

# STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

2/2022

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING

**Onnettomuustutkija Risto Haimila parantaisi veneilyturvallisuutta kokemuksilla jakamalla**

**Tiedä missä olet!**

**Suomen tunnetuin ja tuntemattomin majakka – Glosholmen**



# Vapaaehtoiset apunasi vesillä

Helsingin Meripelastusyhdistys toimii yli 125-vuotiaan Suomen Meripelastusseuran paikallisyhdistyksenä. Vapaaehtoisvoimin toimivien meripelastusyhdistysten verkko on koko maan laajuinen.

## STADIN TROSSI 2/22

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

### 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  
Taitto: Tuula Hakkola

### Paino / Tryck:

Punamusta Oy  
Painos / Upplaga:  
4681 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:  
Naantalin Muumimaa-ilmassa on tunnustettu talo, jonka esikuva löytyy Glosholmenista.  
Kuva: Markku Tamminen

## Tässä numerossa

### 4 Ruorin takaa

Päätoimittaja  
Katja Rajala

### 5 Uutisia

Kevätkokouksessa palkittiin aktiiveja  
Hätäraketteja taivaalla  
Kausi alkoi

### 6 Kladi

Otteita kauden tapahtumista:  
Veneet vesillä  
Kuusiokoloavaimella käyttöä  
Kone petti  
Kevään alkukankeutta  
Turvotus epäonnistui

### 10 Kasvot

Risto Haimila

### 14 Ajassa

Tiedä missä olet!

### 18 Nyheter

Aktiiva premierades på värmötet  
Användning för insexnyckel  
Säsongen inleddes

### 20 Glosholmenin majakka

Suomen tunnetuin ja tunteuttommin majakka

### 24 Trossi

# Ruorin takaa

Katja Rajala, päätoimittaja/chefredaktör  
tiedotus.helsinki@messi.meripelastus.fi

Isäni kertoo vitsiä, että moottoriveneilyn filiksen saa kun menee vaatteet päällä kylmään suihkuun ja repii samalla seteleitä. Tämä vanha vitsi tuntuu erityisen ajankohtaiselta nyt, kun polttoaineen hinnat ovat nousseet hurjasti. Huviveneilyn lisäksi tällä on vaikutusta myös vapaaehtoisten meripelastajien toimintaan ja talouteen. Polttoaineet ovat meripelastusyhdistyksille isoin vuosittainen kulu, vaikka meripelastusalan polttoaineet voidaan ostaa ilman polttoaineveroa. Arvonlisävero toki joudutaan maksamaan. Koska tulomme muodostuvat pitkälti Trossi-jäsenien jäsenmaksuista, on jokainen jäsen meille entistä tärkeämpi ja kaikki uudet jäsenet tervetulleita. Onko sinun tuttavapiirissäsi vielä veneilijöitä ilman Trossia? Nyt on aika liittyä vapaaehtoiseen meripelastukseen ja tukea samalla toimintaa.

Kulujen pienentäminen tarkoittaisi käytännössä vähempää ajoa veneillä. Tämä taas tarkoittaa, että olemme vähemmän auttamassa apua tarvitsevia vesillä liikkuja. Niin Helsingin Meripelastusyhdistys kuin muutkin pääkaupunkiseudun vapaa-

ehtoiset tekevät suurimman osan tehtävistään ollessaan niin sanotusti partioimassa. Pelkkää ajelua partiointi ei toki ole, vaan yleensä samalla koulutetaan miehistöä. Vain tekemällä oppii.

Päivystämistä varten meillä on tänä kesänä paremmat lähtökohdat kuin koskaan aikaisemmin, sillä Matosaaren päärakennuksen remontti valmistui keväällä. Yläkerta tarjoaa nyt erinomaiset puitteet yöpymiseen. Toivottavasti niillä on paljon käyttöä! Haasteena on uudenlaisen arjen alkaminen myös vapaaehtoistoiminnassa kahden korona-kesän jälkeen, mutta uskomme yhdessä tekemisen riemuun ja Matosaaren tarjoamiin puitteisiin.

