

Meripelastus

4/15

*Ruorinpitäjä vaihtuu
Lenkiltä keikalle
Helikopterin pyörteissä*



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

MERIPELASTUS 4/15

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

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



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

tiedotus.helsinki@messi.meripelastus.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: 3400 kpl / st

ISSN-L 0788-401X

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)

Kansi / Pärm:

PV Rautauoma ja Rajavartiolaitoksen
meripelastuskopteriharjoituksissa
15.11.2015. Kuva: Markku Tamminen

www.helsinginmeripelastusyhdistys.fi

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

p. 050 571 3940



Ruorin takaa - Ruorinpitäjä vaihtuu

Helsingin Meripelastusyhdistys valitsee syyskokouksessaan joka vuosi puheenjohtajan, varapuheenjohtajan ja erovuorossa olevat hallituksen jäsenet. Tätä kirjoitettaessa valinnat ovat vielä tekemättä. Itse olen ilmoittanut, etten ole käytettävissä puheenjohtajan tehtävään.

On hyvä hetki siirtää vetovastuu. Yhdistyksemme talous, aluskanta ja tukikohta ovat kaikki hallinnassa. Haasteita meillä on aktiivisten meripelastajien sitouttamisessa. Valitettavasti vapaaehtoinen meripelastus ei ole pelkästään partiointia kauniina kesäpäivänä. Veneitä pitää huoltaa ja ylläpitää, viikko- ja kuukausitarkistukset täytyy suorittaa ajallaan. Myös Matosaaren tukikohdasta täytyy huolehtia. Saunan lämmityskin muuttuu vaikeaksi, mikäli saunapuut ovat tekemättä. (Toistaiseksi niitä on kyllä aina riittänyt). Myös kaikki yhdistyksen byrokratia on hoidettava. Mielestäni meidän suurin tulevaisuuden haaste on löytää vapaaehtoisia, jotka haluavat ja pystyvät tekemään kaikkia niitä toimia.

Kattojärjestömme Suomen Meripelastusseuran yleiskokous on päättänyt tulevaisuuden strategiasta. Paljon puhuttua ns. yhden yhdistyksen mallia ei kannata lainsäädäntömme vuoksi toteuttaa. Jatkamme nykyisellä tiellä. Lisätietoja voitte lukea toimitusjohtajan blogista osoitteesta www.meripelastus.fi.

Ylpeänä olen tätä yhdistystä johtanut. Toivon seuraajalleni suotuisia tuulia. Haluan päättää kauteni yhdistyksen puheenjohtajana seuraavaan meripelastusseuran strategiasta lainattuun lauseeseen. "Vapaaehtoisia johdetaan arvostamalla. Ei arvostelemalla"

Hannu Rainetoja
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi

Vid rodret – Ny rorsman

Helsingfors Sjöräddningsförening väljer varje år ordförande, viceordförande och ersättare för avgående styrelsemedlemmar på sitt höstmöte. När detta skrivs är har valen inte ännu gjorts. Jag har meddelat att jag inte står till förfogande.

Detta är en bra tidpunkt att flytta över ansvaret. Föreningens ekonomi, båtar och bas är alla under kontroll. Vi har utmaningar med att engagera de aktiva sjöräddarna. Tyvärr är den frivilliga sjöräddningen inte endast patrullering på vackra sommandagar. Båtarna måste servas och underhållas, vecko- och månadsinspektioner måste utföras enligt tidtabell. Också basen på Maskholmen måste underhållas. Det är svårt att värma bastun om det inte finns bastuvädd (än så länge har de räckt). Också all byråkrati som har med föreningen att göra måste skötas. Enligt min åsikt är vår största utmaning i framtiden att hitta frivilliga som vill och kan sköta alla dessa uppgifter.

Vår takorganisation Finlands Sjöräddningssällskaps allmänna möte har beslutat om framtidens strategi. Den mångomtalade s.k. en förenings-modellen lönar sig inte att implementera p.g.a. vår lagstiftning. Vi fortsätter på den nuvarande vägen. Mera om detta på vd:s blogg på adressen www.meripelastus.fi.

Jag är stolt över att ha lett denna förening. Jag önskar min efterträdare medvind. Jag vill avsluta min period som föreningens ordförande med en sats lånad ur sjöräddningssällskapets strategi: "Frivilliga leder man genom att visa uppskattning, inte genom att kritisera".

