva: Sebastian Nilsson-Ollandt

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

Helsingin Meripelastusyhdistys – Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Matosaari / Maskholmen, Jollas, PL 66, 00101 Helsinki

p. 050 571 3940



Onnettomuuksista turvallisuusvinkkejä

Onnettomuustutkintakeskus tutkii Suomessa muun muassa vesiliikenneonnettomuudet, jotka ovat tapahtuneet Suomen aluevesillä, tai ne, joissa osallisena on ollut suomalainen alus. Myös vesiliikenteessä tapahtunut vaaratilanne voidaan tutkia.

Veneilyssä tapahtunut onnettomuus tutkitaan kuitenkin vain, jos sen tutkiminen on erityisestä syystä perusteltua turvallisuuden lisäämiseksi tai uusien onnettomuuksien ehkäisemiseksi.

Vesiliikenneonnettomuuden ja sen vaaratilanteen tutkiminnan tarkoituksena on onnettomuuksien ennaltaehkäiseminen, mutta siinä ei käsitellä onnettomuudesta mahdollisesti johtuvaa vastuuta tai vahingonkorvausvelvollisuutta.

Veneilykauden alkaessa meidän kaikkien on huomioitava myös äkilliset säätilan muutokset. Myös onnettomuustutkintakeskuksen julkisista raporteista löytyy viittauksia säätilojen muutoksiin.

Esimerkiksi M/V Lady Hesterin karilleajossa Kotkan Ruotsinsalmessa 2014, onnettomuuden syntyyn vaikuttivat oletettua merkittävästi huonommat sääolosuhteet. Säätila ei mahdollistanut optista näkyvyyttä kapealla väylällä navigointiin, vaikka aluksella niin oli kuviteltu.

Raportti kokonaisuudessaan löytyy osoitteesta www.turvallisuustutkinta.fi. Kannattaa käydä lukemassa.

Olosuhteet merellä muuttuvat tänäkin kesänä nopeasti. Siihenkin valveutunut veneilijä varautuu.

Turvallista veneilykesää!

Hannu Rainetoja

puheenjohtaja@hmpy.fi

Säkerhetstips från olyckor

Olycksutredningscentralen i Finland undersöker bl.a. sjötrafikolyckor som har skett på Finlands territorialvatten eller där ett finländskt fartyg har varit inblandat. Också farosituationer i sjöfarten kan undersökas.

Olyckor med fritidsbåtar undersöks dock endast om en undersökning är berättigad av speciella skäl för att öka säkerheten eller för att förhindra nya olyckor.

Undersökning av sjötrafikolyckor och farosituationer görs för att förhindra olyckor på förhand men i undersökningarna behandlas inte ansvars- eller ersättningsfrågor som eventuellt uppkommer efter olyckan.

När båtsäsongen börjar måste vi alla beakta också plötsliga ändringar i vädret. Också i olycksutredningscentralens rapporter hittas hänvisningar till förändringar i väderleksläget. T.ex. när M/V Lady Hester körde på grund i Svensksund i Kotka år 2014 bidrog väderleksförhållanden som var väsentligt sämre än förväntat till olyckan. Väderleksläget möjliggjorde inte optisk visibilitet för navigering på den smala farleden fast man på fartyget hade inbillat sig det.

Rapporten i sin helhet finns på www.turvallisuustutkinta.fi. Det lönar sig att läsa den.

Förhållandena till havs förändras snabbt också denna sommar.

Också detta bereder sig den erfarna båtfararen för.

En säker båtsommar!

Hannu Rainetoja

Puheenjohtaja / Ordförande



KLADI

– OTTEITA ALKUKAUDEN TAPAHTUMISTA



Veneet veteen

Mikrolog III ja Rautauoma viettivät lyhyen talven Hernesaarella lämpimässä hallissa. Mikrolog III laskettiin veteen 13.4. Talven aikana veneeseen tehtiin perushuoltojen ja pienkorjausten lisäksi ”makkaroiden” eli sivuponttoneiden korjaus. ”Makkara” jouduttiin korjaamaan, sillä se oli mennyt viime kauden aikana puhki.

Rautauoma laskettiin veteen pari päivää Mikrologin jälkeen. Varusteiden osalta vene saatiin kesäkuntoon Matosaassa hieman myöhemmin, sillä iso vene vaatii paljon varusteita. Molemmat pelastusveneet aloittivat päivystyksen jo huhtikuun aikana, mikä ei ole aivan tavallinen ajankohta.

Bootcamp ja uudet tulokkaat

Lauantaina 25. huhtikuuta Matosaassa järjestettiin pääkaupunkiseudun meripelastusyhdistyksiin mukaan haluaville aktiiveille tutustumispäivä Bootcamp. Päivä tarjosi muun muassa pelastautumista ja pelastuskoulutusta, merenkulkutaitojen opiskelua sekä tietoa vapaaehtoisista meripelastajista. Bootcampin jälkeen mukaan haluaville järjestettiin erillinen tulokaskoulutus, jonka jälkeen he pääsivät toukokuussa mukaan viikoittaisiin koulutuksiin sekä partioajoihin.