Vesille odotamme vilkasta kesää viime vuosien tapaan. Eniten vesillä liikutaan juhannuksen ja elokuun alkupuolen välissä ja silloin myös veneemme pyrkivät olemaan läsnä vesillä mahdollisimman paljon. Tule moikkaamaan, jos tapaat meidät laiturista. Esittelemme mielellämme kalustoamme ja toimintaamme, kunnes kuulemme radiosta kutsun auttamaan. Jotakin on jälleen sattunut.

## Bakom rodret

Min far berättar en vits om att man får en känsla av motorbåtsliv när man med kläderna på går i en kall dusch och river sedlar. Denna gamla vits känns speciellt aktuell nu när bränslepriserna har stigit kraftigt. Utöver nöjessjöfarten har detta en inverkan också på de frivilliga sjöräddarnas verksamhet och ekonomi. Bränslet är den största årliga utgiftsposten för sjöräddningsföreningarna även om sjöräddningsbåtarnas bränsle kan köpas utan bränsleskatt, momsens måste dock betalas. Då våra inkomster huvudsakligen består av Trossen-medlemmarnas medlemsavgifter är varje medlem ännu viktigare än förr för oss och alla nya medlemmar är välkomna. Finns det ännu båtägare utan Trossen bland dina bekanta? Nu är det rätta tiden att ansluta sig och stöda den frivilliga sjöräddningen.

Att sänka kostnaderna skulle i praktiken betyda att köra mindre med båtarna. Detta skulle betyda att vi är mindre ute och hjälper båtfarare som behöver hjälp. Såväl Helsingfors Sjärräddningsförening som de andra sjöräddningsföreningarna i huvudstadsregionen gör den största delen av sina uppdrag när de är ute och patrullerar. Patrullering är inte bara en åktur utan samtidigt utbildas besättningen. Man lär sig bara genom att göra.

För dejourering finns i sommar bättre förutsättningar än tidigare då renoveringen av Maskholmens huvudbyggnad blev färdig på våren. Den övre våningen erbjuder nu utmärkta övernattningsmöjligheter. Vi hoppas att de blir flitigt utnyttjade! En utmaning är inledningen på en ny vardag i frivilligverksamheten efter två corona-somrar men vi tror på glädjen i att arbeta tillsammans och de fina förhållanden som Maskholmen erbjuder. Vi förväntar oss en livlig sommar till sjöss i likhet med de senaste åren. Mest rör man sig till sjöss mellan midsommar och

början på augusti och då försöker vi också vara mest till sjöss. Kom och hälsa på om du träffar oss på bryggan. Vi visar gärna vår utrustning och vår verksamhet, tills vi hör ett anrop på hjälp i radion. Någonting har igen hänt.





## Kevätkokouksessa palkittiin aktiiveja

Yhdistyksen kevätkokous pidettiin 29.3. Lauttasaarella ravintola Blue Peterin tiloissa. Monen etäkokouksen jälkeen vuorossa oli iloisia jälleennäkemisiä kasvotusten. Itse kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset asiat. Hallituksen vuosikertomus hyväksyttiin ja yhdistyksen tilinpäätös vuodelta 2021 vahvistettiin.

Lisäksi kokouksessa palkittiin iso joukko yhdistyksen aktiivijäseniä. Harrastusmerkin saivat **Juuso Katila, Teo Kettunen, Arto Kolehmainen, Jani Kylmäluona, Mila Lepistö, Pilvi Myllymäki, Niklas Rahola, Simo Romström, Leevi Tarkiainen, Oskari Toivonen ja Melina Tunturipuro**. Ansiomerkillä palkittiin **Mika Pakarinen** ja **Mikko Visa**. Ansiomitalin saivat puolestaan **Sara Mörsky ja Sebastian Ollandt**. Suomen Meripelastusseuran ansioristi myönnettiin **Christian Kurténille Harri Saarenmaalle ja Lasse Kämäräiselle**. Onnea kaikille palkituille ja kiitos työstänne yhdistyksen eteen!



