

Meripelastus

1/15

Mitä merikartan kaveriksi?

Takana vilkas vuosi

Kansainvälistä meripelastusta



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

Meripelastus on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy kesäkuussa.
Meripelastus är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år. Nästa tidning utkommer i juni.



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:

Soihdut paloivat hätämerkinanto-
harjoituksissa 28.2.2015
Kuva: Markku Tamminen

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

Helsingin Meripelastusyhdistys - Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Matosaari / Maskholmen, Jollas, PL 66, 00101 Helsinki
p. 050 571 3940



Vuosi on vaihtunut. Taakse on jäänyt tehtävälustoiltaan vilkas toimintakausi 2014. Tilastoja en tässä ala luettelemaan. Ne löytyvät toisaalta tästä lehdestä. Alueellamme tapahtui myös muutama vakava onnettomuus, joissa valitettavasti menetettiin ihmishenkiä. Olin Rajavartioloituksen tapaamisessa, jossa myös hieman näitä onnettomuuksia käsiteltiin. Hyvin todennäköisesti joku olisi pelastunut, jos apua olisi pystytty hälyttämään ajoissa. Miksi apua ei pyydetty ajoissa? Jos joudut veden varaan ja kännykkäsi on taskussa, niin kas-tuneella kännykällä ei valitettavasti voi apua pyytää. Yksinkertainen ja halpa henkivakuutus on vedenpitävä suojaussi kännykälle. Jopa niin sanottu salpa-pussikin on parempi kuin ei mitään. Kuinka moni meistä tätä tulee ajatelleeksi?

Suomen Meripelastusseuran valtuusto teki syyskokouksessaan päätöksen alushankinnoista vuosille 2015–2016. Tämän päätöksen mukaan Helsingin Meripelastusyhdistys saa uuden PV2-luokan hytillisen aluksen vuoden 2017 keväällä. Tämä on ollut tavoitteenamme jo silloin kun luovuimme PV Nihdistä. Tavoitteena on hankkia niin sanottu ”sarjatuotantovene”. Hytillinen vene parantaa merkittävästi partiointimahdollisuuksi-amme etenkin kylminä alku- ja loppukausina.

Oikein hyvää kesän odotusta
Hannu Rainetoja
puheenjohtaja@hmpy.fi

Vid Rodret

Vi har inlett ett nytt år. Vi har lämnat säsongen 2014, som enligt uppdragsstatistiken var livlig, bakom oss. Statistiken presenterar jag inte här. Den finns att läsa på annat ställe i denna tidning. Det inträffade också några allvarliga olyckor på vårt område där tyvärr också människoliv gick förlorade. Jag deltog i Gränsbevakningsväsendets möte där också dessa olyckshändelser behandlades. Med stor sannolik-het hade någon kunnat räddas om man hade kunnat kalla på hjälp i tid. Varför bad man inte om hjälp i tid? Om du hamnar i vattnet och mobilen är i fickan kan du inte ringa när mobilen utsatts för vatten. En enkel och billig livförsäkring är en vattentät skyddspåse för mobilen. T.o.m. en s.k. förslutarpåse är bättre än ingenting. Hur många av oss kommer att tänka på detta?

Finlands Sjöräddningssällskaps fullmäktige beslöt på sitt höstmöte om båtanskaffningar för åren 2015-2016. Enligt detta beslut får Helsingfors Sjöräddningsförening en ny båt i klassen PV2 men med hytt på våren 2017. Detta var vår plan redan då vi överlät RB Nihti. Målet är att skaffa en s.k. ”serieproduktionsbåt”. En båt med hytt förbättrar väsentligt våra patrulleringsmöjligheter särskilt under början och slutet av säsongen då det är kallt.

En god väntan på sommaren
Hannu Rainetoja



Kutsu Kevätkokoukseen – Kallelse till vårmöte

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidetään 24.3.2015 klo 18.00. Paikkana on Helsingfors Segelklubbin (HSK) kerhotila Lauttasaaressa. Osoite on Vattuniemen puistotie 1.

Sääntömääräisten asioiden lisäksi käsitellään hallituksen esitys lisäbudjetiksi.

Budjetin aiheena ovat päätalon keittiön ja luokkatilan korjauskustannukset.

Kokouksen jälkeen Onnettomuustutkintakeskuksen johtava tutkija Risto Haimila kertoo aiheesta Meriturvallisuus ja vakavien merionnettomuuksien tutkinta.

Kahvia ja pullaa lienee tarjolla.

Tervetuloa!

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga vårmöte hålls onsdagen den 24.3. kl. 18.00 på Helsingfors Segelklubbs (HSK) klubblokal på Drumsö.

Adressen är Hallonnäs parkväg 1.

Utöver de stadgeenliga ärendena behandlas styrelsens anförande om tilläggsbudget.

Budjetens innehåll är renoveringskostnaderna för huvudbyggnadens kök och klassrum.