Pääkaupunkiseudun meripelastusyhdistykseen mukaan haluavat tutustuivat vapaaehtoiseen meripelastustoimintaan Matosaassa huhtikuussa. Kuvat: Jaakko Heikkilä

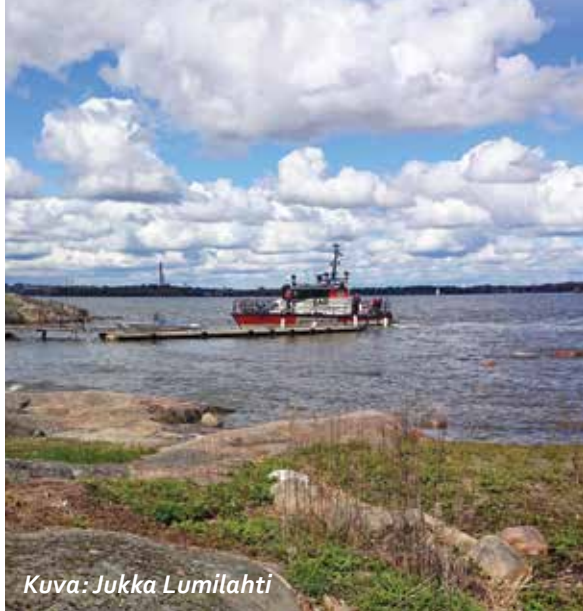


Sumussa suunnat sekaisin



Rautauoma on palannut Matosaaren sumuisen keikan jälkeen.

Sunnuntaina huhtikuun 26. päivänä Rautauoma oli merellä partioajossa. Ilma oli tyypillinen tämän kevään keli, kylmä ja kolea. Mereltä noussut sumu vaikeutti veneilijöiden liikkumista, ja niin kello 15.18 Rautauoma sai hälytyksen Meripelastuslohkokeskus Helsingiltä (MRSC Helsinki). Melkin ja Lauttasaaren sumu oli yllättänyt alle seitsemän metriä pitkällä moottoriveneellä liikkeellä olleen veneilijän. Ilman tutkaa ja navigointilaitteistoja matkanteko sumussa on erittäin hankalaa, joten Rautauoma lähti eksyneen avuksi. Reilun kymmenen minuutin matkan jälkeen Rautauoma saapui Melkin lähistölle. Alkoi eksyneen veneen etsintä tutkan avulla. Ylimääräinen kaiku löytyikin, ja niin kello 15.38 Rautauoma löysi avun tarpeessa olevan veneilijän. Koska hänen veneensä muuten toimi moitteettomasti, päätti Rautauoman miehistö saattaa hänet lähistöllä olevaan kotisatamaan, joka toimi tällä kertaa myös turvasatamana. Kello 16.10 kotisatama löytyi ja Rautauoman osalta kauden ensimmäinen tehtävä oli suoritettu.



Kuva: Jukka Lumilahti

Koulutuskauden virallinen startti

Helsingin Meripelastusyhdistyksen koulutuskausi aloitettiin tyylikkäissä merkeissä Saunasaarella torstaina 7.5. Saunasaari sijaitsee Kruunuvuoren selällä, Vasikkasaaren kainalossa. Yhteistyökumppanimme Saunasaari tarjosi mahtavat löylyt aidossa savusaunassa, upeat näkymät kylppäaljusta suoraan Eteläsatamaan sekä vielä päätteeksi loimulohta. Syömisen jälkeen käytiin läpi tulevaa koulutuskautta, jonka keskeisimpänä tapahtumana ovat torstaisin järjestettävät koulutukset.

Mukana koulutuskauden startissa oli kolmisenkymmentä aktiivista venemiehistön jäsentä. Yhdistys haluaa kiittää Saunasaarta erinomaisista järjestelyistä ja ainutlaatuisista puitteista koulutuskauden avajaisissa.



Koulutuskauden startti järjestettiin Saunasaarella.



Kalastusta ja veneilyturvallisuutta

Keskiviikkona 20.5. Mikrolog III:n miehistö lähti aamulla kahdeksan aikaan Matosaaresta kohti Vanhankaupunginlahtea. Siellä järjestettiin koululaisille suunnattu kalastustapahtuma, jossa helsinkiläiset pääsivät tutustumaan kalastuksen maailmaan käytännössä. Paikalla oli noin 500 nuorta, jotka kuuntelivat myös Mikrologin miehistön kertomuksia veneilyturvallisuudesta sekä paukkuliivien toiminnasta ja huoltamisesta. Pitkän päivän päättyessä, hieman kolmen jälkeen Mikrolog III suuntasi keulan kohti suolaisempia vesiä, ja miehistön ilta jatkui vielä partioajon merkeissä.