Kuva: J-P Lumilahti

## Hätäraketteja taivaalla

Koronasta johtuneen väli vuoden jälkeen Matosaaren meripelastusasemalla järjestettiin hätärakettien ammuntharjoitus 5.3. Noin kolmesataa osallistujaa ampui päivän aikana 570 hätärakettia, hätäsoih-tua sekä oransseja merkkisavuja. Näiden lisäksi tapahtumassa kerättiin asianmu-kaista hävittämistä varten 1350 kappa-letta erilaisia pyroteknisiä hätämerkkejä. Laajasalon VPK järjesti paikalla alku-sammutuskoulutusta ja Rannikkosotilas-kotiyhdistys myi maukkaita vastapaistet-tuja munkkeja. Ensi vuonna tapahtuma järjestetään helmi-maaliskuun vaihteessa Espoossa.

Kuva: Markku Tamminen



## Kausi alkoi

Tänä keväänä yhdistyksen päivystyskausi alkoi jo huhtikuussa. PV Aiskolle tehtiin vesillelaskun jälkeen valmiuskatselmus, jossa sen todettiin olevan meripelastuskunnossa. 29.4. alus asetettiin meripelastusvalmiuteen. PV Rautauoman osalta kausi alkoi valmiuskatselmuksen valmistuttua 27.5. Toukokuun loppuun mennessä yhdistyksen veneet ovat ehtineet hoitaa jo 11 tehtävää, vaikka kylmän kevään vuoksi veneilykausi pääsi todenteolla käynnistymään vasta toukokuussa puolenvälin tienoilla.

Miehistön viikkokoulutukset aloitettiin puolestaan toukokuun alussa palauttelemalla mieliin lähtö- ja paluutoimenpiteitä. Miehistön koulutukset jatkuvat pitkälle syksyyn joka torstai. Mukaan miehistöön saatiin myös kahdeksan uutta harjoittelijaa.

*Keväällä toiminnassa aloittaneet tulokkaat tutustuivat yhdistyksen toimintaan Mato-saarella. Kuva Kuisma Pulkkinen*



## Kauden lukuja



Tehtävien lukumäärä

0

11



Pelastettuja ja avustettuja henkilöitä

0

33



Pelastettuja ja avustettuja aluksia

0

11

100

200

300

400

500

Henkilöjäseniä **4564** Yhteisöjäseniä **74**

Jäsenmäärä 31.5. 2022. mennessä



*PV Aisko saapui talven jälkeen Matosaareen 22.4.  
Kuva: Juuso Katila*

## Otteita alkukauden tapahtumista

### Veneet vesillä

Varma kevään merkki on, kun yhdistyksen pelastusveneet lasketaan veteen. Tällä kertaa PV Aisko sai olla ensimmäisenä Matosa-

ressa, kun se 22.4. saapui meripelastusasemalle. Vaikka merellä jäätä ei enää ollutkaan, viimeiset jäälauttojen rippeet lepäsivät vielä saarten rannoilla.

Myös PV Rautauoma pääsi suolaveden makuun huhtikuun puolella. 28.4. Rautauoman köydet kiinnitettiin kotilaituriin. Valmiustarkastusten jälkeen kausi oli valmis alkamaan.



*PV Rautauoma kumipyörien päällä matkalla veteen Tolkkisissa. Kuva: Timo Päri*

# Kladi

## Kuusiokoloavaimella käyttöä

Maaliskuun lopussa Matosaaren meripelastusaseman yläkerran remontin suurimmasta urakasta vastannut JPM Handyman luovutti tilat jälleen yhdistykselle. Työn jälki oli erittäin hienoa ja seuraavaksi yhdistyksen aktiivit pääsivät sisustamaan tiloja. Pääsiäisenä järjestettiin suuret huonekalujen kasaustalkoot, jonka jälkeen tila näytti viimeistelyä vaille valmiilta. Vielä puutteena on hieman valaistus- ja verhotöitä.

## Kone keitti

Perjantaina 6.5. klo 19.24 yhdistyksen päivystävän päällikön puhelin soi. Purjehtivan Trossi-jäsenen veneessä moottori oli ylikuumentunut, ja se oli päässyt ulkopuolisen hinauksessa hätäsatamaan Sirpalesaareen. PV Aisko oli lähdössä seuraavana päivänä vesille, joten päällikkö sopi trossijäsenen kanssa, että Aisko tulisi seuraavana päivänä hinaamaan purjeveneen hätäsatamasta eteenpäin.