Kaffe och bakverk serveras.

Välkommen!

Uudet jäsenemme

Melajärvi Antti, Helsinki

Ahola Pekka, Helsinki

Alhonsaari Matti, Helsinki

Barkalov Erik, Kerava

Blomqvist Katja, Vakkola

Carlsson Ole, Helsinki

Heikkilä Jouko, Helsinki

Heinola Jyrki, Elimäki

Henrikksson Tatu, Helsinki

Hämäläinen Tapio, Vantaa

Ihajärvi Timo, Riihimäki

Immonen Anselmi, Helsinki

Jantunen Erkki, Helsinki

Jyväsjärvi Raimo, Espoo

Kajander Jani, Helsinki

Kanerva Timo, Helsinki

Kohonen Kari, Helsinki

Koskimaa Nicole, Monninkylä

Kosomaa Jussi, Helsinki

Lassila Päivi, Helsinki

Lehtinen Hanna-Leena, Helsinki

Lindholm Christian, Grankulla

Lius Ari, Helsinki

Mustonen Tuomas, Vantaa

Mäkinen Antti, Helsinki

Nevalainen Janne, Helsinki

Nikitin Patrik, Helsinki

Nurminen Pauli, Helsinki

Nyyssönen Seppo, Helsinki

Pajari Mikko, Helsinki

Peltonen Hannu, Helsinki

Peurakoski Tomi, Helsinki

Pinola Ekku, Helsinki

Puustinen Taisto, Helsinki

Päiväniemi Ville, Helsinki

Raekallio Tiina, Helsinki

Rahola Niklas, Vantaa

Raikamo Ilkka, Helsinki

Rasilainen Matti, Järvenpää

Ritonen Pekka, Helsinki

Sarkamaa Jukka, Halkia

Siren Tuomas, Espoo

Suonpää Ville, Lahela

Tarkiainen Leevi, Helsinki

Tenhunen Matti, Helsinki

Turtiainen Markku, Helsinki

Töllikkö Anne, Monninkylä

Tervetuloa tukemaan toimintaamme!

KLADI

- OTTEITA MENNEEN SYKSYN TAPAHTUMISTA



Kansainvälisen meripelastusjärjestön vapaaehtoiset tutustuivat syksyllä suomalaiseen meripelastukseen.
Kuva: Jaakko Heikkilä

Hydrauliikkaongelmia

Sunnuntaina 7.9 kello 12.30 Mikrolog III:n päällikkö sai Meripelastuslohkokeskus Helsingin (MRSC Helsingin) kautta kiireettömän Trossitehtävän. Suomenlinnan vierasvenesatamassa oli moottorivene, jonka perävetolaitteessa oli hydrauliikka ongelmia. Sen johdosta veneellä ei voinut ajaa ja omistaja halusi hinauksen korjaamolle. Koska kiirettä ei ollut, Mikrologin päällikkö ja avuntarvitsija sopivat, että Mikrolog tulee paikalle kun se iltapäivällä lähtee merelle. Muiden tehtävien vuoksi avuntarvitsijan luokse pääseminen kesti suunniteltua kauemmin, joten vasta kello 18.45 Mikrolog saapui Suomenlinnaan. Hinausopimuksen tekemisen jälkeen hydrauliikkaongelmainen vene oli hinauksessa ja matka kohti Lauttasaarta alkoi. Vaikka matka Suomenlinnasta Lauttasaareen ei olekaan pitkä, matkaan sisältyy aina monia hankaluuksia. Siitä pitää huolen Helsingin edustan runsas veneliikenne sekä Helsingin ja Tallinnan välinen laut-

taliikenne. Kellon ollessa 20.10 hinaus oli kuitenkin saatu suoritettua ja vene jäi Lauttasaareen odottamaan huoltoa. Trossijäsenyyden ansiosta, hinauksesta ei aiheutunut kustannuksia avuntarvitsijalle

Kansainvälistä yhteistoimintaa

Rautauoma osallistui sunnuntaina 28.9 yhdessä Espoon Meripelastajien PV Emmin ja Suomen Meripelastusseuran PR Jenny Wihurin kanssa yhteisharjoitukseen. Mukana olivat myös International Maritime Rescue Federationin, eli kansainvälisen meripelastusjärjestön miehistövaihdossa olevat henkilöt. Rautauoma ja Emmi hakivat vieraat Vironaltaalta ja veivät Espoon meripelastajien saaritukikohtaan Herrökobbenille Espooseen. Matkalla vieraat saivat ajaa Rautauomaa sekä Emmiä. Se tuntui olevan erityisesti vieraiden mieleen, sillä he olivat varautuneet istumaan matkustajina matkan ajan.