Virtaa ja hinausta

Maanantaina 25.5. Mikrolog III:n päivystävä päällikkö sai MRSC Helsingiltä puhelun kello 16.46: Onaksen saaristossa oli purjevene kahden hengen miehistöllä. Heidän virtansa oli loppu, eikä moottori lähtenyt käyntiin. Purjehtiminen peilitynellä merellä oli myös hankala tehtävä. Meripelastustehtävästä ei kuitenkaan ollut kyse, sillä vene oli turvallisesti kiinni saaren rannassa. Onneksi purjeveneilijöillä oli Meripelastusseuran Trossi-jäsenyys, joten heille avun saaminen kuului Trossi-jäsenpalveluun. Kiireellisiä ja hieman kiireettömämpiä Trossitehtäviä varten yhdistyksen pelastusvenemiehistö on jatkuvassa lähtövalmiudessa. Vesillä tai Matosaaresta oltaessa lähtövalmius on välitön. Miehistön ollessa kotona, lähtövalmius on yksi tunti. Kiireettömissä tehtävissä päällikkö ja avuntarvitsija usein sopivat tehtävän suorittamisesta työpäivän jälkeen. Näin tehtiin tässäkin tapauksessa, ja Mikrolog III irrotti Matosaaresta kohti Onasta kello 18.30. Puolen tunnin matkan jälkeen Mikrolog III oli kohteessa. Virrananto ei kuitenkaan herättänyt purjeveneen moottoria henkiin, joten Mikrologin miehistö kiinnitti hinausköyden reilut kymmenmetriseen purjeveneeseen. Kello 22.25 hinaus päättyi purjeveneen kotisatamaan ja Mikrologin miehistö lähti

kohti Matosaarta. 22.40 Mikrolog III kiinnittyi tuttuun laituriipaikkaansa, miehistö keräsi tavaransa ja meni Matosaareen vaihtamaan vaatteet. Näin oli miehistö viettänyt jälleen yhden illan merellä.

Tietokoneet seuraavat merellekin

Mikrolog III siirtyi tietokoneaikaan veneeseen hankitun tabletin avulla. Tablettiin kirjataan kaikki veneeseen tehtävät huollot, nesteiden lisäykset sekä havaitut puutteet. Tiedostot tallennetaan pilveen, josta veneenhoitaja ja muut pystyvät lukemaan veneen tietoja reaaliajassa. Myös Rautauoman tiedot tullaan siirtämään vastaavanlaiseen järjestelmään.



Mikrolog III:n päällikkö Markku Tamminen näppäilemässä uutta tablettia.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti

Laajasalon VPK ja Helsingin Meripelastusyhdistys järjestivät yhteisen koulutuksen 28.5. Matosaaresta.



Vedestä pelastaminen ja pelastautumisen perusteet kuuluvat myös Laajasalon VPK:n toimintaan.





Kaikki yhden kortin varassa

Viime vuonna Suomenlahdella oli useita surullisen lopun saaneita veneilyonnettomuuksia. Kaikkia näitä yhdisti yksi tekijä – avun tarvitsijat eivät pystyneet kertomaan hädästään. Toisaalta monia viime hetken pelastuksia on yhdistänyt sama tekijä – hädässä olijat ovat pystyneet tavalla tai toisella ilmaisemaan hätänsä.

Merenkulun perinteistä johtuen käytössä ovat kansainväliset hätämerkit. Ne ovat muotoutuneet vuosisatojen aikana, ja osa niistä tuntuu tällä hetkellä hieman jopa huvittavilta. Lienee itsestään selvää, että tulenliekit aluksessa herättävät kaikkien vesillä liikkujien huomion. Toisaalta taas tykinlaukaus tai muu vastaavankaltainen merkki noin minuutin väliajoin annettuna on veneessä kohtalaisen vaikea antaa. Oli hätämerkki sitten kansainvälisesti hyväksytty tai ei, niin tärkeintä on herättää sivullisten huomio. Suomen Uimaopetus ja Hengenpelastusliitto tutki pari vuotta sitten hukkumisiin liittyviä läheltä piti -tilanteita. Tutkimuksessa haastateltiin satoja suomalaisia, jotka olivat olleet hukuksissa, mutta tavalla tai toisella pelastuneet viime hetkellä. Useita näistä tapauksista yhdisti se, etteivät he olleet pystyneet il-

maisemaan hätäänsä millään lailla, vaikka lähistöllä olisikin ollut muita ihmisiä. Esimerkiksi uimahallissa poikaporukka oli jopa seurannut veden alla liikkumatta ollutta henkilöä, mutta porukka oli kuvitellut ihmisen vain kokeilevan kuinka kauan veden alla pystyy pidättämään hengitystä.

Valtaosa veneilijöiden hätäilmoituksista annetaan puhelimitse. Puhelimella onkin monia hyviä puolia. Yksi tärkeimmistä puhelimen ominaisuuksista on kaksisuuntainen viestiminen, jonka avulla hädässä olijat pystyvät kertomaan asiansa ja vastaanottaja puolestaan kysymään tilanteesta. Kaksisuuntaisuuden ansiosta pelastajille selviää helposti mikä on hätänä, kuinka monta ihmistä on hädässä, kuinka pahasta tilanteesta on kyse, missä ollaan jne.