Hannu Rainetoja
Ordförande
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi

Syyskokouksen satoa

Helsingin Meripelastusyhdistyksen syyskokouksessa 24.11. valittiin yhdistykselle uusi puheenjohtaja, sillä yhdistystä usean vuoden luotsannut **Hannu Rainetoja** ei asettunut enää ehdolle. Uudeksi puheenjohtajaksi valittiin **Jukka-Pekka Lumilahti**. Hän on toiminut vapaaehtoisena meripelastajana vuodesta 1990 alkaen ja ollut aiemmin mm. yhdistyksen taloudenhoitaja sekä operatiivisen toimikunnan puheenjohtaja. Hallituksen varapuheenjohtajana jatkaa **Matti Piispanen**. Lisäksi hallitukseen valittiin **Klaus Hannus**, **Olli Koponen**, **Christian Kurtén** ja

Jari-Pekka Mörsky. Hallitukseen kuuluvat myös **Markus Cannelin** ja **Ritva Heikkinen**, jotka valittiin kaksivuotiskaudelle viime vuonna.

Syyskokouksessa palkittiin myös yhdistyksen aktiivi 2015 ikuisesti kiertävällä aktiivituopilla. Sen sai **Jani Virtanen**. Hän aloitti meripelastajana viime vuonna ja on kerännyt kahdessa vuodessa lähes sata meripäivää. Lisäksi Jani toimii muun muassa huoltotoimikunnan jäsenenä ja on erittäin tuttu näky Matosaaressa erilaisissa talkoissa ja huoltotehtävissä.



Yhdistyksen puheenjohtaja Hannu Rainetoja (vasemmalla) luovutti yhdistyksen puheenjohtajuuden Jukka-Pekka Lumilahdelle. Kuva: Oskar Krogell



Vuoden 2015 aktiivimeripelastajaksi valittiin Jani Virtanen. Kuva: Markku Tamminen

Mitä kaudella tapahtui?

Tätä kirjoitettaessa yhdistyksen kausi on lopullaan. Lopulliset tilastot valmistuvat vasta ensi vuoden alussa, mutta pääsimme kurkistamaan alustaviin tuloksiin jo nyt. Kausi oli hieman aiempaa vuotta hiljaisempi, mutta vastaa 2000-luvun keskiarvoa. PV Rautauoman ja Mikrolog III:n miehistöt ahkeroivat kauden aikana 97 eri tehtävää. Syynä tehtävien hienoiseen laskuun on todennäköisesti kylmä ja sateinen alkukesä, jolloin veneilijöitäkin oli normaalia vähemmän liikkeellä. Valtaosa tehtävistä luokiteltiin meripelastustehtäviksi (60 %). Loput tehtävistä olivat muun muassa trossi-, turvavene- ja avustustehtäviä.

Erilaisissa etsinnöissä pelastusveneet olivat kauden aikana mukana kuusi kertaa. Se on kohtalaisen paljon, sillä perinteisten etsintöjen lukumäärä on vähentynyt selvästi kännyköiden yleistymisen ansiosta. Pelastus- ja avustustehtävien lisäksi Mikrologin ja Rautauoman miehistöt kävivät pitämässä erilaisia turvallisuus- sekä pelastuskoulutuksia ja esittelyjä lukuisissa tilaisuuksissa.

PV Mikrolog III nostettiin 18.11. ja PV Rautauoma 29.11. Molemmat pelastusveneet sekä yhdistyksen nuorten koulutusvene Aava R telakoidaan Hopeasalmen telakan Porvoon telakalle.

Tehtävätilastot

- Rautauoma 35
- Mikrolog III 62
- Apua sai 230 henkilöä
- Pelastettuja/avustettuja veneitä 90
- Kiireisimmät päivät: perjantai, lauantai ja sunnuntai

Rautauomalla ajettiin kauden aikana hieman alle 2000 mpk ja se oli välittömässä lähtövalmiudessa melkein 500 tuntia. Mikrolog III:lla puolestaan merta taivallettiin 2250 mpk ja välitöntä lähtövalmiutta kirjattiin vajaa 600 tuntia. Muina aikoina veneet olivat tunnin lähtövalmiudessa, miehistön ollessa kotona.



Uudet jäsenemme

Juppala Juho, Helsinki
Jyväsjärvi Raimo, Espoo
Karihtala Aki, Helsinki
Klang Mikko, Helsinki

Kuha Miika, Helsinki
Laakso Senja, Helsinki
Lappalainen Matti, Helsinki
Martin Jani, Helsinki

Niemi Christer, Helsinki
Paajanen Robert, Helsinki
Ritonen Pekka, Helsinki
Särkikangas Vesa, Helsinki

Tervetuloa tukemaan toimintaamme!



Mikrologin sisaret Matosaareissa pääkaupunkiseudun yhteiskoulutuksessa lokakuussa. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu

Koneeton purjevene

3.7. Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti partiossa olleen PV Mikrolog III:n Sipoon selälle kello 20.10. Purjevene, jossa oli kolme henkilöä, oli menettänyt moottorin ja peräsimen ilmeisesti karilleajon seurauksena. Ongelmaa pahensi se, ettei miehistöllä ollut juuri aavistusta, missä he olivat. Tehtävä alkoi etsinnällä, kun MRSC Helsinki antoi Mikrologin miehistölle etsintäalueen sekä kuvauksen avun tarpeessa olevasta veneestä. Kello 20.30 Mikrolog saapui etsintäalueelle. Samalla se sai lisätietoa MRSC:ltä, ettei purjevene pysty nostamaan purjeitaan, sillä masto on huonosti kiinni kannella ja sen harukset ovat irti.