Herrökobbenilla vieraille järjestettiin erilaisia rasti-tyyliä tehtäviä. Rautauoman miehistön järjestämällä rastilla mies oli kaatunut saareen ja loukannut samalla selkärankansa. Vieraiden tehtävänä oli antaa loukkaantuneelle ensiapua ja saada hänet tyhjiöpatjan ja paarien avulla Rautauomaan. Herrökobbenilla ilta päättyi mihinkäs muuhun kuin makkarapais-
toon sekä saunomiseen. Rautauoma palasi yömyöhällä takaisin Matosaareen kun taas vieraat jatkoivat seuraavana aamuna matkaa kohti Meripelastusseuran koulutuskeskusta Bågaskäriä.

Vene hyytyi silmissä

Mikrologin miehistö vietti sunnuntaipäivää Matosaareen lokakuun 5. päivänä, kun alle seitsemän metrin moottorivene pysähtyi äkisti Matosaaren eteläpuolella. Hetken aikaa Mikrologin miehistö seurasi tilannetta, mutta kun moottorivene ei matkaa jatkanut päätti Mikrologin päällikkö käydä tarkastamassa tilanteen. Matkanteon loppumisen syyksi paljastui veneen moottorin ja laturin pääsulakkeen laukeaminen, eikä moottori näin ollen ollut ladannut enää veneen akkua. Akun tyhjentyessä, myös matkanteko loppui. Mikrolog antoi virtaa veneilijälle ja viisi minuuttia ensimmäisestä havainnosta Mikrolog oli takaisin Matosaareen. Yksi kauden lyhyimmistä tehtävistä oli suoritettu.



Vettä tulvii sisään

Perjantaina 17.10 PV Mikrolog III oli partioajossa Siipoon sisäsaaristossa, kun MRSC Helsinki ilmoitti kello 19.03 Vuosaaren Aurinkolahdessa olevasta veneeseen, jonka veneeseen tulee vettä sisälle. Veneessä oleva vuoto on aina vakava, niinpä Mikrolog III lähti täyttämään vauhtia kohti Aurinkolahtea. Kello 19.20 Mikrolog saapui avuntarvitsijan luo. Miehistö tutki vuotoa venettä ja vuotoa onnistuttiin paikallistamaan konehuoneeseen. Siellä pakoputken muovisovite oli hajonnut ja vesi pääsi sisäkautta veneen sisälle. Vuoto saatiin Mikrologin miehistön toimesta tilapäisesti paikattua ja sisälle tulleet vedet pumpattua pois. Ajokuntoinen moottorivene ei kuitenkaan ollut. Onneksi veneilijä oli Meripelastusseuran Trossijäsen, joten kotisatamaan hinauksesta ei koitunut veneilijälle kustannuksia. Kello 21.45 hinaus päättyi Puotilaan, jossa vene seuraavana aamuna suunniteltiin nostettavan ylös. Pimeässä alkuyössä Mikrologin miehistö käänsi pelastusveneen keulan kohti Matosaarta.

Mikrolog III hinaamassa.
Kuva ei liity tekstissä mainittuihin tehtäviin.

PV Rautauoma kesäisessä Suomenlinnassa,
Kuva Jukka-Pekka Lumilahti



Viimeinen irrotus

Sunnuntaina 2.11 aurinko helli pääkaupunkiseutua, mutta puuskainen tuuli piti vesillä liikkujat tarkkoina. PV Rautauoman miehistö oli partioajossa Sipoon saaristossa, kun MRSC Helsinki kutsui sitä kello 14.40. Itä-Helsingin vesillä pienehkö moottorivene, jonka kyydissä oli ainoastaan sen kuljettaja, oli ajanut kiville. Karttoihin merkattu kivi sijaitsee muutaman metrin väylän länsipuolella. Paikan lähellä on viittakin, mutta itse kiveä ei välttämättä havaitse, sillä se jää juuri ja juuri veden pinnan alapuolelle. Lisää ongelmia tuottaa se, että paikka suorastaan houkuttelee oikeisemaan. Kyseisellä kivellä meripelastajat ovatkin vuosien saatossa käyneet auttamassa yhtä jos toista veneilijää. Onneksi moottorivene ei ollut saanut vuotoa karilleajossa, joten uppoamisvaaraa ei ollut. Kello 15.10 Rautauoma saapui paikalle. Tilannearvion jälkeen Rautauoman päällikkö ehdotti MRSC Helsingissä johtovastuussa olevalle meripelastusjohtajalle, että veneen irrottamista kannattaisi yrittää. Meripelastustehtävänä karilta irrotetaan veneitä ainoastaan silloin, jos irrottaminen voisi onnistua suhteellisen helposti. Tällöin estetään lisävahinkojen sekä ympäristöongelmien syntymistä. Meripelastusjohtaja antoi irrotusluvan ja niin Rautauoman miehistö ryhtyi tehtävään. Vene irrotettiin vetämällä se siihen suuntaan, josta se oli tullutkin, jonka jälkeen se otettiin hinaukseen kohti turvasatamaa. Kello 16.07 tehtävä, joka jäi kauden viimeiseksi, oli ohitse.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti



