

# STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS  
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

3/2021



Pekka Haavisto –  
vesille mielivä  
ulkoministeri

Värillä on väliä

Kasuunin tällä  
puolen:  
Rönnskär





# Vapaaehtoiset apunasi vesillä

Helsingin Meripelastusyhdistys toimii yli 100-vuotiaan Suomen Meripelastusseuran paikallisyhdistyksenä. Vapaaehtoisvoimin toimivien meripelastusyhdistysten verkko on koko maan laajuinen.

## STADIN TROSSI 3/21

STADIN TROSSI on Helsingin Meripelastusyhdistyksen jäsenlehti, joka ilmestyy neljä kertaa vuodessa. Seuraava lehti ilmestyy joulukuussa. STADIN TROSSI är Helsingfors Sjöräddningsförenings medlemstidning som utkommer fyra gånger per år. Nästa tidning utkommer i december.

### Julkaisija / Utgivare:

Helsingin Meripelastusyhdistys  
Helsingfors Sjöräddningsförening ry

### Päätoimittaja / Chefredaktör:

Katja Rajala,  
tiedotus.helsinki@messi.meripelastus.fi

### Toimitus / Redaktion:

Jukka-Pekka Lumilahti, Sami Korppi,  
Katja Rajala, Markku Tamminen,  
Nina Hiltunen, Pinja Hentunen,  
Mikael Andersén, Christian Kurtén ja  
Tuula Hakkola

### Paino / Tryck:

Punamusta Oy

Painos / Upplaga:

4743 kpl / st

ISSN 0788-401X (painettu)

ISSN 1798-8365 (verkkoversio)



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

Helsingin Meripelastusyhdistys  
Helsingfors Sjöräddningsförening ry  
Matosaari / Maskholmen, Jollas,  
PL 66, 00101 Helsinki, p. 050 571 3940  
[www.meripelastus.fi/helsinki](http://www.meripelastus.fi/helsinki)

Hätätilanteissa / I nödsituation  
Meripelastuksen hälytysnumero  
Sjöräddningens alarmnummer

**0294 1000**

[www.raja.fi](http://www.raja.fi)

Kiireettömissä / Icke brådskande  
Trossipalvelu / Trossen assistans

**0800 30 22 30**

[www.trossi.fi](http://www.trossi.fi)





Kansi/Pärm:  
Suomen ilmavoimien taitolento-osasto  
Midnight Hawks  
Kuva: Markku Tamminen

## Tässä numerossa

### 4 Ruorin takaa

Puheenjohtaja  
Klaus Hannus

### 5 Uutisia

Hävittäjät taivaalla  
Matsaaren meripelastryhdistys remonttiin

### 7 Kladi

Otteita kesän tapahtumista:  
Potkurista osuma jalkaan  
Kohtalokas pohjakosketus  
Lentokone kateissa  
Aamuinen epäonni  
Tonneja takana  
Lounas venähti  
Masto katkesi

### 9 Kutsu syyskokoukseen

Kallelse till höstmöte

### 10 Ajassa

Värillä on väliä

### 14 Kasvot

Pekka Haavisto – vesille mielivä ulkoministeri

### 18 Nyheter

Jaktplan på himlen  
Maskholmens sjöräddningsstation renoveras

### 19 Kladden

Propellern träffade foten  
Ett flygplan försvann

### 20 Kasuunin tällä puolen

Rönnskär

### 24 Takakansi

Trossi

# Ruorin takaa

## Kiireinen kuusikymppinen

Syksy on saapunut ja sitä myötä myöskin pimeät syysillat. Kuluvalla kaudella tehtävämäärämme on ollut viimevuoden tapaan huippukorkealla tasolla. Tällä hetkellä aktiivimme ovat suorittaneet yhteensä noin 200 tehtävää, joista noin neljäsosa on tehty PV Rautauomalla ja loput PV Aiskolla.

Kulunut kesä oli aurinkoinen, helteinen ja erittäin vilkas veneilykesä. Kaunis kesäsää, matkustusrajoitukset ja kiihtynyt veneiden uusmyynti ovat tuoneet lisää vesiliikennettä ja toimintaamme on tarvittu enemmän määriin. Vesiliikenteen kasvulle ei ole näköpiirissä hidastumista, eli tarpeellisuutemme osana meripelastustoimintaa kasvaa edelleen tulevaisuudessa. Nöyrä kiitos kaikille tehtävissä mukana olleille ja kaikille, jotka omalla toiminnallanne olette tavalla tai toisella tukeneet yhdistyksen toimintaa.

Vapaaehtoisen meripelastuksen kulmakiviä ovat mielestäni riittävän laaja vapaaehtoisuustyö sekä yhdistyksen vakaa talous. Varsinainen operatiivinen toiminta Helsingin Meripelastusyhdistyksessä pyörii vapaaehtoisten aktiivisten jäsenten voimin. Jäsenmäärämme korreloi jonkin verran tehtävämääriemme kanssa, haluaisin siksi asettaa pitkän aikavälin tavoitteeksi, että aktiivisen hälytysmiehistömme kokonaismäärä olisi vähintään 1 prosentin koko jäsenmäärästämme. Aktiivimiehistömme tekee pyyteetöntä työtä vapaaehtoisen meripelastuksen eteen omalla ajallaan, vapaaehtoisesti ja ilman korvausta. Kannustankin kaikkia toimintaan mukaan haluavia liittyy-

## En upptagen 60-åring

Hösten har anlänt och därmed också de mörka höstkvällarna. Under den gångna säsongen har antalet uppdrag varit på toppnivå, liksom förra året. Vid denna tidpunkt har våra aktiva utfört sammanlagt ca 180 uppdrag, av vilka RB Rautauoma ca en fjärdedel och RB Aisko resten.

Den gångna sommaren var solig, varm och en mycket livlig båtsommar. Det vackra sommarvädet, resebegränsningarna och den accelererande båtörsäljningen har medfört ökande sjötrafik och vår verksamhet har behövts i ökande grad. En minskning av sjötrafikens tillväxt är inte i sikte och behovet av oss som en del av sjöräddningsverksamheten växer fortfarande i framtiden. Ett ödmjukt tack till alla som varit med i uppdragen samt alla som med er egen verksamhet på sätt eller annat har stött föreningens verksamhet.

Den frivilliga sjöräddningens grundstenar är enligt mig en tillräckligt stor frivilliggemenskap och en stabil föreningsekonomi. Den egentliga operativa verksamheten i HSRF bedrivs av aktiva medlemmar. Vårt medlemsantal korrelerar i någon mån med antalet uppdrag, jag skulle vilja sätta upp ett långsiktigt mål att den aktiva dejourbesättningens totalantal skulle motsvara minst 1 % av det totala medlemsantalet. Aktivbesättningarna gör ett oegennyttigt arbete för den frivilliga sjöräddningen på sin egen tid, frivilligt och utan ersättning. Jag vill uppmantra alla som vill komma med att ansluta sig till den aktiva verksamheten. Det finns uppgifter för alla. I föreningen finns det, förutom de egentliga sjöräddningsuppdragen, jobb i administrationen, räddningsstationen, tidningens redaktion samt många andra uppgifter. Vi följer i all vår verksamhet Finlands Sjøräddningssällsks värden, som är frivillighet, gemenskaplighet, säkerhet och kompetens.

HSRF:s medlemsantal har fortfarande växt på ett angenämt sätt och snart kommer vi att uppnå en milstolpe på 5 000 medlemmar. Medlemsavgifterna möjliggör frivilligverksamhetens ekonomiska förutsättningar och via medlemstjänst-

Klaus Hannus, puheenjohtaja, ordförande  
pj.helsinki@messi.meripelastus.fi

mään mukaan aktiivitoimintaan. Kaikille riittää tehtävää. Yhdistyksessä on varsinaisten meripelastustehtävien lisäksi toimenkuvia hallinnossa, pelastusasemalla, lehden toimituksessa sekä lukuisissa muissa tehtävissä. Noudatamme kaikessa toiminnassamme Suomen Meripelastusseuran arvoja, joita ovat vapaaehtoisuus, yhteisöllisyys, turvallisuus ja pätevyys.