Lauantaina kello 11.15. Aiskon köydet irtosivat Matosaaresta ja veneen keula käännettiin kohti Merisatamaa. Purjevene löydettiin nopeasti, ja klo 12.05 se oli hinauksessa. Vene hinattiin kotisatamaan, jonne saavuttiin kello 13.48. Kauden ensimmäinen tehtävä oli ohiitse.



*Yläkerran uudet kalusteet koottiin talkoovoimin. Kuva: Katja Blomqvist*



*PV Rautauoma synkkien pilvien kera kotisatamassaan Matosaaren meripelastusasemalla. Kuva: Timo Päri*





*PV Aiskon miehistö avusti kaatunutta melojaa toukokuussa. Meloja oli Aiskon saapuessa kastunut ja kylmissään. Kuva ei liity tapaukseen. Kuva: Markku Tamminen*

## Kevään alkukankeutta

PV Aisko oli partioajossa sunnuntaina 15.5. kun Meripelastuslohkokeskus Helsinki (MRSC Helsinki) hälytti sen meripelastustehtävään Hernesaaren eteläpuolelle kello 12.40. Siellä vilkkaalla väylällä moottorivene, jossa oli kaksi henkilöä, oli saanut konevian ja se ajelehti parhaillaan. Aisko sattui olemaan melkein vieressä, joten jo kolmessa minuutissa se oli avuntarvitsijan vieressä. Paikan päällä selvisi, että veneen suodattimet olivat täynnä likaa, eikä moottori siksi toiminut. Aisko hinasi veneen turvasatamaan.

Kello 16.00 MRSC Helsinki hälytti uudestaan. Espoon Suomenojan edustalla purjeveneen moottori ylikuumeni, koska jäähdytysvesi ei päässyt kiertämään. Purjehtiminen ei onnistunut, sillä veneessä ei ollut purjeita mukana. Aisko kävi turvaamassa

purjeveneen loppumatkan kotilaituriin ja oli vapaana tehtävästä kello 16.48.

Kauaa ei miehistö ehtinyt olla rauhassa, kun se sai seuraavan hälytyksen kello 17.08. Sivullinen oli ilmoittanut meripelastuslohkokeskukseen kaatuneesta melojasta Jätkäsaaren länsipuolella. Aisko sattui jälleen olemaan melkein paikalla. Kaatunut meloja löytyikin jo seitsemän minuutin kuluttua Lauttasaaren sillan lähistöltä. Aiskon miehistö poimi kastuneen ja kylmettyneen melojan sisälle lämmittelemään. Kajakki puolestaan nostettiin Aiskon takakannelle. Meloja kuljetettiin läheiselle melontasurralle. Tehtävä oli suoritettu kello 17.43.

Päivän viimeinen hälytys tuli kello 18.36. Moottoriveneilijä ajelehti Hevossalmen länsipuolella. Aisko oli jälleen nopeasti paikalla, sillä matkaan kesti ainoastaan yhdeksän minuuttia. Veneen luona selvisi, että

siitä oli polttoaine loppunut. Veneilijällä oli kyllä mukanaan varapolttoainetta, mutta lisäyksestä huolimatta moottori ei enää käynnistynyt. Aiskon miehistö otti veneen hinaukseen, ja hinasi lähellä olevaan turvasatamaan. Työntäyteinen sunnuntai oli tehtävien osalta ohitse.

## Turvotus epäonnistui

Perjantaina 20.5. kello 19.36 MRSC Helsinki hälytti liikkeellä olleen PV Aiskon Pihlajasaaren itäpuolelle. Siellä puuvene sai vettä sisäänsä. Veneen kyydissä oli yksi henkilö. Aiskon lisäksi MRSC Helsinki hälytti paikalle myös merivartioston yksikön. Se saavutti puuveneen ensimmäisenä. Vuodon syyksi paljastui, ettei puuvene ollut tarpeeksi turvonnut. Koska vuoto saatiin aisoihin, MRSC Helsinki peruutti Aiskon kello 19.52.