Ei kesää ilman jätskiä. Rautauoman miehistö on poikennut Merisatamaan herkuttelemaan. Kuva: Mikael Andersen



Mikrolog III – yhdistyksen työmyyrä.
Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



Vilkas vuosi 2014

Lämmin kesä näkyi Helsingin Meripelastusyhdistyksen tehtävissä vuonna 2014. Yhteensä PV Rautauomalla ja PV Mikrolog III:lla suoritettiin 130 tehtävää. Kausi 2013 oli muutaman tehtävän verran kautta 2014 vilkkaampi, mutta tuolloin oli useita Tall Ships Races -tapahtumaan liittyneitä turvavene tehtäviä. Näin ollen kausi 2014 oli varsinaisten pelastus- ja avustustehtävien määrällä mitattuna vilkkaampi. Erityisesti PV Mikrolog III:lla suoritettujen tehtävien määrä oli suurempi kuin aiempina vuosina. Veneellä suoritettiin yhteensä 90 tehtävää, mikä oli ylivoimaisesti eniten kaikista vapaaehtoisista meripelastusveneistä Suomessa.

Apua lähes kolmelle ja puolellesadalle henkilölle

Pelastusveneidän miehistöy auttoivat yhteensä 344 henkilöä ja 103 venettä. Ikävä kyllä kaikkia ihmisiä ei voitu auttaa, vaan kolme henkilöä kahdessa eri tehtävässä menehtyi. Molemmissa tehtävissä hädässä olivat eivät syystä tai toisesta pystyneet hälyttämään apua tai edes ilmaisemaan olevansa hädässä. Kun pelastusoperaatio vihdoin alkoi, ei henkilöiden pelastamiseksi ollut enää mitään tehtävissä.

Tehtävätyypit vaihtelivat viime vuonna aikaisempia kausia enemmän. Mukana oli pelastus-, avustus-, ensivaste-, sammutus-, Trossi- sekä etsintätehtäviä. Luonnollisesti myös erilaisia koulutus- ja valistustehtäviä suoritettiin runsaasti. Miestyötunteja tehtävillä miehistöt suorittivat noin 900.

Polttoaine loppui harvoin.

Vain kahdessa viime kauden tehtävässä avustettiin veneilijöitä, joilta oli polttoaine loppunut. Aiempina vuosina tällaisia tehtäviä on yhdistyksellä ollut runsaasti, mutta laskusuunnasta on syytä olla tyytyväinen. Tekniset viat olivat yleisin avuntarpeen syy. Veneet, kuten autotkin, ovat kehittyneet niin monimutkaisiksi, ettei niiden huoltaminen omin voimin ole aina enää mahdollista. Tekninen kehitys on huomattu myös yhdistyksemme pelastusveneissä. Vaikka niissä on mukana perushuoltovälineet ja tarvikkeet, eivät korjaustoimet omissakaan vikatilanteissa aina ole onnistunut.

Toisinaan kuulee väitteitä, joiden mukaan meripelastustehtäviä olisi eniten myrskyllä. Tilastot eivät kuitenkaan tue tällaista, vaan eniten tehtäviä pelastusveneillä suoritettiin heinä- ja elokuussa. Tehtäviä on siis kauniilla ilmalla, jolloin vesillä on eniten kuljijoita. Vaikka tehtäviä ei alku- ja loppukaudesta ole keskikesän tavoin, pelastusveneet ovat valmiudessa melkein heti jäiden lähdistä pitkälle syksyyn. Viime vuonna kausi alkoi 28.4 ja päättyi 23.11. Tuona aikana Rautauoma oli välittömässä lähtövalmiudessa 454 tuntia ja Mikrolog III 999 tuntia. Muuna aikana veneet olivat viranomaisien hälytettävissä hälytysjärjestelmän kautta. Tuolloin lähtövalmius on yksi tunti.



Matosaari keskellä tapahtumia

Matosaaren meripelastusasema on yhdistyksen tehtävien kannalta erittäin keskeisellä paikalla. Keskimääräinen matka avustettavan tai onnettomuuspaikan luokse oli 4,4 meripeninkulmaa. Rautauoman tehtävät olivat keskimäärin kaksi meripeninkulmaa kauempana kuin Mikrologin ja ne myös kestivät Mikrologin tehtäviä kauemmin. Rautauomalla olosuhteet miehistölle ovat Mikrologia paremmat, joten sillä myös tarkoituksella lähdettiin näille kauempana sijaitseville tehtäville.

Miehistö kaiken takana

Pelastusvene ei liikkuisi kaapeliakaan ilman koulutettua miehistöä. Meripäiviä kertyi 1092, jotka jakaantuivat 63 eri miehistön jäsenelle. Vaikka miehistöä onkin runsaasti, sama miehistö ei aina voi olla vesillä, joten uusia henkilöitä on koulutettava ja myös vanhojen on kerrattava taitojaan. Erilaisia koulutustapahtumia pelastusvenemiehistölle kirjattiin 69. Koulutustunteja näissä tapahtumissa kirjattiin yhteensä yli 2000 tuntia.