Kännykkä, kuten mikään hätämerkki ei ole täydellinen. Useisiin heikkouksiin voi kuitenkin helposti itse vaikuttaa. Esimerkiksi yleisimmän ongelman, eli virran loppumisen pystyy estämään laturilla. Laturin ei tarvitse olla vain hätätilanteita varten, vaan laturin avulla kännykän käyttöä pystyy jatkamaan normaali-tilanteissakin. Veneessä on hyvä olla oma laturi, jot-



ta virran loppuminen ei jää kotona olevasta laturista kiinni. Ulkopuoliset virtalähteet ovat nykyään myös hyvin edullisia. Yhden tällaisen voi varata pelkästään hätätilanteita varten, jolloin virtaa on tarvittaessa varmasti käytössä.

Matkapuhelinverkot ja niiden toimivuus vesillä ovat yleinen puheenaihe. Operaattoreiden kartat antavat jonkinlaisia vastauksia asiaan, mutta täydellisiä ne eivät ole. Kuuluvuutta voi parantaa lisäantennilla tai hakeutumalla mahdollisimman korkealle. Mikäli oman operaattorin verkko ei ole käytettävissä, mutta jonkun toisen operaattorin on, voi hätäpuhelun soittaa hätänumeroon 112 toisen operaattorin verkolla. Soittaminen onnistuu käynnistämällä puhelimen uudestaan syöttämättä PIN-koodia. Toinen, mutta oleellisesti hankalampi tapa on poistaa puhelimesta SIM-kortti. Hätäkeskusten kuormittamisen helpottamiseksi tällaiset puhelut ohjautuvat ensin nauhoitukseen, mutta kuuntelemalla nauhoituksen ja toimimalla sen ohjeiden mukaisesti, puhelu lopulta yhdistyy hätäkeskukseen. Meripelastuksen hälytysnumerolla 02941000 ei ole hätänumero-oikeuksia, joten siihen soittaminen ilman SIM-korttia ei onnistu.

Vaikka virtaa ja kenttää olisi, ei kännykkä aina vaan toimi. Kosteus on yleisin tapa pilata kännykkä, eikä harvinaista ole puhelimen veteen putoaminenkaan. Vesitiiviisti pakattu, käytöstä poistettu kännykkä on hyvä ja halpa ratkaisu. Puhelimessa ei tarvitse olla liittymää, joten ylimääräisiä kuluja ei tällaisen puhelimen mukana olemista tule. Ilman SIM-korttia soittamisen ansiosta tämän vanhan puhelimen käyttöarvo voi hätätilanteessa nousta arvoon arvaamattomaan ja pelastaa ihmishengen. Ja näitä vanhoja puhelimia varmasti riittää meillä kaikilla.

Kännykkä ei luonnollisestikaan ole ainoa väline hädän ilmaisemiseen. Hätärocketit, käsisoihdut, avunhuudot, käsien heiluttaminen sivulta pään yläpuolelle yhteen tai mikä muu tahansa väline tai tapa on hätätilanteessa sallittua ja suositeltavaa. Tärkeintä on saada herätettyä muiden ihmisten huomio, jotta pelastuminen ei jää siitä kiinni. Viime vuonna tätä ei valitettavasti useampi ihminen pystynyt tekemään.

Jukka-Pekka Lumilahti

Meripelastajat suosittelevat

- ***Herätä sivullisten huomio tavalla tai toisella.***
- ***Älä jätä kaikkea yhden kortin varaan.***
- ***Ota vanha kännykkäsi varalaitteeksi mukaan.***
- ***Pidä varavirtaa mukana kännykällesi.***
- ***Selvitä, millaisia hätämerkinantovälineitä veneessäsi on.***



Uudet jäsenemme – tervetuloa

Ala-Annala Petri, Helsinki
Andla Urmas, Helsinki
Anttoni Anttoni, Helsinki
Arvonen Maria, Helsinki
Attila Erkki, Helsinki
Börman Jan-Martin, Helsinki
Classen Leonhard, Helsinki
Dahlbom Jukka, Helsinki
Granroth Mauri, Helsinki
Gustafsson Janne, Helsinki
Haaman Martti, Helsinki
Haavisto Pekka, Helsinki
Hakala Valtteri, Helsinki
Halonen Pekka, Helsinki
Haltunen Heikki, Tuusula
Hartwall Claus, Helsinki
Hellaakoski Antti, Helsinki
Henriksson Petri, Helsinki
Hetemäki Matti, Helsinki
Hirvilammi Tommi, Espoo
Hulkkonen Ville, Helsinki
Hyvärinen Hannu, Helsinki