Tehtävän epäselvyyden vuoksi, mukana etsinnöissä oli myös Rajavartiolaitoksen omia yksiköitä. Onneksi purjeettomia purjeveneitä ei Sipoon selällä ollut kovin monta, joten avun tarvitsija löytyi kohdalaisen helposti. Mikrolog yhdessä Rajavartiolaitoksen partioveneen kanssa hinasivat avuntarvitsijan kotisatamaan. Kello 21.25 tehtävä oli ohitse.

Viallisia moottoriveneitä eri puolilla pääkaupunkiseutua

Lauantaina 15.8. Helsinki oli tapahtumia täynnä. Mantereella järjestettiin muun muassa Helsinki City Marathon, Finland international Air Show ja merellä perinteikäs purjehduskilpailu Viaporin Tuoppi. Ilma oli mitä parhain, joten myös PV Rautauoma oli liikenteessä. Kello 11.48 MRSC Helsinki hälytti sen: Hramtsovin reunamerkin eteläpuolella, Harmajan majakan ja Helsingin kasuunin puolivälissä ajalehti konevikainen moottorivene. Veneessä oli yksi henkilö, joka kertoi veneen moottorin sammuneen kesken ajon. Käynnistysyrityksistä huolimatta moottori ei enää suostunut toimimaan, vaan vene ajalehti tuulen ja virran mukana avomerellä yhä kauemmas mantereesta. Rautauoma oli hälytyksen tullessa Helsingin edustalla, joten jo kello 12.03 avuntarvitsija sai Rautauoman vierelleen. Tilanteen selvittelyn ja vastuusitoumuksen tekemisen jälkeen Rautauoma aloitti hinauksen turvasatamaan. Kello 14.05 tehtävä oli ohitse, ja Rautauoma siirtyi Suomenlinnaa kohti. Siellä miehistön oli tarkoitus pi-

tää turvallisuuskoulutus Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n veneilykouluttajatapahtumassa.

Kesken koulutuksen kello 15.20 MRSC Helsinki hälytti uudestaan: Hernesaaren edustalla moottoriveneen kone oli sammunut ja se ajelehti kohti rantalouhikkoa. Vaikka Rautauoma oli paikalla jo 15.33, ehti vene saada vaurioita rantalouhikossa, sillä ohiajaneiden veneiden aallot saivat veneen hakkaamaan kiviä vasten. Rautauoma otti veneen hinaukseen, ja vei sen lähistöllä olevalle korjaamolle.

MRSC Helsinki kutsui Rautauomaa jälleen kello 16.50. Tällä kertaa Hevossalmen länsipuolella oli alle seitsemänmetrinen moottorivene teknisissä ongelmissa. Pienestä koosta huolimatta, veneessä oli seitsemän henkilöä kyydissä, eivätkä he päässeet keskeltä selkää mihinkään ilman apua. Tällä kertaa Rautauomalta kesti ajaa 15 minuuttia avuntarvitsijoiden luokse. Lisävahinkojen välttämiseksi avuntarvitsijat olivat ankkuroituneet. Ennen hinaukseen ottoa Rautauoman miehistö avusti ankkurin nostossa, ja sen jälkeen kytkettiin hinausköysi Rautauomasta avustettavaan. Kello 17.58 hinaus päätettiin turvasatamaan, joka oli lähellä avustettavan kotisatamaa.

Rautauoman miehistön päivä ei ollut kuitenkaan vielä ohi, sillä MRSC Helsinki kutsui myös kello 18.45. Sipoossa Girsholmenin saaren lounaispuolella ajelehti moottorivene ajoankkurin varassa. Kolmihenkisen veneen moottori oli sammunut, eikä suostunut käynnistymään. Jälleen oli edessä hinaus turvasatamaan. Kello 20.33 hinaus oli suoritettu ja kiireisen päivän viimeinen tehtävä oli ohitse.

Esillä Uivassa

Suomen suurin vesillä tapahtuva venenäyttely Uiva, keräsi tänä vuonna yli 11 000 ihmistä Lauttasaareen HSK:n kerhosatamaan. 20.–23.8. järjestettyyn tapahtumaan osallistuivat tänä vuonna jokaisena päivänä myös Rautauoma tai Mikrolog III. Aiemmin tapahtuman vapaaehtoisten meripelastajien vetovastuu on ollut naapuriyhdistyksemme Espoon Meripelastajien harteilla. Tänä vuonna espooisten kädet olivat kuitenkin täynnä meripelastustaitokilpailujen vuoksi, sillä kilpailut pidettiin syyskuun alussa Espoossa.