Tilastot ovat tilastoja ja viime vuosi on jo historiaa. Niistä pystyy kuitenkin katsomaan, minkälainen pohja vapaaehtoisilla meripelastajilla on Helsingin Meripelastusyhdistyksessä. Jokainen koulutustapahtuma, jokainen meripäivä ja jokainen valmiudessa oltu tunti luovat pohjan sille, että vapaaehtoiset meripelastajat pystyvät olemaan vesilläliikkujien apuna.

Teksti: Jaakko Heikkilä ja Jukka-Pekka Lumilahti
Grafiikka Jaakko Heikkilä



Etsintä pimeällä on haastavaa. Kuva: Eppu Pesola



Elektroniikalla sijainti selville

Usein kuulee elektroniikan olevan hyvä lisä navigointiin, mutta kuulee myös sanottavan, että ilman paperikarttoja ja kompassia ei pärjää. Kompassilla ja paperikartalla on omat hyvät puolensa, mutta ilman navigointielektroniikkaa veneily olisi paljon hankalampaa, eikä niin turvallista.

Turvallinen navigointi perustuu aina tietoon omasta paikasta. Paikan merkitys korostuu saaristossa, jossa muutaman kymmenen metrin heitto voi aiheuttaa karilleajon. Myös nopeus vaatii paikan tarkkaa tietämistä. Nopeuden ollessa kuusi solmua, vene kulkee minuutissa yhden kaapelin, eli 0,1 meripeninkulmaa. Kun nopeus nousee kolmeenkymmeneen solmuun, matkaa taittuukin jo puoli meripeninkulmaa minuutissa.

Turvallisesti kahdella menetelmällä

Mikään navigointiväline pelkästään ei ole riittävän turvallinen navigointimenetelmä, ei edes paperikartta. Jotta paikka olisi varma, kannattaa se varmistaa kahdella toisistaan riippumattomalla menetelmällä. Hyvällä ilmalla maisemanavigointi yhdistettynä paperikarttaan on varsin toimiva yhdistelmä. Sitä kannattaa kuitenkin täydentää esimerkiksi karttaplotterilla, jolloin paikkatieto on varmemmin oikea. Pimeällä tai sumussa, maisemanavigointi muuttuu vaikeammaksi, ja avuksi kannattaa ottaa tutka.

Usein kuulee sanottavan, ettei plottereista löydy kaikkia kiviä, eikä sitä siksi voi käyttää navigointiin. Tässä on totuuden siemen, sillä kaikkia kiviä ei parhaimmissakaan plottereissa ole. Toisaalta ei niitä ole paperikartoissakaan. Uusimmat plotterit pystyvät täydentämään kartalle syvyystietoja niissä olevan kaikuluotaimen avulla. Laitteen verkko-ominaisuuksien avulla tiedot voidaan siirtää netin kautta palvelimille, josta ne ovat muiden vesillä liikkujien käytettävissä. Näin yksittäisistä veneilijöistä tulee kuin huomaamatta eräänlaisia merenpohjan kartoittajia. Järjestelmän avulla karttaplottereiden kartat voivat tulevaisuudessa olla selkeästi paperisia karttoja parempi vaihtoehto.

Tällä hetkellä plottereiden karttamateriaalin tarkkuus vaihtelee plottereiden valmistajasta, kartan lähteestä, kartan valmistajasta sekä laitemallista riippuen. Tarkkuus tai kivien puute ei kuitenkaan ole laitteiden suurin ongelma. Suurin ongelma löytyy plottereiden skaalautuvuudesta. Mittakaavaa



Pimeällä paikan määrittäminen vaikeutuu. Rautauoman ohjaamossa vasemmalla kaiku, keskellä GPS-koordinaatti, AIS-vastaanotin ja meri-VHF:n käyttöpaikka, tutka ja navigointiohjelmisto Uusi Loisto. Kuva Håkan Mitts



Mikrologissa tutka ja karttaplotteri on yhdistetty samaan näyttöön. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



Jartsa Karvonen käyttää Rautauoman tutkan hallintalaitetta. Oikea käsi hänellä on hiiren näppäimistöllä, jolla käytetään Uusi Loisto navigointiohjelmistoa. Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti



muutettaessa näytöltä joudutaan poistamaan tietoa, sillä muuten näyttö tukkeutuisi informaatiosta. Tilanne on kuitenkin paperikartoissa sama. Avomerikartalla ei voi navigoida saaristossa, sillä niistä on jouduttu poistamaan tietoja, jotta kartan fyysinen koko ei kasvaisi liian suureksi. Paperikarttojen puutteisiin on kuitenkin totuttu, kun taas plottereiden ominaisuudet alkavat vasta vähitellen tulla esille.