Häkkinen Toni, Vantaa
Höydén Saara, Helsinki
Illikainen Ari, Vantaa
Isola Mikko, Helsinki
Jero Jussi-Pekka, Vantaa
Jäntti Tuomo, Helsinki
Järvinen Mikko, Luhtajoki
Jääskeläinen Mika, Helsinki
Kaarnakari Matti, Luoma
Kallioniemi Maija, Helsinki
Karihtala Aki, Helsinki
Katainen Samuli, Helsinki
Kilpiä Lasse, Helsinki
Koivulehto Kai, Helsinki
Kojo Esa, Helsinki
Korjus Ville, Nummenkylä
Korpilahti Antti, Helsinki
Kotola Harri, Helsinki
Kuha Miika, Helsinki
Kuikka Jussi, Helsinki
Kuusisto Mirko, Klaukkala
Kuvaja Pasi, Kerava

Laakso Senja, Helsinki
Lagerström Markus, Espoo
Lahti Ville, Turku
Laine Matti, Helsinki
Laita Ismo, Helsinki
Laitinen Petri, Helsinki
Laitinen Timo, Helsinki
Lappalainen Rami, Helsinki
Laukkanen Olli, Helsinki
Lehikoinen Kari, Helsinki
Lehto Raimo, Helsinki
Lehtovirta Jukka, Helsinki
Leppo Aleks, Helsinki
Leskinen Timo, Espoo
Ljungberg Herman, Helsingfors
Lompolo Juhana, Helsinki
Mandelin Erik, Helsinki
Mensio Olli, Helsinki
Meriniemi Onerva, Huittinen
Miininen Tomi, Helsinki
Mikko Sten, Helsinki
Mäkelä Jukka, Helsinki



tukemaan toimintaamme!

Noro Mikko, Kerava	Roine Antti, Helsinki	Syrjälä Jouni, Vantaa
Nuorivaara Henri, Helsinki	Rosendahl Jaana, Helsinki	Tallberg Robert, Helsingfors
Nygård Mathias, Helsinki	Rundelin Mikko, Helsinki	Tarkki Markku, Helsinki
Närhi Ilpo, Helsinki	Ruotsalainen Sami, Helsinki	Toijanaho Toni, Kerava
Ojanperä Mikko, Helsinki	Ruuskanen Leo, Helsinki	Toivonen Reijo, Helsinki
Orava Jarmo, Helsinki	Rytkönen Mika, Helsinki	Troberg Tatu, Helsinki
Ovaskainen Ari, Helsinki	Rämö Teemu, Helsinki	Tuominen Jani, Helsinki
Paavilainen Mika, Helsinki	Saarela Risto, Helsinki	Tuomisto Taru, Helsinki
Palosaari Krista, Vantaa	Salmivuori Jarno, Kauniainen	Tuovinen Paula, Helsinki
Petäjä Juha, Helsinki	Salonaho Tomas, Tuusula	Tötterman Petri, Helsingfors
Pitkänen Merja, Vantaa	Samooja Satu, Helsinki	Vaateri Sami, Helsinki
Pitkänen Timo, Helsinki	Sariola Harri, Helsinki	Wahrman Pentti, Espoo
Pohjola Marco, Helsinki	Saurama Aki, Helsinki	Wallenius Niklas, Vantaa
Pohjolainen Jouko, Kulloonkylä	Savolainen Jani, Helsinki	Varjonen Olli, Helsinki
Pyhälahti Timo, Helsinki	Seppänen Jukka, Vantaa	Vennonen Timo, Helsinki
Pöndelin Tarja, Helsinki	Sihvo Jukka, Helsinki	Vesala Kai, Vantaa
Qvintus Anne, Helsinki	Siljamäki Samuli, Helsinki	Vikman Leif, Helsinki
Raatikainen Eero, Helsinki	Sucksdorff Jyri, Helsinki	Wikström Carl-Erik, Helsinki
Rajala Juha, Helsinki	Sundholm Heidi, Helsinki	Vuorinen Anna, Helsinki
Rantala Matti, Helsinki	Suomen Saaristokuljetus Oy, Helsinki	Väisänen Timo, Helsinki
Rautiainen Seppo, Vantaa	Suvanto Risto, Helsinki	Wäänänen Jukka, Helsinki
Riikonen Jouko, Helsinki	Suvioja Maila, Helsinki	Yli-Saari Timo, Helsinki





Meripelastusaseman uudistus

Matosaaren meripelastusasemamme on valmistunut Krimin sodan jälkeen 1800-luvun lopulla. Yhdistys muutti Matosaareen vuonna 1986, jonka jälkeen päärakennusta on pikkuhiljaa ehostettu ja sen toiminnallisuutta on parannettu. Erillisen miehistörakennuksen valmistuminen muutama vuosi sitten antoi mahdollisuudet miettiä päärakennuksen alakerran suurempaa muutamista. Tarpeet olivat suuret, sillä tukikohdassamme oli viihtyisyyden kannalta monia selkeitä epäkohtia.