Kokosi Jukka-Pekka Lumilahti

**Kasvot**

***Onnettomuustutkija Risto Haimila  
parantaisi veneilyturvallisuu-  
tta kokemuksilla jakamalla***





## *Onnettomuustutkintakeskuksen eli tuttavallisemmin OTKES:n käytävillä on hiljaista. Ei näy onnettomuuksia elokuvatyyliin simuloivia tutkijoita, vaan tuiki tavallinen toimisto. Vesiliikenneonnettomuuksien tutkintahaaran johtava tutkija Risto Haimila on kuitenkin paikalla, ja hän luvannut kertoa veneilyturvallisuuden kehityksestä ja suunnasta onnettomuustutkinnan näkökulmasta.*

**E**nsin on syytä selvittää, mitä OTKES:ssa oikeasti tehdään. “Tavoitteena on yleisen turvallisuuden parantaminen ja uusien onnettomuuksien ennaltaehkäisy”, Risto aloittaa. OTKES tekee vuosittain noin noin viisitoista kappaletta turvallisuustutkintoja, joissa selvitetään onnettomuuksiin ja vaaratilanteisiin liittyvien tapahtumien kulku, syyt ja seuraukset sekä tehdyt pelastustoimet sekä viranomaisten toiminta. Risto painottaa, ettei nykyaikainen onnettomuustutkinta tarkoita syyllisen etsimistä. “Juurisyyden etsiminen on korvattu onnettomuuksien taustatekijöiden tunnistamisella, mikä auttaa selvittämään tapahtunutta”, hän jatkaa. OTKES ei myöskään selvitä tai ota kantaa siihen, kuka onnettomuudessa voisi olla korvausvelvollinen tai syyllinen. Se kuuluu poliisin tai vakuutusyhtiön tehtäviin. Yhteinen tavoite turvallisuuden parantamisesta edellyttää luottamusta puolin ja toisin, eikä syyllisten etsintä siinä auta.

Vesiliikenteen osalta vuosittain täysimittaisia tutkintoja tehdään OTKES:ssa neljästä kuuteen kappaletta. Yksi tutkinta kestää yleensä 6–12 kuukauden ajan. Pienen vakituisen henkilöstön lisäksi OTKES:lle työskentelee oman päivätyönsä ohella noin 120 tutkintaan koulutettua asiantuntijaa. Tutkinnassa pyritään erityisesti saamaan esille onnettomuuden tai vaaratilanteen välittömän syyn lisäksi tapahtumaan myötävaikuttaneita tekijöitä ja taustatekijöitä, joita voi löytyä esimerkiksi olosuhteista, organisaatiosta, ohjeistuksesta ja työtavoista. Tätä varten OTKES:lla on oikeus saada kaikki

tarvitsemansa tiedot. Valmiit tutkintaselostukset toimitetaan asianosaisille sekä kaikkien saataville internettiin. Turvallisuussuositukset kiteyttävät tutkijoiden käsityksen siitä, miten samankaltaiset onnettomuudet ja vaaratilanteet voidaan jatkossa välttää. “Me emme tutkintaselostuksissamme anna toimintaohjeita, vaan pyrimme kiinnittämään lukijoiden huomiota tutkinnassa saamiimme havaintoihin ja tekemiimme johtopäätöksiin”, Risto kertoo. Jälkikäteen tiedustellaan myös mihin toimenpiteisiin antamiemme turvallisuussuositusten suhteen on ryhdytty. “Se noudatetaanko suositusiamme, kertoo myös siitä kuinka hyviä tai toteuttamiskelpoisia suosituksemme ovat olleet”, Risto hymähtää.

Lähes kymmenen OTKES:ssa viettämänsä vuoden jälkeen työ on Riston mukaan yhä äärimmäisen mielenkiintoista. Yleisesti ottaen hän näkee vesiliikenteen turvallisuuden kehittyneen oikeaan suuntaan. Myös Traficomien tilastojen valossa erityisesti kauppamerenkulun turvallisuus on parantunut. Toisaalta vesiliikenne on monimuotoistunut ja polarisoitunut. Maakuntien mökkiveneilijöiden liikkumisessa ei ole tapahtunut suuria muutoksia. Edelleen tilastojen valossa vaarallisin vesillä liikkumisen muoto on pieni kiikerä perämoottori- tai soutuvene.