Rautauoman ja Mikrologin paikka oli Uivan etelärannalla, Rajavartiolaitoksen ja Poliisin läheisyydessä.

Mikrologilla murheita syyskuussa

PV Mikrolog kärsi syyskuussa koneongelmista. Mikrolog oli palaamassa Meripelastustaitokilpailusta kotiin Matosaareen, kun kesken ajon koneen tehot hävisivät. Venettä yritettiin korjata vedessä, mutta kun se ei auttanut, jouduttiin vene nostamaan lopulta telakalle. Korjauksissa ei löytynyt selkeää vikaa, joten vene laskettiin jälleen veteen. Hetken Mikrolog toimi moitteetta, mutta sitten vika uusiutui. Jälleen oli edessä telakkareissu. Lopulta vika löytyi turbosta. Korjausten jälkeen Mikrolog palasi jälleen omaan elementtiinsä ja toimi moitteetta kauden loppuun saakka.

Myös PV Rautauomalla oli syyskuussa pieniä teknisiä murheita. Veneen jettihydrauliikan ongelmat estivät veneellä ajamisen. Rautauoma saatiin korjattua ammattilaisten toimesta, ja muutaman päivän jälkeen se pääsi taas avustustehtäviin.

Syksyn ensimmäiset kovemmat tuulet puhalsivat 18.9. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu.

PV Rautauoma Uivassa venenäyttelyssä. Kuva: Teppo Oksanen



Helikopterin pyöртеissä

Rautauoma, Mikrolog III ja Rajavartiolaitoksen meripelastushelikopteri RajaHeko200 harjoittelivat toimintaa Suomenlinnan eteläpuolella 15.11. Ennen harjoitusta helikopterin miehistö koulutti vapaaehtoiset meripelastajat turvalliseen toimintaan helikopterin kanssa. Tämän jälkeen siirryttiin vesille, jossa Mikrolog ja Rautauoma toimivat maalialuksina helikopterille. Helikopteri harjoitteli vinssaamista sekä paikallaan olevista veneistä, kuin myös vedessä olevien maalihenkilöiden kanssa. Kaikkein hankalimmaksi

osoittautui vinssaaminen paikallaan olevasta Mikrologista. Vaikka vene onkin kokoisekseen painava (2,5 tonnia), lähti Mikrolog helikopterin roottorivirran vuoksi lähes kolmen solmun vauhtiin. Liikkuvasta veneestä vinssaaminen olikin sitten helpompaa, sillä toisin kuin voisi kuvitella, helikopterin suorituskyky on parempi liikkuvan kohteen kanssa.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti

Meripelastushelikopteri RajaHeko200 vinssaa Rautauoman kannelta. Kuva: Markku Tamminen



Pintapelastus- ja ensihoitotreeneissä harjoitettiin myös pelastautumista syyskuussa. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu



Partioajossa Mikrologilla Kruunuvuorenselällä. Kuva: Meripelastuskuvapalvelu



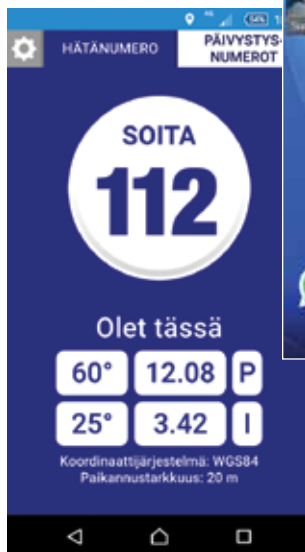
Apua sovelluksella

Hätäilmoitus kännykällä? Merellä kännykän toimivuuteen liittyy monia epävarmuuksia, mutta silti melkein kaikki hätäilmoitukset tehdään kännykän avulla. Hätäkeskuslaitoksen ja Digian kehittämän 112 Suomi -sovelluksen avulla älypuhelimien tietoja voidaan hyödyntää puhelutietoja paremmin.

Meripelastustehtävien johtovastuu on Rajavartiolaitoksella, mutta myös hätäkeskus voi auttaa merellä, kun hätä on suurin. Käytännössä hätäkeskus ottaa tärkeimmät tiedot hätäilmoituksesta ylös ja kääntää sitten puhelun meripelastuskeskukseen tai -lohkokeskukseen. Meripelastuskeskus tai meripelastuslohkokeskus vastaa avun hälyttämisestä ja pelastustehtävän johtamisesta.