Yhdistyksen jäsenmäärä on edelleen kasvanut mukavasti ja kohtapuolin tulemme saavuttamaan 5000 jäsenen rajapyykin. Jäsenmaksutulot mahdollistavat vapaaehtoistoiminnan taloudelliset edellytykset ja Trossi-jäsenpalvelun kautta useat veneilijät ovat saaneet tarvitsemansa avun. Olemme tehneet isoja ratkaisuja yhdistyksen talouden pitkän aikavälin suunnittelussa. Olemme hankkineet Matosaaren tukikohdan rakennukset Helsingin kaupungilta ja tehneet pitkän vuokrasopimuksen kaupungin kanssa maa-alueesta. Nyt kun rakennukset ovat yhdistyksen omaisuutta, tulemme tekemään talven aikana päärakennuksen yläkertaan remontin, jolla edelleen parannetaan tukikohdan käytettävyyttä ja mahdollistetaan hälytysmiehistön majoittuminen entistä paremmin tukikohdassa.

Yhdistys täyttää tänä vuonna kuusikymmentä vuotta. Yhdistyksen toiminta on varmasti ajan myötä kehittynyt merkittävästi ja kalustoa on päivitetty nykypäivän vaatimusten mukaiseksi. Toiminnan perusajatus on kuitenkin ollut aina selvä, meripelastustoimintaa vapaaehtoisvoimin. Tästä on hyvä jatkaa.

Ten Trossi har många båtfarare fått den hjälp de behövt. Vi har gjort stora beslut vid planeringen av föreningens ekonomi på längre sikt. Vi har köpt Maskholmens byggnader av Helsingfors stad och gjort ett långt hyreskontrakt med staden för markområdet. Nu när byggnaderna är föreningens egendom kommer vi att under vintern göra en renovering i huvudbyggnadens övre våning, som ytterligare förbättrar basens användbarhet och möjliggör en förbättrad inkvartering på stationen för dejourbesättningarna.

HSRF fyller sextio år i år. Föreningens verksamhet har säkert utvecklats betydligt med tiden och båtarna och utrustningen har uppdaterats för att motsvara dagens behov. Verksamhetens grundtanke har dock alltid varit klar, sjöräddningsverksamhet med frivilliga krafter. Detta är en bra utgångspunkt för fortsättningen.







Näytöksen pääesiintyjät Ranskan ilmavoimien Armée de l'Air et de l'Espace Patrouille de France ylittämässä PV Rautauomaa.  
Kuva: Markku Tamminen

## Hävittäjiä taivaalla

Pääkaupunkiseudun vapaaehtoiset meripelastajat olivat vahvasti läsnä Suomen ilmailuliiton tämän vuoden päälentönäytöksessä. Kaivari21 -järjestettiin nimensä mukaisesti Kaivopuiston edustan merialueella perjantaina 6.8. Mukana olivat muun muassa kaikki Ilmavoimien HX-hankkeessa mukana olevat hävittäjäkandidaatit. Näytöksessä nähtiin siis myös Suomen tuleva hävittäjä. Hävittäjien lisäksi mukana oli paljon muutakin ilmailua. “Kaivari 21 -tapahtuman tavoitteena oli tuoda ilmailua lähemmäs tavallisia ihmisiä ja esitellä, mistä kaikesta siinä on kysymys”, kertoo tapahtumajohtaja **Markku Kyyrönen**.

Meripelastajat turvasivat näytöksen turvallista kulkua muun muassa pitämällä näytöslinjaa vapaana sekä auttamalla tapahtuman aikana apua tarvinneita veneilijöitä. Helsingin Meripelastusyhdistyksen lisäksi mukana oli kuusi muuta meripelastusvenettä Porkkalasta, Espoosta, Meripelastusasema 1:ltä sekä Porvoosta. Tapahtuman aikana meripelastajat suorittivat kuusi pelastus- tai avustustehtävää. Vakavia tapauksia ei meripelastajien tietoon tullut, vaan kaiken kaikkiaan koko näytös sujui myös meripelastajien mielestä rauhallisesti, vaikka veneilijöitä oli liikkeellä erittäin paljon.



PV Aisko veneilijöiden keskellä Kaivari21-näytöksessä. Kuva: Markku Tamminen



## Matosaaren meripelastusasema remonttiin

Loppusyksyn aikana käynnistyy Matosaaren meripelastusaseman päätalon yläkerran remontti. Yläkerrassa on sijainnut muun muassa yhdistyksen aikoinaan ylläpitämä Helsinki 1 LA-radiopuhelinasema. LA-aikakauden jälkeen tilaa on käytetty tilapäiseen majoitukseen

ja tavaroiden säilytykseen. Yhdistyksen Matosaareissa oloaikana perusteellista remonttia tilaan ei kuitenkaan ole tehty.

Ennen seuraavaa purjehduskautta valmistuvassa remontissa yläkerta rakennetaan sisäpuolelta käytännössä kokonaan uudestaan. ”Tarkoitus on saada meripelastajille ajanmukaiset lepotilat, joita voidaan hyödyntää päivystyksen yhtey-

dessä. Uusien tilojen avulla pystymme parantamaan oleellisesti vapaaehtoisten meripelastajien viihtyisyyttä ja sitä kautta lähtövalmius pelastus- ja avustustehtäviin tulee parantumaan”, toteaa pelastusasematoimikunnan puheenjohtaja **Mikael Andersén**. Talon ulkopuolelle remontti ei tule vaikuttamaan, vaan ulkopuolelta päärakennus säilyy samanlaisena kuin se on ollutkin.

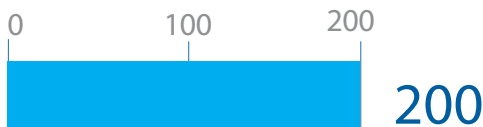


Kuva: Mikael Andersén

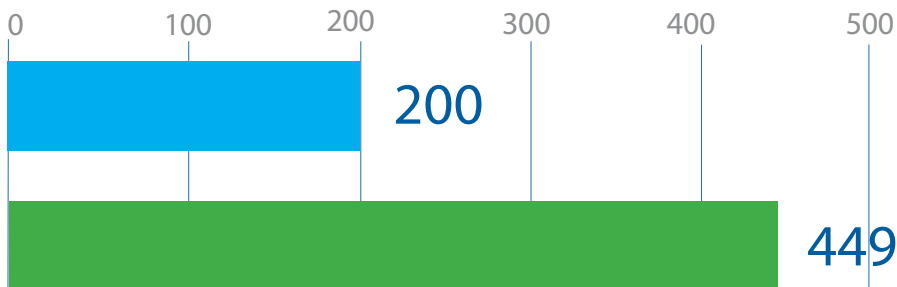
## Kauden lukuja



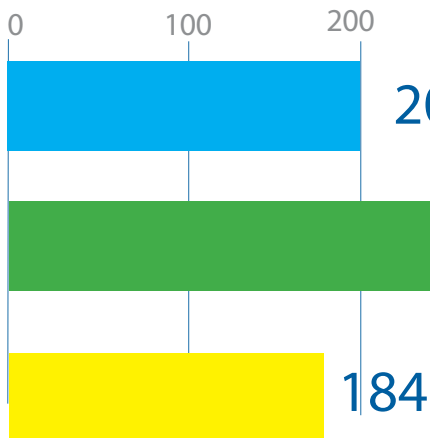
Tehtävien lukumäärä



Pelastettuja ja avustettuja henkilöitä



Pelastettuja ja avustettuja aluksia



Jäsenmäärä 2.10 2021 mennessä  
Henkilöjäseniä 4666 Yhteisöjäseniä 75

## Otteita kesän tapahtumista

### Potkurista osuma jalkaan

Sunnuntaina 30.5. neljän maissa alkuillasta PV Rautauoman miehistö oli kesän ensimmäisillä jäätelöillä Merisatamassa. Aivan lähistöllä RIB-veneen ponttonilla istunut matkustaja oli yllättäen pudonnut veteen. Veneen kuljettaja pysäytti veneen nopeasti laittamalla moottorin pakille. Tämän seurauksena RIB:in potkuri osui vedessä olleen henkilön jalkaan, ja aiheutti avohaaavan. Kuljettaja soitti ambulanssin paikalle, ja oli jo viemässä loukkaantunutta kohti rantaa. Kun hän havaitsi laiturissa olevan PV Rautauoman, hän tuli pyytämään apua pelastusveneen miehistöltä.