Samaan aikaan pääkaupunkiseudulla vesillä liikkujien määrä on kasvanut huomasti. On veneilijöitä, melojsia, supparilijoita ja purjelautailijoita. Liikkeellä on yhtä aikaa konkareita ja noviiseja. Risto muistuttaa, että vesillä liikkua kaikilla

on velvollisuuksia. Uusien vesilläliikkujien tulisi sisäistää ja kokeneempien myös muistaa yhtä lailla hyvä merimiestapa, merimiestaidot kuin päällikön vastuukin. Aluksen päällikön tulee tietää vastuunsa ja oltava toimintakuntoinen. Pääkaupunkiseudun vesillä liikkua on pidettävä mielessä, miten kaikki mahtuvat sinne fiksusti ja huomioitava vielä niin kaupparenkulku kuin rauhoitusalueetkin.

Myös kynnys päästä vesille on madaltunut, kun tarjolla on niin erilaista veneenvuokrausta kuin veneilijältä toiselle tapahtuvaa vertaisvuokrausta. Onko tämä jo näkynyt OTKES:ssa? Kuulemma ei ainakaan vielä, mutta niin vuokrafirmojen kuin vertaisvuokraajienkin olisi kuitenkin syytä varmistaa veneiden kunto ja vuokraajien osaamisen taso. Riston kokemuksen mukaan turvallisuudesta on tullut kilpailuetu kauppamerenkulussa, joten samanlainen kehitys on varmasti odotettavissa myös vuokraveneilyssä. “Veneily ja autoilu eivät ole rinnastettavissa”, toteaa Risto. Autosta voi kävellä turvaan tien reunaan, mutta veneestä ei voi, vaan täytyy selvittää omin avuin paljon pidempään. Myöskään maanteliikenteen navigointi ei ole siirrettävissä sellaisenaan vesille. Vesillä on seurattava maisemaa, että mitä mikäkin tarkoittaa käytännössä. Puhelin ei merellä kuulu samalla tavoin kuin maissa, joten jo viestiyhteyksien luomisen hätätilanteessa täytyy miettiä eri tavalla kuin maissa.

Mitä tunnistetuista vaara- tai läheltä piti -tilanteista voidaan oppia onnettomuustutkinnan näkökulmasta? Risto painottaa, että on tärkeää, että läheltä piti -tilanteista jaetaan kokemuksia. Tieto siitä, mitä muille on sattunut ja miten silloin on toimitettu, auttaa toimimaan, kun tilanne sattuu omalle kohdalle. Kokemuksia voitaisiin jakaa venekerhoissa esimerkiksi lyhyiden tapahtumaraporttien ja niiden käsitteilyn avulla, Risto ideoi. Sitten kun jotain sattuu, on tärkeä tehdä tilannearvio siitä mitä on sattunut. Sen perusteella voidaan arvioida, onko vene turvallinen ja kuinka



*Turvallisuudesta on tullut kilpailuvaltti kauppamerenkulussa,  
toteaa onnettomuustutkija Risto Haimila*



kauan. Miten tilanne voidaan vakauttaa, vai onko syytä etsiä turvasatama? “Ennakoiminen ei ole pessimistisyyttä”, Risto huomauttaa ja jatkaa, että varustautuminen on osa hyvää merimiestapaa. Jokaisen tulisi olla oman veneensä paras asian tuntija. Se tarkoittaa muun muassa sitä, että tietää, missä ovat veneen läpiviennit, kuinka monta ihmistä voi turvallisesti ottaa kyytiin, ja miten pakata vaikkapa oma kanoottinsa. Sääennustekin on syytä tutkia etukäteen. Nykyiset sääpalvelut kertovat suht luotettavasti ainakin seuraavan vuorokauden ennusteen, tiivistää Risto kokemuksiaan. Uusi tekniikkakin lisää turvallisuutta, kunhan se otetaan kunnolla haltuun ja siihen käyttöön, mihin se on suunniteltu. Tekniikka ei kuitenkaan aina riitä, vaan vesillä liikkumisen perusasiat tulee olla hallussa. “Eivät ne ole vaikeita. Pitää vaan löytää se oma tapa niiden oppimiseen”, Risto tiivistää.