Sama näyttö jaettuna useampaan osaan

PV Rautauomassa perämies voi käyttää navigointiin maisemanavigointia, Uusi Loisto -navigointiohjelmaa, kahta eri tutkaa, karttaplotteria sekä perinteisiä merikarttoja harppeineen ja astelevyineen. Navigointiohjelma Uusi Loisto on käytännössä korvannut paperikartat, joten sitä voisi kutsua Rautauoman päänavigointilaitteeksi. Ohjelma saa paikkatiedon GPS:ltä, joten ohjelman avulla perämies näkee heti veneen sijainnin. Jotta ohjelmalla voisi navigoida tehokkaammin, Uusi Loisto -ohjelman näyttörävyt on usein jaettu neljään osaan. Suurimpana ruudulla on eniten käytössä oleva osa, eli se millä mitataan suuntia, etäisyyksiä, luetaan karttaa jne. Luettavuuden kannalta tämä näyttö on usein pohjois-eteläsuunnassa.

Pääosan vieressä on useimmiten veneen lähialueen kartta. Usein mittakaavana pidetään sellaista, jolla näkee vain kaapelin verran eteenpäin. Kartan suuntana on veneen kulkusuunta, joten karttanäkymän pitäisi vastata ikkunoista näkyvää maisemaa. Automaattisesti veneen sijainnilla päivittyvän kartan avulla viittojen sivuutukset ja lähialueen kivet sekä matalikot on helppoa havaita.

Näytön kolmas osa on useimmiten suurimman osan yläpuolella. Siinä näytetään kerralla suuri alue, esimerkiksi Helsingistä Porvooseen. Tällä osalla ei ole tarkoituksenaan suorittaa tarkkaa navigointia, vaan sen tarkoituksena on antaa perämiehelle yleiskuva veneen sijainnista. Jos matkalle on suunniteltu reitti, on se kokonaisuudessaan tässä osiossa myös helpoiten ymmärrettävissä. Karttaa pidetään usein samassa pohjois-etelä-suunnassa kuin päänäyttöäkin, jolloin ”pääkartta” ja ”aluekartta” ovat samassa suunnassa. Osion karttaa pidetään paikallaan ja vain vene liikkuu kartan päällä.

Neljäs näytön osa hyödyntää Uuteen Loistoon kytkettyä AIS-laitteistoa. Tämä osio on useimmiten zoomattu Helsingin tai Vuosaaren edustalle ja sen tarkoituksena on pitää perämies jatkuvasti tietoisena vilkkaimmin liikennöidyistä laivaväylistä.

Tutka toisena navigointilaitteena

Uuden Loiston lisäksi Rautauomassa käytetään toisena välineenä usein tutkaa. Myös tutkan näytölle on saatavissa merikartta, jolloin tutka voi näyttää kartan ja tutkakuvan päällekkäin. Ominaisuus on varsin hyvä, sillä karttapaikan tutka saa GPS:ltä, jota täydennetään tutkakuvalla. Päällekkäisyydellä perämies näkee heti, jos GPS näyttää väärää paikkaa. Useimmiten paikka kuitenkin on oikea ja näin tutkalla havaitaan karttakuvasta puuttuvat kohteet. Nämä puuttuvat kohteet ovat muun muassa veneitä.

Valkoisen veden sääntö

Reittiä suunniteltaessa kannattaa suosia valkoisen veden sääntöä. Liikkumalla karttoihin piirrettyjen valkoisten vesien alueella, karttojen puutteellisuudet eivät heti aiheuta vaaratilannetta. Valkoisen veden alueella vettä on merialueella yli kymmenen metriä, kun taas sinisellä veden syvyys on vähemmän. Väyliä ulkopuolella tarkka maisemanavigointi on usein hankalaa. Paikanmääritys karttaplotterilla ja kaikuluotaimella on sen sijaan helppoa. GPS:n paikka on oikea, kun kaikuluotain näyttää syvyydeksi yli 10 metriä, eli ollaan ”valkoisen veden” alueella. Kun syvyyslukema putoaa alle kymmeneen metriin, vaikka plotterin mukaan vettä pitäisi olla enemmän, pysäytetään vene ja tarkistetaan paikka. Valkoisia alueita ja kaikuluotainta seuraamalla saaristossakin pystyy ajamaan turvallisesti ja nopeasti. Kannattaa kokeilla.

*Rautauoman tutkan taustalle saa näkyviin myös merikartan.
Kuva: Jukka-Pekka Lumilahti*



Viime lehdessä oli pyyteetön tarkoitus esitellä saari ja ravintola, jonne pääsisi myös talvella lievittämään venekuumetta. No, viikko Meripelastus-lehden jutun jälkeen koemaistamamme ravintola, Suomenlinnan Panimo, laittoi lapun luukulle aina huhtikuun alkuun asti. Se siitä saariravintolasta talvella. Jotain hyötyä työtapaturmasta sentään oli, sillä se innoitti tämänkertaiseen ravintolakierrokseemme.