Loukkaantunut henkilö otettiin RIB:istä PV Rautauomaan sisälle. Hänen märät vaatteensa riisuttiin ja verenvuoto tyrehdytettiin. Sitten hänet käärittiin huopiin, jonka sisälle pantiin lämpöpakkauksia jäähtymisen estämiseksi. Ambulanssi saapui pian paikalle ja loukkaantunut henkilö kuljetettiin sairaalaan jatkohoitoon.

### Kohtalokas pohjakosketus

Torstaina 10.6. Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti PV Aiskon kello 14.33. Sipoon sisäsaaristossa moottorivene oli kovassa vauhdissa saanut pohjakosketuksen ja veneeseen oli tullut vuoto. PV Aiskon saapuessa onnettomuuspaikalle kello 15.08 miehistöä odotti lohduton näky. Moottorivene oli ajettu läheiseen rantaan uppoamisen estämiseksi. Vettä oli kuitenkin tullut pohjakosketuksen myötä niin runsaasti veneen sisälle, että veneen perä oli uponnut rantaveteen. Matlassa rannassa vene ei onneksi päässyt kokonaan uppoamaan.

PV Aiskon miehistö tutki tilannetta. Reikä osoittautui niin suureksi, ettei miehistö pystynyt tekemään sille mitään. Koska tilanne oli vakaa, ainoaksi vaihtoehdoksi jäi siirtää tehtävä kaupallisille yhtiöille. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että veneen omistajalle annettiin sellaisten yritysten yhteystietoja, joiden tiedetään suorittavan uponneiden veneiden nostamista. Osa ve-

nevakuutuksista kattaa tällaisten tapahtumien kustannukset. Mikäli vakuutusta ei ole, kustannukset jäävät veneen omistajan vastuulle. Kustannuksia tulee myös veneen korjaamisesta. Näin ollen pohjakosketuksen kokonaiskustannukset kohoavat helposti useisiin tuhansiin euroihin.

### Lentokone kateissa

Keskiviikkona 23.6. raju ukkosmyrsky pyyhki pääkaupunkiseudun ylitse. Kello 15.03 MRSC Helsinki hälytti PV Aiskon ultrakevyen lentokoneen etsintään. Kone oli kadonnut pahimman myräkän piiska- tessa rantoja. Etsintöihin osallistui lukuisia viranomais- ja vapaaehtoisyksiköitä, sillä etsintäalue ulottui Helsingistä Porvooseen. Yhden silminäkijän mukaan lentokone oli yrittänyt laskeutua Vuosaaren edustalle, mutta viime hetkellä olikin noussut taas ylemmäs. PV Aisko lähetettiin tarkastamaan tätä Vuosaaren havaintoa, jonka jälkeen MRSC Helsinki antoi sille etsintäalueen hieman idempää.

Tehtävä päättyi Aiskon osalta tunnin kuluttua hälytyksestä, kun kone löydettiin Porvoosta. Se oli tehnyt onnistuneen laskun, eikä kukaan ollut lopulta hädässä.

Juhannuslauantai käynnistyi PV Rautauoman osalta Isosaarella virranantotehtävällä.

Kuva: J-P Lumilahti





## Aamuinen epäonni

Heinäkuisen lauantain aamuna kaksihenkinen seurue oli lähdössä töihin Sipoon sisäsaaristosta. Moottoria käynnistettäessä mitään ei kuitenkaan tapahtunut. Akut olivat yön aikana tyhjentyneet. Seuraavaksi soikin puhelin Helsingin Meripelastusyhdistyksen päivystävällä päälliköllä. Kello oli 7.00 ja miehistö oli heräilemässä Matosaaren meri-

pelastusasemalla, jossa se oli päivystämässä. Vesille päästiin kuitenkin melko nopeasti ja jo kello 8.28 PV Aiskon apuvirtakaapelit kytkettiin moottoriveneen akkuun. Moottori hörähti kertalaakista käyntiin ja näin seurue pääsi mantereelle. Veneilijät eivät olleet Trossi-jäseniä, joten kustannukset apuviran antamisesta jäivät heille itselleen.



Kuva: J-P Lumilahti

## Tonneja takana

Lauantaina 17.7. MRSC Helsinki hälytti kello 21.40 PV Rautauoman Sipoon selän itäpäähän. 50 tonnia painava vanha troolari oli tukevasti karilla. Tarkkaa tietoa aluksen vuodoista ei aluksen miehistöllä ollut, mutta pilssipumput kävivät jatkuvasti. PV Rautauoma oli sattumalta melko lähellä tapahtumapaikkaa ja pääsi alle kahdessakymmenessä minuutissa perille. Miehistö tarkasti aluksen pilssit ja vannasputken vuotojen havaitsemiseksi. Mitään suurta tai hälyttävää ei kuitenkaan löytnyt, joten irrotusta päätettiin yrittää. Koska karilta irrotus sisältää aina riskejä, vapaaehtoiset meripelastajat tekevät aina ennen irrottamista vastuusopimuksen. Siinä sovitaan, että avuntarvitsija ja meripelastajat vastaavat kumpikin mahdollisista irrotuksen aikana syntyvistä omista vaurioista. Tämä on tärkeää, koska pahimmassa tapauksessa irrotettava alus voi jopa upota irrotuksen jälkeen.

Melko usein karilta irrotukset sujuvat PV Rautauomalta melkein pä tyhjäkäyntikieroksilla. Tällä kertaa Rautauoman kaksi 750 hevosvoiman Caterpillaria joutuivat kuitenkin työskentelemään uutterasti. Aherrus palkittiin ja hetken päästä troolari kellui taas turvallisella vedellä. PV Rautauoman miehistö tarkasti vielä mahdolliset irrotuksessa syntyneet vauriot tai vuodot. Niitä ei ollut ja troolarin koneisto ja peräsin tuntuivat toimivan normaalisti, joten se pääsi jatkamaan matkaa omin voimin. Tehtävä oli ohitse kello 23.38.





## Lounas venähti

Torstaina 14.8. kahdeksanhenkinen purjeveneseurue oli harjoittelemassa purjeveneen käsittelyä Lauttasaaren länsipuolella. Onnistuneen treenin jälkeen miehistö kiinnitti veneensä läheiseen poijuun ruokataulun ajaksi. Lounaan jälkeen purjeveneen moottori ei enää suostunutkaan käynnistymään. Rantautuminen pelkillä purjeilla olisi ollut liian haastavaa, joten miehistö päätti soittaa apua Trossi-palvelunumeron kautta.

Trossi-palvelunumero yhdisti puhelun partiossa olleelle PV Aiskolle. Sillä oli kuitenkin kohtalaisen pitkä matka purjeveneen luokse. Kiire ei onneksi ollut, joten purjeveneseurue päätti odotella rauhassa.

Vajaan tunnin jälkeen PV Aisko saapui paikalle ja otti purjeveneen kylkeensä hinaukseen, jolloin purjevene saatiin hinattua turvallisesti läheiseen kotisatamaansa.

## Masto katkesi

Keskiviikkona 1.9. PV Aisko oli partiossa Länsi-Helsingin vesillä, kun MRSC Helsinki hälytti kello 18.10. Kytön selällä purjeveneen masto oli katkennut ja se oli kaatunut purjeineen mereen. Konetta ei meressä olleen tavarain vuoksi voinut käyttää, joten purjevene ajelehti keskellä selkää. Kello 18.30 PV Aisko oli paikalla. Vedessä oli paljon köysiä ja muuta sinne kuulumatonta, joten PV Aiskon

miehistö lähestyi hyvin varovasti venettä. Vaarana oli, että PV Aiskon vesisuihkuvetolaitteeseen kulkeutuisi jotakin. Lopulta kuitenkin veneen vierelle päästiin, ja alkoi tilanteen selvittely. Masto saatiin nostettua purjeineen purjeveneen kannelle, jonka jälkeen kaksihenkinen miehistö pystyi käynnistämään veneen oman koneen. Sen avulla miehistö sai ajettua veneen saarten suojaan ja kohti turvasatamaa. PV Aiskon miehistö seurasi hetken aikaa purjeveneen etenemistä. Kun kaikki näytti toimivan moitteetta, PV Aisko lähti kohti tukikohtaa kello 19.22.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti

# Kutsu syyskokoukseen Kallelse till höstmöte

Helsingin Meripelastusyhdistyksen sääntömääräinen syyskokous pidetään 18.11.2021 klo 18 **etäkokouksena**. Kokouksen esityslistalla ovat sääntömääräiset asiat, kuten puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan sekä hallituksen vaalit ja budjetin sekä toimintasuunnitelman vahvistaminen seuraavalle vuodelle.