Risto kuvaa turvallisuuden kehittymistä kokonaisuudeksi, johon monien tahojen on osallistuttava. Siksi jatkossa OTKES tulee varmasti painottamaan enemmän myös sidosryhmätyötä, Risto arvioi. Yksi hyvä esimerkki on Traficomien kokoama veneilyverkosto, joka kokoontuu pari



*Oikea varustautuminen on myös onnettomuustutkijalle tärkeää.*

kertaa vuodessa. Verkostossa on monipuolinen edustus vesilläliikkujia, mikä mahdollistaa laaja-alaisen keskustelun vesillä toimimisen turvallisuuden kehittämiseen. Risto kertoo, kuinka foorumin kautta on yritetty tunnistaa tekijöitä, jotka onnettomuuksissa ja läheltä piti -tilanteissa ovat

jääneet tuntemattomiksi. Tilastojen valossa iso osa taustatekijöistä jää yhä tuntemattomiksi. Niiden tunnistaminen auttaisi veneilyturvallisuuden kehittämisessä.

Teksti: Katja Rajala  
Kuvat: Markku Tamminen





Ajassa

# Tiedä missä olet!



Kuva: Sami Korppi



*Viime aikoina julkisuudessa on ollut uutisia ongelmista GPS-paikannuksessa. Myös vesilläliikkujien pitää muistaa, ettei tekniikkaan voi luottaa sokeasti.*

## Satelliittipaikannus

Satelliittipaikannuksesta puhuttaessa terminä käytetään usein GPS:ää. Se onkin ensimmäinen ja yleisin laajaan käyttöön otettu ns. GNSS-järjestelmä (Global Navigation Satellite System). Nykyisin GPS ei kuitenkaan ole ainoa, vaan venäläinen GLONASS, kiinalainen BeiDou ja eurooppalainen Galileo toimivat samalla periaatteella. Kaikkien satelliitit kiertävät maapalloa noin 20 000 kilometrin korkeudessa. Kukin satelliitti lähettää jatkuvasti signaalia, joka sisältää satelliitin paikan avaruudessa ja signaalin lähetyksen erittäin tarkasti. Näillä tiedoilla vastaanotin pystyy laskemaan etäisyyden satelliittiin. Kun sama tieto saadaan riittävän monesta satelliitista, pystyy vastaanotin laskemaan oman paikkansa.