Yhdistys toimii meripelastusasemalla Helsingin kaupungin vuokralaisena. Viime syksynä saimme kaupungin isännöitsijältä luvan aseman sisäpuolisiin muutostöihin. Tämän perusteella Matosaaren meripelastusasemasta vastaava Pelastusasematoimikunta esitteli yhdistyksen talvineuvottelupäivillä tammi-kuun lopulla aktiiveille suunnitelman keittiön uudistamisesta. Toimikunta katsoi, ettei talven aikana olisi talkoovoimin ollut mahdollista muihin muutostöihin. Paikalla ollut väki kuitenkin ehdotti luokkatilan ja keittiötilojen uudistamista samalla kertaa, ja kun vielä Reijo Rautauoma lupasi osallistua remon-

tin kustannuksiin, suuremman remontin lähtömerkki oli annettu.

Remontti jakaantui viiteen alaurakkaan, jotka olivat purkaminen, rakennustyöt, keittiö, sähkö- ja valaistustyöt sekä sisustaminen. Purkaminen ja sisustaminen hoidettiin pääosin yhdistyksen omin voimin, kun taas muut jätettiin ammattilaisille. Aikataulu oli erittäin tiukka, sillä tilojen tuli olla käytössä vielä helmikuun lopun rakettilähtöihin ja uusien tilojen piti puolestaan olla käytettävissä kesäkuussa ennen vilkkaimman kauden alkua. Aikataulusta johtuen urakoita jouduttiin tekemään päällekkäin. Toukokuun toiseksi viimeisen viikonlopun talkoissa saatiin sitten tehtyä valtaosa viimeisistä töistä, joten nyt Matosaaren meripelastusasema on valmis kesän kiireisiin.

Vaikka remontissa käytettiinkin paljon ulkopuolisia ammattilaisia, ei se olisi millään onnistunut ilman yhdistyksen omaa väkeä. Suuret kiitokset kuuluvat siis kaikille purkamiseen, talkoisiin, suunnitelmien tekoon ja kommentoimiseen osallistuneille henkilöille.





*Luokkatila ennen remonttia
Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti*



*Päivystysviihtyisyys parani
hyvin oleellisesti.
Kuva: Katja Blomqvist*



*Keittiö ennen remonttia
Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti*



*Keittiön toiminnallisuus
saatiin aivan uudelle tasolle.
Kuva: Katja Blomqvist*



Yksi keskeinen toive oli saada lisää valoisuutta ja avaruutta.

Luokkatila ja keittiö olivat ennen erillään toisistaan.

Kuvat: Katja Blomqvist ja Jukka-Pekka Lumilahti



Degerö Yachts
— since 1980 —

**UUDET DEGERÖ -VENEET 28-38 JALKAA
TALVISÄILYTYS | KORJAUKSET & HUOLLOT (MYÖS PUUVENEET)**

Degerö Boat Oy, FIN-10210 Inkoo, tel. +358 9 2214 502, fax. +358 9 2219 4858
www.degeroyachts.fi, e-mail: info@degeroyachts.fi,

Onko perämoottorisi tallessa?

Viime vuonna perämoottorivarkauksia ilmoitettiin poliisille yli 50 prosenttia enemmän vuoteen 2013 verrattuna. Suurinta kiinnostusta osoitetaan 40–50 hevosvoimaisia moottoreita kohtaan, jotka kokonsa puolesta ovat vielä helposti liikuteltavissa. Valtaosa perämoottoreista anastetaan venesatamista sekä yleisistä laitureista. Yleinen luulo on, että varkaudet tapahtuvat hämärällä tai pimeässä. Käytäntö on kuitenkin osoittanut, että varkaudet on hyvin suunniteltu ja röyhkeys on kunniaissa. Ensimmäisellä reissulla varkaat saattavat vasta tiedustella hyviä kohteita, kun taas varsinainen varkaus toteutetaan seuraa-valla kerralla. Siisteihin työhaalareihin pukeutuneita henkilöitä on vaikea mieltää varkaiksi. Ja vaikka epäilyksiä heräisikin, hämäämiehillä on vastaukset valmiina: ”Omistaja tilasi viemään moottorin huollettavaksi”.

Varastetuilla perämoottoreilla on hyvät markkinat, sillä niiden ostohinta on halvempi kuin laillisten markkinoiden moottoreiden. Viranomaisten mukaan omaan tai kotimaan myyntiin jäävät moottorit ovat harvinaisuuksia, vaan valtaosa varastetuista perämoottoreista viedään Suomesta ulkomaille erittäin nopeasti. Harvoinpa sitä moottorin sarjanumeroiden perään ostohetkellä kysellään ja jos kysellään, niin vielä harvemmin Suomen rekistereistä.



VAT-hyväksytty lukko hankaloittaa varkaiden työtä.

Mikä neuvoksi?