Missä olen? Kaupungissa paikan kertominen on yleensä helppoa, mutta merellä paikkaan liittyy aina epävarmuuksia. Vaikka lähellä olevien saarten nimet olisivatkin tiedossa, on samannimisiä saaria paljon ja etäisyyksien arviointi saariin on vaikeaa. Navigaattoreista saa toki koordinaatit, mutta niiden esitysmuotoja on monia. Pelkkien koordinaattien kanssa täytyykin olla tarkkana, jotta hätäilmoituksen vastaanottajalla ja hädässä olijalla on sama käsitys paikasta. Paikkaongelmaan 112 Suomi -sovellus tuo helpotusta. Uuden sovelluksen keskeinen hyöty on hätäilmoituksen tekijän paikan välittyminen hätäkeskuksen tietojärjestelmiin. Viranomaisilla on toki oikeus paikantaa hädässä olijan matkapuhelin nykyiselläänkin ilman mitään ladattavia sovelluksia. – Nykyisen hätäpaikannuksen tarkkuus on satoja metrejä, taajaman ulkopuolella jopa kilometrejä. Satelliittipaikannuksen avulla soittaja voidaan paikantaa jopa kymmenien metrien tarkkuudella, **Marko Nieminen** Hätäkeskuslaitoksesta kuvailee. Täydellisesti sovellus toimii, kun älypuhelimessa on datayhteys. Merellä datayhteys ei kuitenkaan aina ole käytettävissä. – Sovelluksessa on käytössä sama koordinaattimuoto kuin Hätäkeskuslaitoksen järjestelmissä. Kun käytettävissä ei ole datayhteyttä ja sijaintitieto ei välity automaattisesti, koordinaattinsa voi tarkistaa sovelluksesta ja kertoa hätäkeskuspäivystäjälle suullisesti, Nieminen toteaa.

Merellä hyvä tapa hätäilmoituksen tekemiseen on meri-vhf DSC:llä varustettuna. Tällöin kiireellisessä tilanteessa myös lähellä olevat muut merenkulkijat saavat heti tiedon mahdollisesta hätätilanteesta. Kännykällä on omat hyvät puolensa, myös merihädässä. Vaikka 112 Suomi-sovellusta ei käyttäisi merellä, on siitä maalla varmasti apua hätäilmoitusta tehtäessä.



Hälytysnumero merellä on 0294 1000.

Sisävesillä ja maalla 112.

Hätäilmoituksen voi tehdä merellä myös 112:n kautta, jos muuta numeroa ei muista.

- 112 Suomi -sovellus on integroitu Hätäkeskuslaitoksen järjestelmiin. Näin hätäkeskuspäivystäjä saa automaattisesti tiedon soittajan sijainnista, kun hätäpuhelu soitetaan sovelluksen kautta.
- Puhelin lähettää paikannussignaalia vain, kun käyttäjä tietoisesti antaa siihen luvan. Hätäpuhelu on siis aina soitettava sovelluksen kautta.
- Hätäkeskuslaitos suosittelee lataamaan sovelluksen ja opastamaan sen käytössä varsinkin lapsia ja ikäihmisiä.
- Soita aina hätänumeroon 112, kun epäilet hengen, terveyden, omaisuuden tai ympäristön olevan uhattuna tai vaarassa



Perjantaina 31.7. **Maria Arvonen** oli koirien kanssa lenkillä, kun hänen puhelimensa soi kello 15.55. Soittajana oli Meripelastusseuran hälytysjärjestelmän robotti, joka pyysi miehistöä ilmoittautumaan Trossitehtävää varten.

Maria Arvonen on varsin tuore meripelastaja, sillä hän liittyi Helsingin Meripelastusyhdistykseen vasta viime keväänä. Vesi elementtinä sen sijaan on hänelle varsin tuttu, sillä hänen vanhemmillaan on ollut vene, jolla on aikoinaan varsin ahkerasti liikuttu ympäri Saaristomerta. – Muutin Helsinkiin vuonna 2013 ja halusin löytää täältä itselleni harrastuksen, jonka parissa saisi auttaa ihmisiä, mutta jossa pääsisin myös merelle. Olin aiemmin toki nähnyt Turussa meripelastusveneitä, mutta aiemmin en toiminnassa ole ollut mukana, Maria kuvailee syksyn 2013 ajatuksiaan. Keväällä järjestetyn tulokaskoulutuksen jälkeen hän pääsi mukaan varsinaiseen toimintaan kansimiesharjoittelijaksi. – Olin menossa seuraavana aamuna kello 03.30 töihin, mutta perjantai-illaksi minulla ei ollut erityisiä suunnitelmia. Siispä päätin vastata hälytykseen ja lähteä mukaan tehtävälle. Maria palasi kotiinsa, pakkasi merellä tarvittavat vaatteet ja jätti koirat keskenään kotiin iltaa viettämään. Koska kyseessä oli Trossitehtävä, Matosaareen ei ollut samanlainen kiire kuin varsinaisissa meripelastustehtävissä.