**Kokoukseen tulee ilmoittautua 17.11.2021 mennessä lähettämällä sähköpostiviesti osoitteeseen [ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com](mailto:ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com). Linkki kokoukseen ja tarkemmat liittymisohjeet lähetetään sähköpostitse ilmoittautuneille.**

Helsingfors Sjöräddningsförenings stadgeenliga höstmöte hålls den 18.11.2021 kl. 18 som **nätmöte**. Mötets föredragningslista omfattar de stadgeenliga ärendena, bl.a. val av ordförande och viceordförande samt styrelsemedlemmar, samt fastställande av budget och verksamhetsplan för det följande året.

**Man bör anmäla sig till mötet senast den 17.11.2021 genom att skicka ett epostmeddelande till adressen [ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com](mailto:ilmoittautuminen.hmpy@gmail.com). En länk till mötet och noggrannare anslutningsinstruktioner skickas via epost till de som anmält sig.**

# VÄRILLÄ ON VÄLIÄ

*Meidän suomalaisten vaatteiden suosikkivärit ovat tummia. Harvassa ovat ne, joilla ei olisi tälläkin hetkellä jotain mustaa yllään. Pelastajien kannalta tummat värit ovat kuitenkin se huonoin vaihtoehto.*

**S**uomessa veteen putoaa satoja ihmisiä vuosittain. Valtaosa heistä pääsee omatoimisesti ylös vedestä ja tilanteesta selvittää säikähdyksellä. Kaikissa tapauksissa lopputulos ei kuitenkaan ole onnellinen, sillä Suomen Uimaopetus- ja hengenpelastusliiton tilastojen mukaan vesiliikenteessä ja veteen putoamisissa hukkoo vuosittain kolmisenkymmentä ihmistä. Kaikkiaan hukkuneita on sadan molemmin puolin joka vuosi. Osa veteen päätyneistä ihmisistä olisi varmasti ollut pelastettavissa, mikäli heidät olisi löydetty nopeammin.

*Tumma vesi, hämärä ilta, ja vedessä oleva ihminen. Vaikea yhdistelmä pelastajille. Kuvassa on suppilautojen lisäksi kaksi ihmistä.*



## Pelastusliivit helpottavat havaittavuutta

Kadonneen ihmisen löytäminen on erittäin vaikeaa. Pimeys, aallokko ja sumu vaikeuttavat vesillä tilannetta entisestään. Helpotusta ei tuo myöskään vaateus, sillä tummat värit sulautuvat helposti ympärillä olevaan maisemaan.

Ihmistä etsittäessä meripelastajat käyttävät havaintoetäisyyden määrittelemiseen meripelastuksesta vastaavan Rajavartiolaitoksen käyttämiä etsintätaulukkoja. Niiden mukaan ihminen on havaittavissa hyvissä olosuhteissa noin 0,1 meripeninkulman, eli vajaan kahdensadan metrin päästä. Huonoissa olosuhteissa havaintoetäisyys putoaa selvästi, ja on pimeässä ja aallokossa vain parikymmentä metriä. Vedessä ilman pelastusliivejä olevasta ihmisestä on näkyvissä usein vain vähän päätä, muu vartalo jää veden alle. Uimataito ei selviytymistä aina paranna, sillä hyvänkin uimarin voimat ehtyvät avovedessä nopeasti. Kylmässä vedessä uupuminen tapahtuu vielä nopeammin. Kastuneet vaatteet lisäävät veden vastusta merkittävästi ja aallokossa uiminen on yllättävän rankkaa. Havaittavuutta voi helposti arvioida katsomalla vedessä parin sadan metrin päässä olevaa mustaa kanisteria. Pelastusliivit ajatellaan usein uimataidottoman ja huonon uimataidon omaavan ihmisen turvavälineiksi. Vähemmälle huomiolle jäävät pelastusliivien ihmistä kannattavat ja selälleen kääntävät ominaisuudet. Pelastusliivit kääntävät tajuttomankin ihmisen selälleen, jolloin hän ei niin helposti hengitä vettä keuhkoihinsa. Ihmisen löytymisen kannalta liivien kannattava ominaisuus on erittäin merkitsevä. Liivit nostavat ihmistä korkeammalle vedestä ja vaaka-asentoon. Näin hänet on mahdollista havaita huomattavasti kauempaa. Sattumaa eivät myöskään ole pelastusliivien kirkkaat värit. Esimerkiksi paukkuliivien lauetessa niiden sisältä tulee aina kirkkaan keltaisen tai oranssin värinen kangas. Veneilyliiveillä ei ole vastaavaa kääntävää ominaisuutta. Myöskään värin kannalta veneilyliivit eivät ole yhtä hyvä vaihtoehto, sillä veneilyliivien ei tarvitse olla kirkkaan värisiä.

*Rantaan ajautunutta tummiin pukeutunutta ihmistä on erittäin vaikea havaita kivikon seasta. Kuvat on otettu noin sadan metrin päästä ja niissä on nelinkertainen suurennos ihmissilmin nähtävään verrattuna. Yläkuvan sinisiin pukeutunutta ei näe, punaiset ja oranssit liivit tekevät havaitsemisesta jo helpompaa.*





*Tumman sininen on yksi suomalaisten suosikkiväreistä. Pelastajien kannalta sellaisiin pukeutunutta on vaikea havaita, vaikka hän seisoisi saarella.*



## Väreillä on merkitystä

Parhaiten vesillä erottuvat sellaiset värit, joilla on mahdollisimman suuri kontrasti veden suhteen. Näitä ovat esimerkiksi oranssi ja keltainen. Kaikkein huonoimmin havaittavissa ovat veden kanssa samantapaiset värit kuten sininen ja vihreä. Maastokuvioiset vaatteet ovat avuntarvitsijan kannalta hyvin petollisia, sillä ne toimivat nimensä mukaisesti, ja maastouttavat ihmisen. Värien merkityksen voi helposti testata jo aiemmin esillä olleella muovikanisteritestillä. Mustan tai tumman muovikanisterin viereen laitettu punainen tai valkoinen kanisteri erottuvat huomattavasti paremmin.

Pimeällä pelastajia helpottavat heijastimet. Niiden avulla löytymistodennäköisyys paranee merkittävästi. Aiemmin pelastusveneiden etsintävalonheittimien keila oli pitkä ja kapea. Nyt valotehoa käytetään laajemmin, jolloin heijastimet näkyvät hajavalon ansiosta jo kaukaa. Ilman heijastimia oleva ihminen näkyy kuitenkin edelleenkin vasta kapean keilan osuessa suoraan häneen. Pienikin heijastus kiinnittää etsijän huomion, joten heijastimen merkitystä ei kannata väheksyä. Hyvätkin heijastimet kuitenkin kuluvat käytössä. Onneksi niiden tehon voi helposti testata itse taskulampun avulla.