Kunnolliset aitaukset ja kameravalvonta hankaloittavat varkaiden puuhia, mutta tehokkain keino on lukita moottori kunnolla. Standardin mukaan valmistetut VAT-lukot estävät tehokkaimmin varkaudet ja osa vakuutusyhtiöistä korvaa tällaisella lukolla lukitun perämoottorin varkaustapauksissa ilman omavastuuta. Perämoottorin lisäksi vene kannattaa lukita myös laituriiin, sillä muuten vene on helppo hinata toiseen paikkaan moottorin irrottamista varten. Lukkojen lisäksi perämoottorin ja veneen valmistusnumerot kannattaa kirjata ylös. Lisäksi varkauksien selvittämisessä kunnolliset tuoreet valokuvat helpottavat omaisuuden tunnistamisessa. Venesatamien vartiointi on myös tehokas tapa estää varkauksia. Poliisia kiinnostavatkin venesatamien lähistöllä pyörivät epäilyttävät henkilöt. Vaikka kyseessä ei olekaan moottori kinalossa pakoon juoksevasta henkilöstä, saattavat hämäämiehet palata lähipäivinä paikalle.

Jukka-Pekka Lumilahti



Pihlajasaaren paratiisissa kaikki on kuten ennenkin

Nyt kesäkuussa Pihlajasaaren ohittaa noin puoli miljoonaa suomalaista matkallaan Tallinnaan. Me päätimme kokeilla, kannattaako laivabuffetin sijaan jäädä matkan varrelle.

Aivan Helsingin Kaivopuiston edustalla sijaitseva Pihlajasaari on hieno paikka viettää leppoisaa kesäpäivää. Meripelastajille saari on tuttu mm. perinteisistä juhannuksen lentopallokisoista, jotka järjestetään ”Pihliksen” hiekkarannalla pääkaupunkiseudun miehistöjen välillä.

Jos alla ei ole pelastusvenettä, pääsee saareen kätevästi JT-Linen vesibussilla tai omalla veneellä hyvään aisa- tai poijupaikkaan. Kumpaisiakin

on 24, joten aurinkoisena päivänä voi joutua toteamaan ei oota tai jäädä jonottamaan mahdollisesti vapautuvaa laituripaikkaa.

Itse saarella on kaikkea hiekkarannoista grillikatoksiin. Oman eksoottisen lisänsä tuo Pihlajasaaren naturistiranta. Me pidimme koleahkona tiistai-iltana vaatteet visusti yllämme ja suuntasimme saarella pitkään toimineeseen Ravintola Pihlajasaareen.

Ravintoloissa, joissa tulee käytyä vain muutaman kerran kesässä, yllätyksättömyys voi olla hyvä asia. Mikään ei nimittäin harmita enempää, kuin lähteä nälkäisen äkeänä saariravintolaan, jossa ei olekaan sitä tuttua kanacaesaria tai lohikeittoa.



Ravintola Pihlajasaari ei yllättänyt. Saman pariskunnan vetämä saariravintola tarjosi ihan sitä samaa kuin viime kesänäkin. Sain siis sen lehtipihvin ja kippari savustetun lohen. Lehtipihvi oli odottamani perushyvä klassikko – tietenkin ranskalaisilla, mutta savustettu lohi ansaitsee erikois-maininnan. Se on savustettu ravintolan terrassin savustuspöntössä ja kippari totesi sen olevan lähisaariston paras savustettu lohi.

Niin oli viime vuonna.

Ravintola Pihlajasaaren ruokalistalla on kymmenkunta kotiruokamaista annosta ja hintataso on kohtuullinen 8–20 euroa. Ruokailla voi niin ravintolan hieman kolkon oloisessa salissa kuin kahdella terassilla, jotka päivän edetessä jäävät hiukan harmittavasti puiden varjoon. Tänä vuonna tilanne voi olla valoisampi, sillä ravintolan ympäriltä on karsittu reilusti iäkäästä puustoa. Terassilta voi bongata ohi lipuvia risteilijöitä – tai supikoiran, kuten me teimme.

Ravintola Pihlajasaaren keittiö on avoinna elokuun loppuun asti klo 12–19.30, muina aikoina kannattaa katsoa aukiolot ravintolan sivuilta www.pihlajasaari.net. Sieltä on myös linkitys Helsingin kaupungin Pihlajasaari-sivuille, josta saa tietoa mm. satama- ja telttailumaksuista. JT-Line kulkee tänä kesänä saareen säästä riippumatta Merisatamasta ja Ruoholahdesta, tarkemmat tiedot www.jt-line.fi.

Niin, ja se naturistiranta löytyy Itäisen Pihlajasaaren etelärannalta. Jos sinne mielit, niin kannattaa seurata ruskettuneita miehiä.

Mika Back



Allt på ett kort?



Senaste år skedde flera sjötrafikolyckor med sorglig utgång på Finska Viken. Alla dessa hade en gemensam faktor – de nödställda kunde inte meddela om sin nödsituation. Å andra sidan har många räddningar som skett i sista stund en sak gemensam – de nödställda har på ett eller annat sätt varit i stånd att meddela om sin nödsituation.