Jos näet Marine Trafficista Helsingin Meripelastusyhdistyksen pelastusveneen ajavan kohti Itä-Helsingin Aurinkolahtea, on syynä todennäköisimmin todellinen merihätä: nälkäinen miehistö ja Kahvila Kampelan pannukakku. Tuo mainio herkku on vokitellut Helsingin vapaaehtoisia meripelastajia jo vuosikausien ajan Vuosaaren Urheilukalastajien satamaan.

Näin talviaikaan Kahvila Kampelaan pääsee parhaiten jalkaisin. Laskiaissunnuntaina sen oli oivaltanut moni muukin ja jono ulottui tuttuun tapaan kahvilan ulko-ovelle asti. Odotus kannatti, sillä himoitsemamme pannukakku oli – kuten aina ennenkin – iso, hyvä ja varustettu perinteiseen tapaan runsaalla (ja aidolla) kermavaahdolla sekä mansikkahillolla. Kahvin kanssa hinta 5,50 oli varsin kohtuullinen.

Kesäisin Kahvila Kampelaan on mukava veneillä, sillä venepaikkoja on aivan kahvilan vieressä. Pieni koppivene mahtui myös jalankulkusillan takana oleville paikoille, kunhan tajusi varoa sillalta veteen hyppäleviä teinejä. Veneille tilaa on ollut aina, vaikka itse kahvila onkin tätä nykyä varsin suosittu kelillä kuin kelillä. Kesäisin Aurinkolahti on oivallinen pysähdyspaikka myös siksi, että sen rantabulevardi hiekkarantoineen on kuin toisesta maasta.

Mutta saa sitä pannukakkua muualtakin! Vartiokylän lahden pohjan perukoilta löytyy – kun vain sitkeästi ajaa – Vartiokylän Ranta- ja Venekerho sekä sen kupeesta pari vierailuun sopivaa matalaa kylkipaikkaa. Yllätys oli täydellinen, kun paikasta vielä löytyi kahvila, joka tarjosi paitsi thaimaalaista olutta (?) myös erinomaista pannukakkua.

Edelliskesän löydöstämme innostuneena suuntasimme laskiaissunnuntaina myös kyseiseen Kahvila Meridianiin jatkamaan pannaripäiväämme, mutta pannukakuksihan homma meni. Paikan keittiöremontti oli venynyt viikolla, joten nettitiedoista poiketen kahvila oli vielä kiinni.

Tässä kohtaa on palattava viime kesään, jolloin paikan pannukakku oli vähintään Kampelan veroinen herkku reilulla kermavaahdolla ja mansikkahillolla. Hinta oli Kampelaakin edullisempi. Kahvila Meridian onkin ehdottomasti pistäytymisen arvoinen, vaikka se sijaitsee pitkän 10 km/h rajoituksen päässä. Syrjäisen sijaintinsa ansiosta paikka oli miellyttävän rauhallinen – suorastaan seesteinen – ruuhkaiseen Aurinkorantaan verrattuna. Kaiken kaikkiaan löytö, jonka allekirjoittanut aikoo syynätä tulevana kesänä vielä tarkemmin. Sekä Kampelasta että Meridianista saa pannukakun lisäksi myös muita paikan päällä tehtyjä makeita ja suolaisia välipaloja sekä perinteistä lohikeittoa. Aukioloajat ja tarkemmat ajo-ohjeet kannattaa tarkistaa netistä kahvilakampela.fi ja kahvilameridian.com.

Mika Back



Bestäm positionen med elektronik



Till Rautauomas radare kan man få sjökortet i bakgrunden.



Esbo Sjöräddares RB Emmi har skilda skärmar för radare och navigationsprogram.



Papperskarta, kartplotter och radare.
Bilder: Jukka-Pekka Lumilahti

Ofta hör man att elektroniken är ett bra bidrag till navigationen men utan papperskort och kompass klarar man sig inte. Kompass och papperskort har sina goda sidor men utan navigationselektronik skulle båtlivet vara mycket svårare och mindre säkert.

Säker navigering baserar sig alltid på att man vet var man befinner sig. Positionsbestämningen accentueras i skärgården där ett kast på några tiotals meter kan förorsaka en grundstötning. Också hastigheten fordrar noggrann positionsbestämning. Om hastigheten är sex knop går båten en kabellängd, d.v.s. 0,1 sjömil på en minut. Om hastigheten stiger till trettio knop går båten en halv sjömil på en minut.