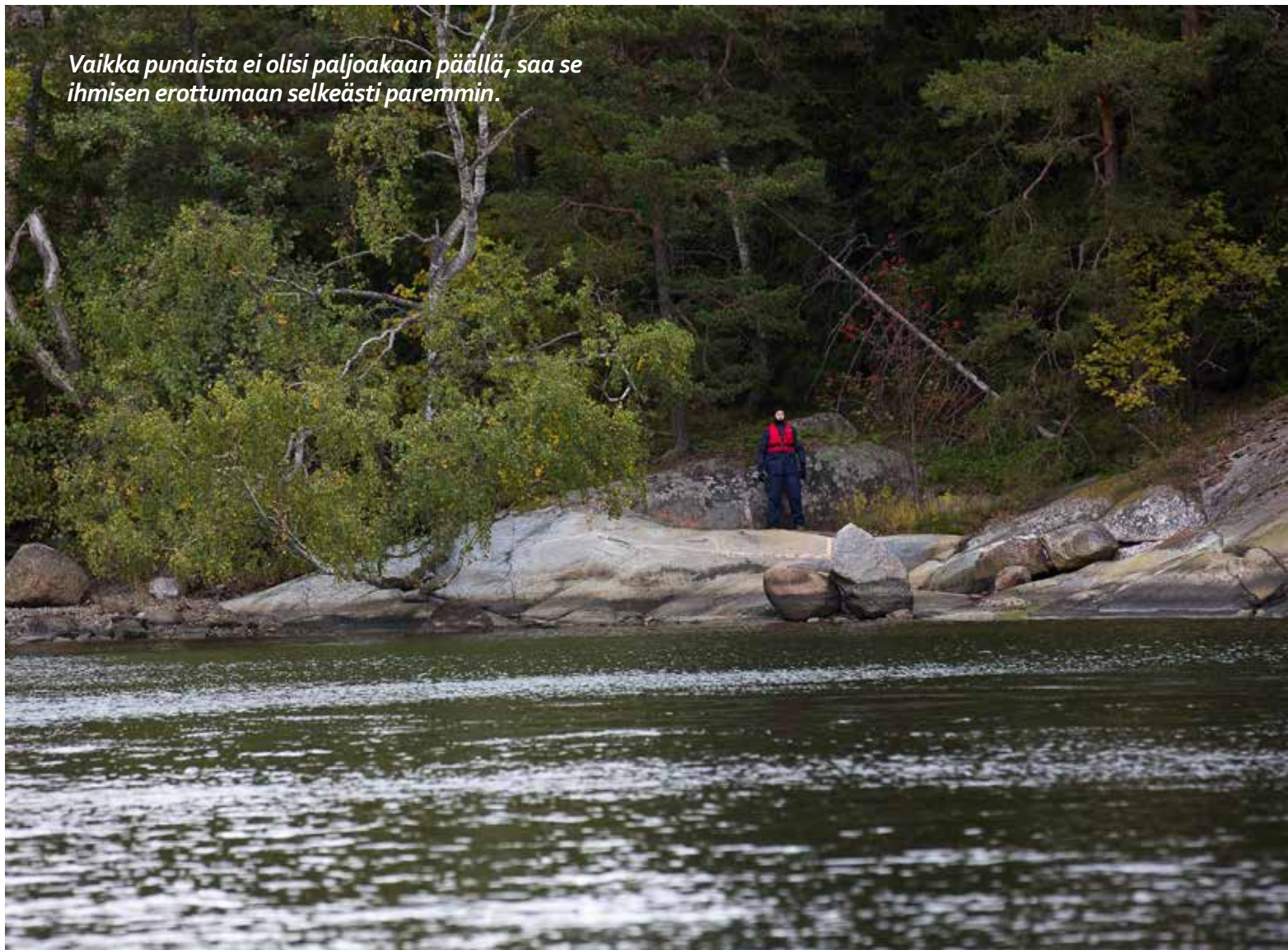
## Miten toimia jos putoaa veteen?

Jos putoat veteen, pysy rauhallisena. Pyri pysyttelemään kaatuneen veneen lähellä tai nousemaan sen päälle. Vene on aina suurempi kohde kuin ihminen ja siten pelastajien on se helpompi löytää. Jos joudut jäämään veteen, pysytele paikallasi. Näin lämmität ympärillä olevaa vettä ja veden jäähdyttävä vaikutus hieman pienenee. Saariin ei kannata lähteä uimaan, ellei saari ole aivan lähellä. Mikäli kuitenkin pääset saareen, hakeudu rantakivien sijasta näkyvälle paikalle.

Lähistöllä olevien huomio kannattaa herättää tavalla tai toisella. Huutaminen tai pelastusliiveissä olevaan pilliin puhalta-



*Vaikka punaista ei olisi paljoakaan päällä, saa se ihmisen erottumaan selkeästi paremmin.*



minen on hyvä keino, sillä ääni kantautuu vedessä yllättävän kauas. Mikäli matkapuhelin säilyi kastumatta, soita apua meripelastuksen hälytysnumerosta 02941000 tai 112:n kautta.

Pimeässä huomion herättäminen onnistuu myös valolla. Vilkkuva valo toimii kiinteää valoa paremmin.

Veteen putoaminen tapahtuu silloin, kuin sitä vähiten osaa odottaa. Pelastusliivejä käyttävä ihminen on aina helpompi löytää vedestä kuin ilman pelastusliivejä oleva. Uusia vaatteita ostettaessa yhtenä valintakriteerinä voisi käyttää myös sitä, kuinka helposti tulet niissä havaituksi. Aina ei kannata sulautua taustaan.



*Tummiin pukeutunutta ihmistä on vaikea havaita.*

Teksti: Jukka-Pekka Lumilahti

Kuvat: Jukka-Pekka Lumilahti ja Markku Tamminen



# Kasvot





# Pekka Haavisto – vesille mielivä ulkoministeri

## *Tervan tuoksusta ruotsalaiskaunottareen*

*Veneily on aina ollut osa Pekka Haaviston elämää. Lapsena kesät kuluivat perheen kesäpaikassa Teiskossa. Pienen pojan nenää kutkutteli tervattujen veneiden tuoksu ja läheinen veneveistämö. Neptun-yhtiön proomu-veistämö oli tosin lopettanut toimintansa ajat sitten, mutta jäljellä oli edelleen menneisyydestä kertovat vanhat väkipyörät ja uponnut laivalaituri.*

Näsjärven laineilla Pekka liikkuu lapsena soutuveneellä ja purjehdimistakin hän opetteli optimistijollalla. Myöhemmin Koljonselkä ylitettiin Busterilla. Sillä kelpasi huristella kauniina kesäpäivänä vaikka Mustaanlahteen asti kahville. Omasta veneestä Pekka haaveili vuosia selaillen venekatalogeja. Erityisesti puuveneet saivat hänet kiinnostumaan.

Edullinen tapa harrastaa veneilyä esitteitä ja sivustoja selaillen päättyi, kun Pekan silmiin osui ruotsalaiselta Blocket-sivustolta valkorunkoinen mahonkivene. ”Lage Eklundin piirtämä Pole Star, valmistettu Svensson & Dahlströmin telakalla Karlstadissa 1965. Vene oli nähtävillä Tukholman perinteisessä Heleneborgs-venekerhossa Långholmenilla, ja sinnehan sitä piti lähteä katsomaan. Toki venekerhon rannassa oli vielä paljon kiillotetumpiakin mahonkikaunottaria, mutta vähän korjaushommia vaativa vene tuntui heti omalta”, kertoo Pekka oman veneensä löytymisestä. Alkuun veneellä ei ollut nimeä, mutta kesän kunnostustouhujen parissa veneelle löytyi nopeasti sopiva nimi – Woodstock. Nykyään vene on myös Klassikkorekisterissä. Woodstockilla kelpaa lähteä kotisatamasta

Helsingistä puksuttelemaan lähistön saariin. Pekalle ovat tulleet tutuiksi erityisesti Vallisaari, Isosaari ja Pihlajasaari, mutta on retkiä tehty aina lännessä Hankoon ja idässä Porvoon Pellinkiin asti. Joskus retkikohteeksi riittää Suomenlinna, jossa on mukava pysähtyä kahvittelemaan. Toisaalta hän kaipaasi vielä enemmän palveluita veneilijöille Helsingin seudulla – paikkoja rantautua ja viihtyisiä kahviloita, joihin pääsee helposti myös veneellä piipahtamaan. Onneksi rantoja on osattu

ottaa käyttöön entistä paremmin, ja vesibusseilla pääsee nykyään todella moneen kolkkaan Helsingissä ja naapurikunnissa, toteaa Pekka kasvavasta merikaupungista.