På grund av sjöfartstraditioner används internationella nödsignaler. De har utvecklats under århundraden och somliga av dem känns t.o.m. litet lustiga. Det torde vara självklart att eldslägor på ett fartyg väcker alla sjöfarares uppmärksamhet. Å andra sidan är kanonskott eller motsvarande signal med ca en minuts mellanrum rätt svåra att ge. Oavsett om nödsignalen är internationellt godkänd eller inte är det viktigaste att väcka de utomståendes uppmärksamhet. Finlands Sim- och Livräddningsförbund undersökte för ett par år sedan nära ögat-situationer i samband med drunkning. I undersökningen

intervjuades hundratals finländare som hade varit nära drunkningsdöden men på något sätt räddats i sista stund. Många av dessa fall hade som gemensam faktor att de inte hade kunnat meddela om sin nödsituation på något sätt även om det fanns andra människor i närheten.

T.ex. i en simhall hade en grupp pojkar t.o.m. följt med en person som var orörlig under vattenet men gruppen hade trott att personen bara provat hur länge man kan vara under vattenytan utan att andas.

En stor del av båtfararnas alarmmeddelanden ges per telefon. Telefonen har många goda sidor. En av telefonens viktigaste egenskaper är tvåvägskommunikationen så att den nödställda kan berätta om sin situation och mottagaren i sin tur kan ställa frågor. Genom tvåvägskommunikationen får räddarna veta vilken typ av nödsituation det är fråga om, hur många personer som är nödställda, hur svår nödsituationen är, var man befinner sig o.s.v.

Mobiltelefonen, liksom alla andra nödsignaler, är inte perfekt. Många svagheter kan man dock själv inverka på. T.ex. det vanligaste problemet, tom ackumulator, kan man förhindra med laddaren. Laddaren behövs inte bara för nödsituationer utan med laddaren kan man fortsätta att använda telefonen också i normalsituationer. Det är bra att ha en egen laddare i båten så att laddningen inte tar slut på grund av en laddare som glömts hemma. Extra ackumulatorer är också mycket billiga. En sådan kan reserveras endast för nödsituationer; då har man säkert laddning att tillgå.

Mobilnät och deras funktion till sjöss är ett allmänt samtalsämne. Operatörernas kator ger några svar på frågan men de är inte perfekta.

Hörbarheten kan förbättras genom en extra antenn eller genom att söka sig så högt som möjligt. Om den egna operatörens nät inte är tillgängligt men en annan operatörs nät kan nås kan man ringa ett nödsamtal till alarmnumret 112 med den andra operatörens nät. Detta lyckas genom att sätta på telefonen på nytt utan att ge PIN-koden. Ett annat, mera mödosamt sätt är att ta ut SIM-kortet ur telefonen. För att fördela belastningen på alarmcentralerna går sådana samtal först till en bandad uppläsning men genom att lyssna på bandet och följa dess instruktioner kopplas samtalet slutligen till alarmcentralen. Sjöräddningens alarmnummer 0294 1000 har inte alarmnummerrättigheter och därför kan man inte ringa dit utan SIM-kort.

Även om det finns laddning och täckning fungerar mobiltelefonen inte alltid. Fuktighet är det vanligaste sättet att förstöra en mobiltelefon och det är inte ovanligt att telefonen faller i vatten. En mobiltelefon som inte längre används och som är vattentätt förpackad är en bra och billig lösning. Telefonen behöver inget abonnemang så extra kostnader tillkommer inte då

man har en sådan telefon i båten. Genom möjligheten att ringa utan SIM-kort kan värdet på denna gamla mobiltelefon stiga högt och rädda människoliv. Och vi har säkert alla sådana gamla telefoner.

Mobiltelefonen är naturligtvis inte det enda sättet att meddela om en nödsituation. Nödraketer, bloss, rop på hjälp, viftande med armarna från sidoläge till ovanför huvudet eller vilket som helst annat medel eller annan metod är tillåten och rekommenderad i en nödsituation. Det viktigaste är att väcka andra människors uppmärksamhet så att räddningen inte hänger på detta. Senaste år lyckades tyvärr flera personer inte göra detta.

Jukka-Pekka Lumilahti



Sjöräddarna rekommenderar

- ***Väck utomståendes uppmärksamhet på något sätt.***
- ***Lämna inte allt på ett kort.***
- ***Ta med din gamla mobiltelefon som reservutrustning.***
- ***Ta med reservladdning för din mobiltelefon.***
- ***Utred vilken nödsignalutrustning som finns i båten.***





. LP72

Merikarttojen vaihtoviikot 5.6.–18.6.

Tuo vanha merikarttasarjasi vaihtoon, saat **10 € alennuksen** mistä tahansa uudesta merikarttasarjasta! Kampanjaan osallistuvat liikkeet: **www.vaihtoviikot.fi**



Tutustu myös
uudistuneeseen
Loisto Mobiiliin!
Loistonavigointi.fi
ja latauskaupat:



LOISTO
NAVIGOINTI- JA KARTTAKESKUS

KARTTAKESKUS  Karttakauppa.fi