Säkert med två metoder

Inget navigationsmedel är säkert som enda metod, inte ens papperskartan. För att positionsbestämningen skall vara säker lönar det sig att säkra den med två oberoende metoder. Vid bra väder är landskapsnavigation kombinerat med papperskarta en mycket fungerande kombination. Det lönar sig dock att komplettera den med t.ex. en kartplotter varvid positionsbestämningen är säkrare. I mörker eller dimma blir landskapsnavigeringen svårare och då lönar det sig att ta radarn till hjälp. Ofta hör man det sägas att plottern inte hittar alla stenar och att den därför inte kan användas för navigering. Här finns ett visst mått av sanning för alla stenar finns inte ens på de bästa plottrarna. Å andra sidan finns de inte på papperskartan heller. De nyaste plottrarna kan komplettera djupuppgifter på kartan med ekolodet. Genom utrustningens nätuppkoppling kan uppgifterna flyttas via nätet till servrar där de står till andra sjöfarares förfogande. På detta sätt blir enskilda båtförare obemärkt ett slags kartläggare av havsbotten. Genom systemet kan kartplottrarnas kartor i framtiden vara klart fullständigare än papperskartorna.

Idag varierar noggrannheten i plottrarnas kartor med leverantör, kartans ursprungsmaterial samt utrustningens modell. Noggrannheten eller frånvaron av stenar är dock inte utrustningens största brist. Det största problemet är de olika skalorna på plottrarna. När skalan ändras måste man ta bort information från

bilden för annars skulle bilden bli fullproppad av information. Men situationen är densamma för papperskartor. Man kan inte navigera i skärgården med sjökort för det öppna havet för man har blivit tvungen att avlägsna information för att kartan inte skulle bli för stor. Men man har vant sig vid papperskartornas brister medan plottrarnas egenskaper framträder endast så småningom.

Samma bildskärm delad i flera delar

I RB Rautauoma kan styrman använda landskapsnavigation, navigationsprogrammet Uusi Loisto, två olika radaranläggningar, kartplotter samt traditionella sjökort med passare och gradskivor för navigering. Uusi Loisto-programmet har i praktiken ersatt papperskortet så det kan kallas för Rautauomas huvudnavigationsutrustning. Programmet får positionen från GPS så med programmet ser styrman genast båtens position. För att navigera effektivare är Uusi Loistos bildskärm ofta delad i fyra delar. Den största rutan är den som används mest, d.v.s. den där man mäter riktningar, avstånd, läser karta etc. För bättre läsbarhet visas denna del ofta med nord uppåt orientering. Bredvid huvudrutan visas oftast båtens närområde. Skalan som används är oftast sådan att man ser bara en kabellängd framåt. Kartans orientering är kurs uppåt varvid kartbilden borde motsvara det landskap man ser genom fönstren. Med en karta som automatiskt uppdateras med båtens position kan man lätt observera passeringen av remmare, närområdets stenar samt grundområden. Den tredje rutan på bildskärmen är oftast ovanför huvudrutan. Där visas ett stort område på en gång, t.ex. från Helsingfors till Borgå. Det är inte meningen att navigera noggrant med denna ruta utan avsikten är att ge styrman en allmän bild av båtens position. Om en rutt har uppgjorts för resan kan rutten i sin helhet bäst förstås med denna ruta. Kartan hålls oftast i samma nord uppåt orientering som huvudrutan varvid "huvudkartan" och "områdeskartan" har likadan orientering. Denna del av kartan hålls stilla och endast båten rör sig på kartan. Den fjärde rutan använder sig av AIS-utrustningen om kopplats till Uusi Loisto. Denna del är ofta zoomad till vattnen utanför Nordsjö eller Helsingfors och avsikten är att kontinuerligt hålla styrman underrättad om situationen på de mest trafikerade farlederna.

Radarn som andra navigationsutrustning

Förutom Uusi Loisto används radarn ofta som andra navigationsutrustning på Rautauoma. Man kan också få kartbilden på radarbildskärmen varvid radarn visar kartbilden och radarbilden på varandra. Detta är en verkligt bra egenskap för radarn får positionen från GPS och den kompletteras med radarbilden. På den kombinerade bilden ser styrman genast om GPS visar fel plats. Oftast är platsen dock rätt och med radarn observerar man de objekt som fattas på kartan. Dessa är bl. a. båtar.

Regeln om vitt vatten

När man planerar rutter lönar det sig att använda det vita vattnets regel. Genom att röra sig på de vita områdena på kartan förorsakar kartornas brister inte genast farosituationer. På de vita områdena finns det på havsområdena över tio meter vatten, på de blåa mindre. Utanför farlederna är noggrann landskapsnavigering ofta svårt. Positionsbestämning med kartplotter och ekolod är däremot lätt. GPS-positionen är rätt när ekolodet visar över 10 meters djup, d.v.s. man befinner sig på "vitt vatten". När djupet faller under tio meter fast det enligt plottern borde finnas mera vatten stannas båten och platsen kontrolleras. Genom att följa de vita områdena och ekolodet kan man också i skärgården köra säkert och snabbt. Det lönar sig att prova.

Jukka-Pekka Lumilahti





. LP72