## Kinkkisiä tilanteita

Aivan mutkattomasti vesillä ei kuitenkaan ole aina sujunut. Menneenä kesänä sattui kiperä tilanne, kun Woodstockin köysi meni potkurin ympäri. Vaikka tilanne saatiin ratkaistua itse sahalaitaisen veitsen ja kahden sukeltavan henkilön voimin, ehti Pekka soittaa Trossi-palveluun apua saadakseen. Lopulta Helsingin Meripelastusyhdistyksen PV Aiskon tehtäväksi jäi varmistaa hetki Woodstockin kulkua. Onneksi isompia vahinkoja ei tullut. ”Trossi on erinomainen palvelu veneilijälle, ja se lisää matkanteon turvallisuutta”, Pekka tiivistää.

Omaa turvallisuuttaan vesillä Pekka on parantanut suorittamalla rannikkolaivurin radioluvan ja hankkimalla Woodstockiin meri-VHF-radion. Se toimii, vaikka kännykkä kastuisi tai kuuluvuus katoaisi. Lisäksi hän pitää huolta siitä, että vene on aina katsastettu asianmukaisesti ja runkokin tarkistetaan säännöllisesti.

Vesillä liikkujien määrä on jatkuvassa kasvussa ja monissa muissa maissa vaaditaan veneen kuljettajalta jonkinlainen tutkinto. Pekka pitää mahdollisena, että veneiden koon ja tehon kasvaessa myös Suomeen tulisi kookkaammille ja tehokkaammille veneille jonkinlainen tutkintovaatimus. ”Se voisi entisestään lisätä veneilyn turvallisuutta.” Pekka perustelee. Toisaalta turvallisuuden kannalta tärkeää on myös kaluston kunto. ”Ulko-omailla useimmat venereissut olen tehnyt matkustajana ja joillakin venereissuilla on tullut mieleen, että ainakin kaluston osalta liikutaan jo enemmän tuurilla kuin takuulla, vaikka miehistö on ollut rutinoitunutta”, kertoo Pekka kokemuksiaan. Siksi hänellä onkin tapana tarkistaa veneeseen noustessaan, missä pelastusliivit ja mahdolliset pelastuslautat sijaitsevat.

## Merellä on muisti

Itämeren tila huolettaa Pekkaa: ”Merellistä Helsinkiä voi pitää yhteisenä takapihanamme, jota ei aina huomaa. Itämerellä ja Suomenlahdella jokaisella veneilijällä on myös vastuu ympäristöstä. Leväkukinnot muistuttavat meitä siitä, mitä tapahtuu, kun ympäristönsuojelu laiminlyödään.” Pidä saaristo siistinä –kampanja, ja Roska-Roopet ovat Pekan mielestä toimineet hyvänä ympäristöherätyksenä veneilijöille. Roskaamisen välttäminen on entistä tärkeämpää, kun nyt tiedetään merien muovisaasteista ja niiden vaikutuksista.

Ekologinen rakennemuutos vaikuttaa Pekan mukaan myös veneiden tekniseen kehitykseen. Veneiden sähkömoottorit ovat alkaneet yleistyä ja venemoottorien päästönormeihin sekä melutasoihin kiinnitetään aikaisempaa enemmän huomiota. Toisaalta ne parhaat asiat veneilyssä säilyvät. Voi löytää sen oman pienen poukaman. Paikan, jossa voi rauhassa keitellä kahvit, käydä uimassa ja paistaa vaikka lätyjä nuotiolla. ”Onneksi rannikkolamme on näitä pieniä luonnon aarraittoja paljon ja jokainen voi löytää ja etsiä omansa”, Pekka iloitsee.

**TROSSI**  
VENEESI TURVAKSI



Teksti: Katja Rajala

Kuvat: Markku Tamminen



*Förevisningens huvudnummer, Franska luftstridskrafternas Armée de l'Air et de l'Espace Patrouille de France flyger över RB Rautauoma  
Kuva: Markku Tamminen*

## Jaktplan på himlen

De frivilliga sjöräddarna i huvudstadsregionen var väl representerade vid Suomen Ilmailuliittos huvudflyguppvisning detta år. Kaivari21 ordnades ovanför havsområdet utanför Brunnsparken fredagen den 6.8. I uppvisningen deltog bl.a. alla jaktplanskandidater som är med i flygvapnets HX-projekt. Vid uppvisningen sågs alltså också Finlands kommande jaktplan. ”Avsikten med Kaivari21-evenemanget var att föra luftfarten närmare vanliga människor och förklara vad allt som ingår” berättar uppvisningsledaren **Markku Kyyrönen**.

Sjöräddarna säkrade ett tryggt förlopp för uppvisningen genom att hålla uppvisningslinjen fri och genom att hjälpa båtfarare som behövde hjälp under uppvisningen. Förutom Helsingfors sjöräddningsförening medverkade sex andra sjöräddningsbåtar från Porkkala, Esbo och PR Jenni Vihuri samt Borgå. Allvarliga problem kom inte till sjöräddarnas kännedom, utan uppvisningen gick mycket fridfullt också enligt sjöräddarna fast det var många båtar i farten.

## Maskholmens sjöräddningsstation renoveras

Under senhösten inleds ett renoveringsarbete på övre våningen i huvudbyggnaden på Maskholmens sjöräddningsstation. På övre våningen har funnits bl.a. kommunikationsradiostationen Helsinki 1 som upprätthölls av föreningen. Efter komradioperioden har utrymmet använts för tillfällig inkvartering och som förråd. Under föreningens tid på Maskholmen har någon renovering i utrymmet dock inte utförts.

Den övre våningen byggs i praktiken helt om på insidan före följande båtsäsong. ”Avsikten är att få till stånd moderna viloutrymmen för sjöräddarna, som kan utnyttjas i samband med dejour. Genom detta förbättras beredskapen för räddnings- och assistansuppdrag”, konstaterar räddningsstationsutskottets ordförande Mikael Andersén. Renoveringen inverkar inte på husets utsida utan huvudbyggnadens utseende förblir likadant som förut.



# Kladden

## Propellern träffade foten

Söndagen den 30.5. vid ca. fyratiden avnjöt RB Rautauomas besättning sommarens första glass i Havshamnen. Alldeles i närheten hade en passagerare som suttit på pontonen på en RIB-båt plötsligt fallit i vattnet. Båtens förare stannade båten snabbt genom att lägga i backväxeln. Som en följd av detta träffade RIB:ens propeller foten på personen i vattnet vilket ledde till ett öppet sår. Föraren ringde efter en ambulans och var redan på väg mot stranden för att föra den skadade i land. När han observerade RB Rautauoma vid bryggan kom han för att söka hjälpa av räddningsbåtens besättning. Den skadade togs in i Rautauoma från RIB-båten. Hans våta kläder togs av och blodflödet stoppades. Sen virades han in i filter i vilka man satte in värmeförpackningar för att förhindra nedkylning. Ambulansen anlände snart och den skadade fördes till sjukhus för vidare behandling.



Bild: Mikael Andersén

## Ett flygplan försvann

Onsdagen den 23.6. gick ett våldsamt åskväder över huvudstadsregionen. Kl. 15:30 alarmerade sjöräddningscentralen MRSC Helsingfors RB Aisko för att söka efter ett ultralätt flygplan. Planet hade försvunnit när den värsta stormen piskade stränderna. I ledandet deltog många myndighets- och frivil-

ligenheter då området sträckte sig från Helsingfors till Borgå. Enligt ett ögonvittne hade planet försökt landa framför Nordsjö men i sista stund ökat höjden. RB Aisko skickades för att kontrollera denna observation i Nordsjö, efter vilket MRSC Helsingfors gav den ett eftersöknings litet längre österut.

Uppdraget slutade för Aiskos del en timme efter alarmet när planet hittades i Borgå. Det hade gjort en lyckad landning och ingen var slutligen i nöd.



Bryggan vid Maskholmens sjöräddningstation ligger på holmens nordvästra sida.

Bild: Gränsbevakningsväsendet / Kaj Jahansson



Kasuunin tällä puolen

# RÖNNSKÄR

**R**önnskärin majakka rakennettiin jo vuonna 1800. Luotsiluutnantti Gustaf Broddin tekemät majakan alkuperäiset suunnitelmat vuodelta 1799, kuningas Kustaa IV Adolfin omakätisin hyväksymismerkinnöin, ovat edelleen tallella valtion arkistoissa. Torni on nykyäänkin pystyssä, mutta valo on poistettu, joten kyseessä on tunnusmajakka eli pooki. Nelikulmainen, noin 14 metriä korkea torni, jonka seinien vahvuus on 1,2 metriä, rakennettiin saaresta louhituista kivistä. Tornin päällä oli kahdeksankulmainen lyhtyhuone, jossa oli alkuvaiheessa kymmenen hamppuöljylyhtyä ja käsikäyttöinen peilijärjestelmä. Tuolloin majakka työllisti vain yhden majakanvartijan.