Maria saapui Matosaareen samoihin aikoihin kuin Rautauoman perämiehenä toiminut Markku Tamminen. Vasta tässä vaiheessa Maria kuuli, että kohteena olisi noin 14 metriä pitkä iso moottorivene, jonka polttoainejärjestelmässä oli ongelmia. Vene oli päässyt suojasatamaan Laajasalon Stansvikiin, mutta sinne sitä ei voinut jättää. Jotta Rautauoma pääsisi lopun

miehistön saavuttua mahdollisimman joutuisasti matkaan, Maria ja Markku päättivät tehdä veneen lähtötarkastukset valmiiksi. Tarkastukset jakaantuvat koneiden, kannen ja ohjaamon tarkastuksiin. Moottorista tarkastetaan muun muassa öljyjen ja jäähdytysveden määrät, kannella avataan veneen lukitukset, ja ohjaamossa puolestaan käynnistetään ja laitetaan kaikki laitteet toimintakuntoisiksi.

Rautauomassa jokaiselle miehistönjäsenelle on mietitty tehtävät eri tilanteita varten. Vesille lähdettäessä päällikkö jakaa tehtävät, ja ne käyvät ilmi myös miehistölle annettavista jakokorteista. – Tällä kertaa sain toimia kansimiehen tehtävässä, joten vesille lähdettäessä tehtäviini kuului huolehtia Rautauoman peräköysistä, kertoo Maria. – Irrotuksen jälkeen siirryin ohjaamoon tähyistäjäksi.

Matka apua tarvitsevien luo ei ollut pitkä, joten Rautauoma oli varsin nopeasti Stansvikissa. – Päällikkö lähiti selvittämään tilannetta, ja itse jäin valmistelemaan hinausta yhdessä muun miehistön kanssa. Päällikön tullessa takaisin selvisi, että veneen polttoaineputkistossa on vikaa. Vene oli ostettu Portugalista ja nostettu Vuosaaren satamassa mereen. Veneen kaksihenkeisen miehistön oli ollut tarkoitus ajaa se Turkuun. Kaiken piti olla kunnossa, mutta ensimmäinen polttoaineputki oli kuulemma hajonnut jo Villingin luona päästään polttoainetta valumaan veneen pilssiin. Putki oli pystytty korjaamaan mukana olleilla varaosilla. Toinen putki oli hajonnut kuitenkin jo Matosaaren kohdalla ja kolmas Stansvikin luona. Tällöin veneessä mukana ollut ammattimerenkulkija oli kieltäytynyt jatkamasta matkaa. Rautauoman päällikkö ja avustettavan päällikkö sopivat, että vene hinataan Sarvastoon telakalle.



Maria Rautauoman ohjaimissa. Perämies Markku Tamminen navigoi.

Konehuoneessa tarkastetaan muun muassa jäähdytysveden ja öljyn määrä ennen lähtöä.

Stansvikin laiturin sijaitsee tyynessä lahdenpohjukassa. Vaikka avustettava olikin iso, pystyi Rautauoma ottamaan veneen suoraan perähinaukseen. – Hinaukseen ottaminen hieman jännitti, sillä se oli harrastusurani suurin hinattava siihen mennessä, toteaa Maria. – Se meni kuitenkin hyvin, samalla lailla kuin pienempien veneiden kanssa. Miehistön keskittyessä hinauksen aikana veneen navigointiin, ohjailuun ynnä muuhun, hoiti Maria hinausvahdin tehtävää. – Muilla oli katse eteenpäin, kun taas minun tehtävänä oli seurata, että itse hinaus sujuu hyvin eivätkä toiset veneilijät pääse yllättämään meitä takaapäin.

Laajasalon viereisellä Karpiselällä avustettava otettiin Rautauoman viereen. – Kylkihinauksella isokin vene saadaan perille, mutta kyllä se Sarvaston venesatama tuntui ahtaalta, muistelee Maria. – Rautauoma ajettiin keula edellä laituria vasten ja menin itse rannalle auttamaan avustettavaa köysien kanssa.

Kun köydet oli saatu valmiiksi, Rautauoman kylki käännettiin laituria vasten ja saimme veneen kiinnitettyä laiturin. Tällöin pääsin itsekkin tutustumaan veneeseen, ja se olikin varsin upea, muutaman vuoden ikäinen kunnon jahti.

Avustettava saatiin turvallisesti telakalle, jonka jälkeen Rautauomalla alkoi paluumatka kohti Matosaarta. – Saareen päästyä kävimme lyhyesti tehtävän läpi ja osallistuimme vielä veneen lopputarkastusten tekemiseen.

Marian palatessa yhdeksän aikoihin kotiin, siellä odotti kaksi innokasta suomenlapinkoiraa lenkitäjänsä. Lenkin jälkeen ne saivat iltaruokaa, ja sitten oli Marian aika mennä nukkumaan. Kello 02.30 kello jälleen herättäisi uuteen työpäivään.