*Valkoisena hohtava Rönnskärin tunnusmajakka on monelle veneilijälle tuttu. Kuva ja kuvankäsittely: Markku Tamminen*



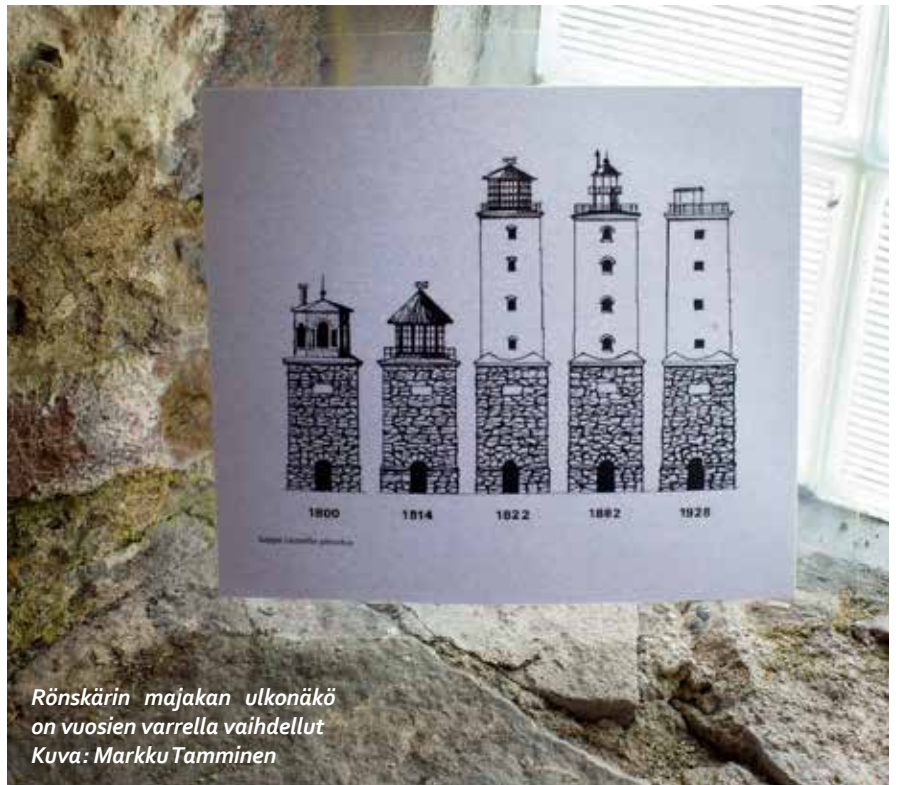
## Lisää korkeutta, valoa ja henkilökuntaa

Majakka ei ollut toiminut kovin pitkään, kun venäläiset räjäyttivät sen Suomen sodassa vuosina 1808-09. Majakan kivitorni jäi jäljelle, mutta lyhtyhuone ja sisäosat tuhoutuivat. Tämän jälkeen majakka oli viisi vuotta pimeänä. Vuonna 1814 rakennus korjattiin, ja heijastimelle asennettiin uusi kellokoneisto.

Majakkaan ei kuitenkaan oltu tyytyväisiä. Valon teho oli heikko, ikkunoiden leveät välilaudat yhdistettynä hitaaseen kellokoneistoon aiheuttivat jopa puolen tunnin mittaisia katkoja valon näkymiseen merellä ja tornikin oli liian matala. Vuonna 1822 majakkaan tehtiinkin korjauksia näkyvyyden parantamiseksi. Kivitornin päälle rakennettiin 17-metrinen pyöreä torni tiilistä, ja sen päälle rakennettiin uusi lanterni eli lyhtyosa. Myös valolaitteisto ja heijastinta pyörittävä kellokoneisto uusittiin. Uusi valo muodostui 17 öljylampusta. Kaksi majakanvartijaa eivät olleet kuitenkaan vielä tyytyväisiä. Lamppujen

käry nokesi ikkunat ja kellokoneisto oli epäluotettava ja vaati vetämistä kahden tunnin välein. Lisäksi ikkunat eivät edes pitäneet vettä. Majakan henkilöstöä lisättiin vähitellen niin, että 1830-luvulla siellä työskenteli jo majakkamestari ja viisi majakanvartijaa.

Krimin sodassa 1854 majakka koki taas kovia. Englantilaiset polttivat majakkahenkilökunnan puiset asuinrakennukset ja rikkoivat majakan ovet, ikkunat ja portaat. Valolaitteet oli osattu viedä jo aiemmin mantereelle turvaan. Siten majakan valo saatiinkin taas toimimaan jo saman vuoden aikana, ja asuinrakennuksetkin rakennettiin uudestaan vuonna 1856. Vuosina 1881-82 majakkaa uusittiin taas. Torna korotettiin lähes 50 metriin merenpinnasta, ja siihen asennettiin uusi linssilaitteisto. Uudistetun valon kantomatka oli lähes 15 merimailia, enemmän kuin millään muulla Suomen majakalla siihen aikaan.



# Kasuunin tällä puolen

## Puolustusvoimien suljettu saari

1900-luvun alkupuolella todettiin, että Rönnskärin majakka oli sen aikaiseen meriliikenteeseen nähden liian sisällä saaristossa. Vuonna 1920 rakennettiin uusi Porkkalan majakka Kallbådan luodolle. Rönnskärin majakan valo toimi vielä muutaman vuoden. Vuonna 1928 se sammutettiin lopullisesti ja lanterniosa poistettiin kokonaan majakan päältä. Lopulta Rönnskärin saari luovutettiin puolustusvoimien käyttöön 1981, jossa se on edelleenkin. Pääsääntöisesti saarelle pääsee vain Rannikkoprikaatilta haettavalla luvalla. Poikkeuksia on ollut

esimerkiksi vuonna 2000, kun majakka täytti 200 vuotta. Silloin Kirkkonummi-päivien yhteydessä järjestettiin vesibussiretkiä saarelle. Vielä tänä päivänäkin majakka kuitenkin toimii erittäin hyvin erottuvana tunnusmajakkana.

## Hylkyjä ympärillä

Monen laivan matka on päättynyt Porkkalan vesille. Norjasta Helsinkiin matkalla ollut höyrylaiva Lindesnäs syttyi tuleen Porkkalan kärjen kohdilla 25.5.1877. Miehistö ehti siirtyä pelastusveneisiin ja he pelastautuivat Rönnskäriin, mutta laiva upposi saaren länsipuolelle. Toinen kohtalonsa kokenut laiva on englantilai-

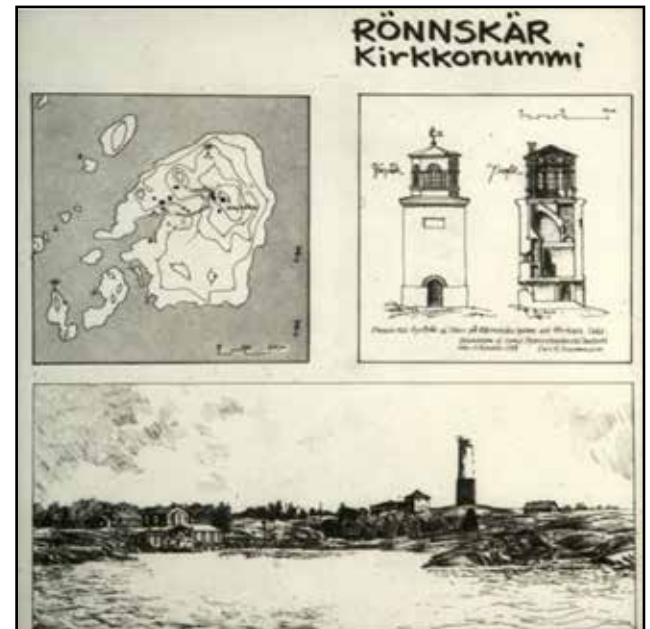
nen, 60-metrinen höyrylaiva Alrune. Se oli matkalla Kronstadtista Rotterdamiin viljalastissa, kun se upposi 5.11.1880 muutama maili Rönnskäristä länteen. Kirkkonummelainen 27-metrinen kaljaasi Edmund puolestaan oli matkalla Helsingistä kotisatamaansa, kun se upposi myrskyssä Rönnskäristä koilliseen 10.12.1907 ja vei mukanaan kolme ihmistä. Näiden, ja muutamien muiden tunnistettujen hylkyjen lisäksi Rönnskärin lähiympäristössä on kymmeniä tunnistamattomia hylkyjä.