Teksti ja kuvat Jukka-Pekka Lumilahti

Ennen kotiinlähtöä tehdään vielä lopputarkastukset.

Maria lyhentää hinausköyttä ja Pablo Pauri seuraa avustettavaa.





Möljälle skruudaamaan

Talviaikaan saaristo hiljenee ja monet tutut paikat sulkevat ovensa. Hietalahdenkadulla sijaitseva Konstan Möljä sen sijaan houkuttelee väkeä kesää enemmän. Tämä pienehkö rannikkokarjalaisia perinteitä vaaliva ravintola on etenkin Suomessa käyvien ulkomaalaisten suosiossa.

Möljä on peräisin englannin ja saksan kielistä, tarkoittaen aallonmurtajana toimivaa laituria. Suomeen möljä on rantautunut merimiesten matkassa Keski-Euroopasta. Vaikka nykypolville möljä on hieman tuntemattomampi, sillä on omat perinteensä suomalaisissa rannikkokaupungeissa ainakin Kymin, Viipurin ja Oulun seuduilla. Konsta puolestaan on lähtöisin Viipurin ulkosatamasta Uuraasta. Siellä Konsta ja hänen vaimonsa Pietta tutustuivat toisiinsa ja heidän tarinansa elää edelleen ruoan muodossa.

Ravintolan perinteet näkyvät myös sen sisustuksessa. Ulko-ovesta kuljetaan tammilankuista rakennettua möljää, eli laituria pitkin saliin. Itse pöydät ovat laituria hieman alempana, eli ikään kuin veden päällä. Seinät ovat täynnä merihistoriaa, jopa siinä määrin, että eri museot ovat olleet kiinnostuneet liittämään niitä kokoelmiinsa.

Konstan Möljän sydämenä toimivat sen emäntä **Teresa Kaarela** ja isäntä **Harri Sutinen**. Asiakkaiden sijaan he puhuvat mielummin vieraista. Teresa on ruoan luoja, sillä hän aloittaa ruoan valmistuksen 9–10 aikaan aamulla. – Pylimme tekemään mahdollisimman paljon itse, sillä haluamme tietää mitä vieraillemme tarjoamme, selittää Kaarela. Pöytiintarjoilun sijaan möljällä panostetaan buffetruokailuun. Tarjolla oleva ruoka vaihtelee hieman sesonkien mukaan, mutta

Talon emäntä Teresa Kaarela tekee valtaosan tarjolla olevista ruoista itse.



marraskuisena päivänä alkupalapöydässä oli vihreää salaattia, sienisalaattia sekä erilaisia kaloja. Lämmin pöytä koostui nauta-hirvi lihapullista, kaalikäärleistä, poronkärityksestä, kanasta, lämpimistä kasviksista, uunilohesta sekä savulohigratiinista. Yksi talon ylpeys on Marsalkka Mannerheimin suosikki Worschmack, joka on buffetin vakioruoka. Lämpimän ja kylmän ruoan lisäksi tarjolla on päivittäin vaihtuva keitto sekä leipäpöytä. Siellä olevat karjalanpiirakat ja munavoi tuntuvat Teresa Kaarelan mukaan olevan erityisen suosittuja etenkin ulkomaalaisten parissa. Jälkiruokaa Möljällä ei sen sijaan tarjota. Kaarelalla on tähän hyvä syynsä. – Asiakkaamme kaipaavat harvoin jälkiruokaa, sillä he eivät sitä omien sanojensa mukaan jaksakaan enää alkuperäisten ruokien jälkeen syödä.



Jo alkupalapöytä saa veden nousemaan kielelle.



Valtaosa Konstan Möljän vieraista on ulkomaalaisia.

Konstan Möljä on harvinainen ravintola, sillä siellä tarjotaan yksinkertaista ja perinteikäästä suomalaista ruokaa ainutlaatuisessa tunnelmassa. Itsetehtynä ruoka myös maistuu. Tunnelmaan oman vivahteen tuovat ulkomaalaiset, joita ravintolan vieraita on noin 70 prosenttia. Konstan Möljä on avoinna tiistaista perjantaihin kello 17–22 ja lauantaisin kello 16–23. Buffetin hinta on 19 euroa, joka ei mielestäni ollut tarjolla olleeseen ruokaan nähden paljon.

www.kolumbus.fi/konstanmolja

Hietalahdenkatu 14

Jukka-Pekka Lumilahti



Ravintolaan astellaan Möljää, eli laituria pitkin.

Hjälp med en app

Nödsamtal med mobilen? Till havs finns det många osäkerhetsfaktorer när det gäller mobilens funktion men trots det rings nästan alla nödsamtal med mobilen. Genom 112-appen utvecklad av nödcentralsverket och Digia kan smarttelefonens information utnyttjas utöver samtalsinformationen.

Ledningsansvaret för sjöräddningsuppdrag är Gränsbevakningsväsendets men också nödcentralen kan hjälpa till havs när nöden är störst. I praktiken tar nödcentralen upp de viktigaste uppgifterna från nödsamtalet och flyttar sedan samtalet till sjöräddningscentralen eller undercentralen. Sjøräddningscentralen/undercentralen ansvarar för att hjälp tillkallas samt för ledning av räddningsuppdraget.

Var är jag? I stan är det i allmänhet lätt att beskriva platsen men till havs finns det alltid osäkerhetsfaktorer när det gäller positionen. Även om man vet namnet på holmar i närheten finns det många holmar med samma namn och det är svårt att bedöma avståndet till holmarna. Man får naturligtvis koordinaterna från navigatören men där finns många format. Om man endast använder koordinater måste man vara mycket noggrann så att alarmmeddelandets mottagare och avsändare har samma uppfattning om platsen. 112-appen hjälper med positionsproblemet. Den väsentliga nyttan med den nya appen är att positionen för den som ringer alarmmeddelandet förmedlas till nödcentralens datasystem. Myndigheterna har ju visserligen rätt att lokalisera den nödställdes mobil också utan några appar. Noggrannheten på nödppositionsbestämning är hundratals meter, utanför tätt bebyggda områden t.o.m. flera kilometer. Med satellitpositionering kan den som ringer positionsbestämmas med tiotals meters noggrannhet berättar **Marko Nieminen** från Nödcentralsverket. Appen fungerar perfekt när smarttelefonen har en dataförbindelse. Till havs finns dataförbindelsen dock inte alltid tillgänglig. – Appen använder samma koordinatformat som Nödcentralsverkets system. "Om dataförbindelsen inte är tillgänglig och positionen inte förmedlas automatiskt kan man se sina koordinater i appen och muntligt berätta dem för nödcentraldejouren", säger Nieminen.



Till havs är ett bra sätt att sända ett alarmmeddelande att använda en marin-VHF-telefon med DSC. Då får också andra sjöfarare i närheten genast informationen om en akut situation. Mobilen har sina goda sidor och 112-appen lönar det sig att ladda ner genast också för att man inte alltid är till havs.

Alarmnumret till havs är 0294 1000.

På insjöarna och på land är numret 112.

Alarmmeddelandet kan till havs också ges till 112 om man inte kommer ihåg något annat nummer.

- *112 Suomi-appen är integrerad med Nödcentralsverkets system. På detta sätt får nödcentraldejouren automatiskt positionen för den som ringer när samtalet rings via appen.*
- *Telefonen skickar positionsuppgifter bara när användaren medvetet ger sitt tillstånd. Nödsamtalet måste alltså alltid ringas via appen.*
- *Nödcentralsverket rekommenderar att appen laddas och särskilt äldre och barn instrueras i hur man använder den.*
- *Ring alltid 112 när du misstänker att liv, egendom eller miljö är hotade eller i fara.*

I helikopterns virvlar

Rautauoma, Mikrolog III och Gränsbevakningsväsendets sjöräddningshelikopter RajaHeko200 övade samarbete söder om Sveaborg den 15.11. Före övningen bekantade man sig med helikoptern och efter det instruerade helikopterns besättning de frivilliga sjöräddarna i tryggt arbetssätt med helikoptern. Efter utbildningen for man till havs där Rautauoma och Mikrolog III fungerade som målfartyg för helikoptern. Helikoptern vinschade räddningsbåtarnas besättning både ur vattnet och från stillastående

båt. Det allra svåraste visade sig vara vinschning från den stillastående Mikrolog. Även om båten är tung (2,5 ton) för sin storlek började helikopterns rotorström föra båten med nästan 3 knops hastighet. Vinschning från en båt i rörelse var sedan lättare för trots att man kunde vänta sig det motsatta är helikopterns prestanda bättre med ett rörligt mål. Detta beror på att helikopterns befälhavare bättre ser målet som ska vinschas och helikoptern behöver mindre effekt när den rör sig.



Sjöräddningshelikoptern RajaHeko200 vinschar från Rautauomas däck. Bild: Saara Höyden.

"Helsingin Meripelastusyhdistys järjestää yhdessä SMPS Espoon meripelastajien kanssa hätärakettien ammutaharjoituksen la 28.2.2016. Lisätietoja www.meripelastus.fi/helsinki vuodenvaihteen jälkeen."



. LP72

Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2015 sekä toivottaa Hyvää Joulua ja Onnellista Vuotta 2016.

Helsingfors Sjöräddningsförening tackar alla sina medlemmar och de som understött oss under säsongen 2015, och önskar God Jul och Gott Nytt År 2016.



Kauden 2015 päätukijamme: Mikrolog, Helsingin Satama, Reijo Rautauoman Säätiö