Sami Korppi

*Tornin 14- metrisen alaosan kivet on louhittu Rönnskäristä. Museovirasto, rakennushistorian kuvakokoelma, Pekka Sihvonen*



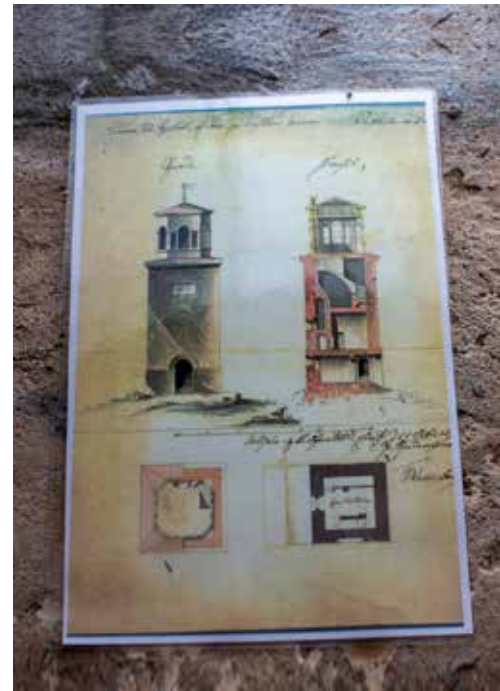
*Majakka alkuperäisessä muodossaan on ollut myös arkkitehtien koulutusaineistoa. Arkkitehtuurin historian opetusdiat, kansallismaisema. Kuva Aalto-yliopiston arkisto*



*Rönnskärin majakka kuvattuna 1900-luvun alussa, jolloin majakassa oli vielä lyhtyosa. Museovirasto, kansantieteen kuvakokoelma*







*Majakan alaosan jyrkevät rakenteet ovat yli 200 vuotta vanhoja. Kuvat: Markku Tamminen*

***Valmistumisvuosi: 1800***

***Sijainti: 59° 56,1' N 024° 23,7' E***

***Korkeus merenpinnasta: 48,0 m***

***Korkeus maanpinnasta: 30,0 m***

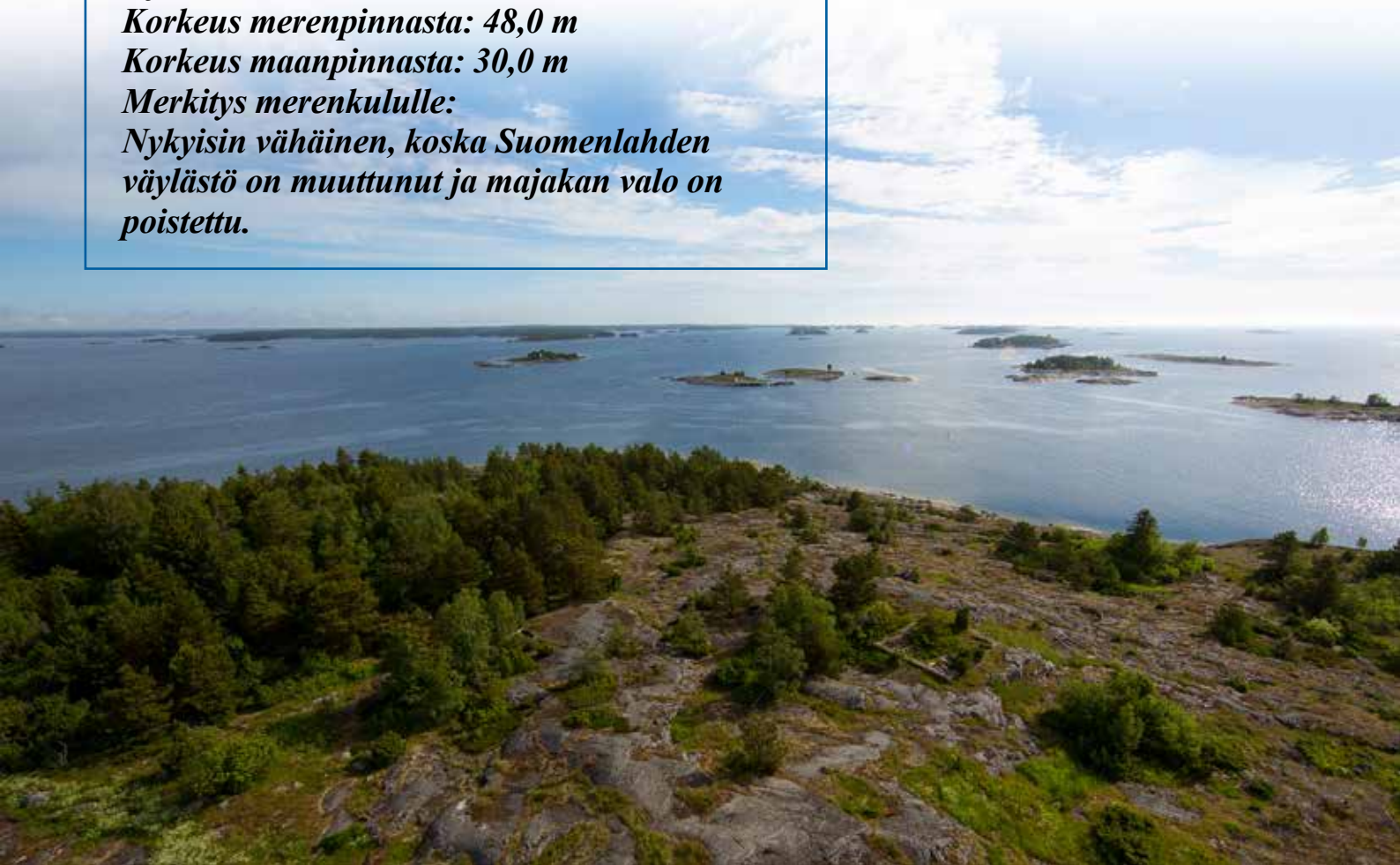
***Merkitys merenkululle:***

***Nykyisin vähäinen, koska Suomenlahden väylästä on muuttunut ja majakan valo on poistettu.***

***Kirjoituksen lähteinä on käytetty seuraavia teoksia:***

***Seppo Laurell: Majakat***

***Seppo Laurell: Valoa Merellä***





## KOKENEELLEKIN KIPPARILLE SATTUU JA TAPAHTUU. ONNEKSI ON TROSSI.

Meripelastusseuran Trossi-jäsenpalvelu takaa ongelmatilanteissa vesillä maksuttoman avun veneellesi silloinkin, kun ihmisiä ei ole vaarassa. Keskimääräinen kustannus veneen hinaukselle ilman Trossia on **336 €**.

**Trossi vain 88 €/vuosi.**

### Trossi-jäsenenä saat

- ✓ hinauksen lähimpään satamaan, johon on saatavissa korjauspalveluita
- ✓ apua korjaajan ja veneen väliaikaisen säilytyspaikan hankkimisessa
- ✓ vastaavan palvelun Ruotsissa, Norjassa ja osin Tanskassa.

### Lisäksi saat

- ✓ valitsemasi meri- tai järvipelastusyhdistyksen jäsenyyden
- ✓ Trossi-lehden ja mobiilit Trossi-jäsenedut
- ✓ hyvän mielen tukiessasi vapaaehtoista meripelastustoimintaa.

**Lue lisää ja liity: [trossi.fi](http://trossi.fi)**



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS  
HELSINGFÖRS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



[www.meripelastus.fi/helsinki](http://www.meripelastus.fi/helsinki)