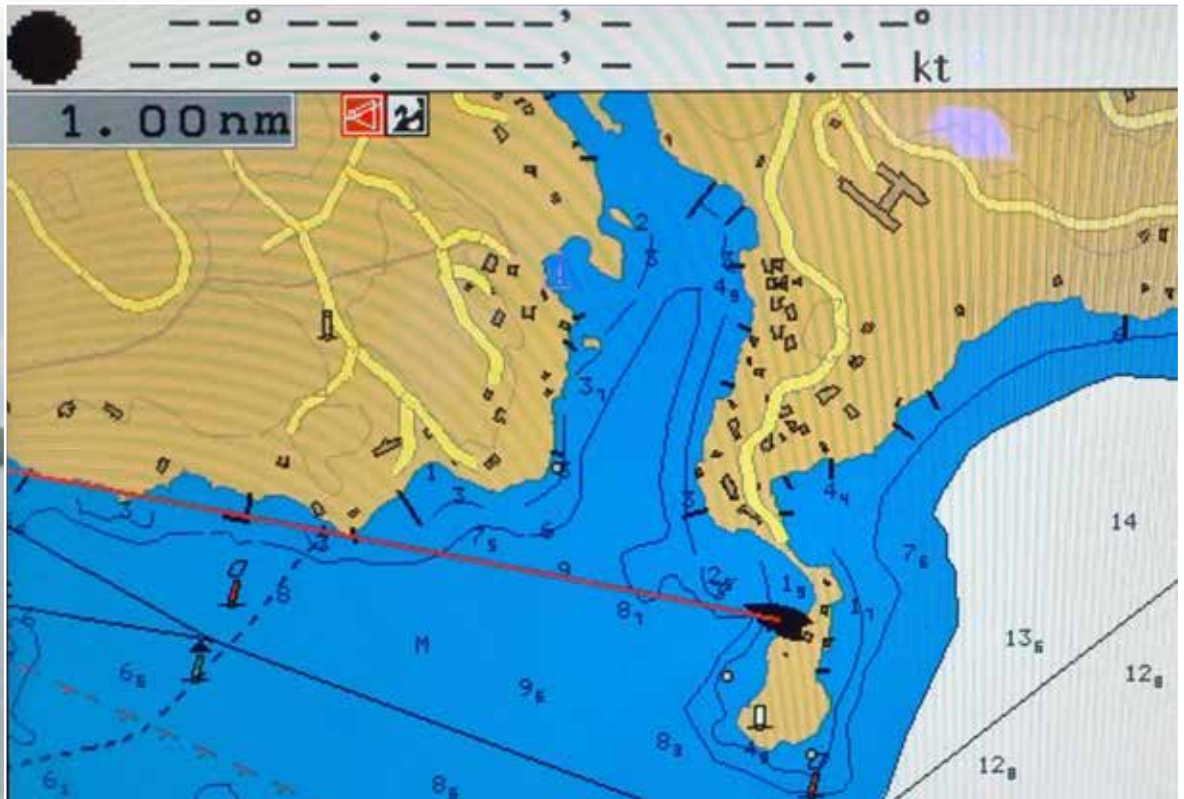
GNSS-satelliitit lähettävät signaaliaan 1,2 – 1,6 GHz taajuudella noin 100 W teholla. Kun huomioidaan, että vastaanottimet ovat tuhansien kilometrien päässä lähettimestä, teho on hyvin pieni. Kun kaikki GNSS-järjestelmät toimivat samalla taajuusalueella, niin jopa erittäin heikkotehoinen lähetin maan pinnalla pystyy häiritsemään vastaanottimien toimintaa kilometrien säteellä. Lähettimen hankinta ei ole ylivoimaista, joten lähes kuka tahansa radiotekniikkaa ymmärtävä voisi halutessaan aiheuttaa häiriötä satelliittinavigoinnille. Niin ei tietenkään pidä tehdä. Muille aiheutetun vaaran lisäksi rangaistus tietoliikenteen häirinnästä voi olla jopa vuosia vankeutta. Tietynlaisen häirintälaitteiden hallussapito on jo itsessään rangaistavaa. Vaikka satelliittipaikannus toimisikin moitteetta, karttaplotteri ei näe muita vesilläliikkujia. Näin esimerkiksi sumussa tai pimeässä karttaplotterin avulla ei voi ajaa samalla tapaa kuin hyvissä olosuhteissa.

**K**eväällä itäisen Suomen lento-  
liikennettä rajoitettiin, kun paikannusjärjestelmien antamat tiedot katsottiin epäluotettaviksi. Riippumatta siitä, ovatko häiriöt tahallisesti aiheutettuja tai teknisistä ongelmista johtuvia, veneilijänkin on hyvä varautua satelliittipaikannuksen ongelmiin. Vesillä liikuttaessa tulee aina olla perillä oman aluksen paikasta. Vaikka käytettäisiin plotteria, oma paikka ja reittisuunnitelma on pystyttävä osoittamaan mukana olevalta paperikartalta. Sähköisten järjestelmien varalta pitää aina olla varautunut tekniisiin ongelmiin itse laitteessa tai paikannusjärjestelmässä.

*Veneessä navigoivan tulisi aina pystyä kertomaan paikka paperikartalla. Kuva: Sami Korppi*







*Osaatko toimia, jos plotteri yhtäkkiä hukkaa paikan? Kuva: Markku Tamminen*

## Varmuutta navigointiin

Navigoitaessa paikanmäärityksen tulee aina perustua kahteen, toisistaan riippumattomaan menetelmään. Toinen niistä voi olla satelliittipaikannus. Toisen on oltava jotain aivan muuta, esimerkiksi merimerkkeihin tai tutkamittauksiin perustuva. Kiinteät turvalaitteet kuten linjataulut, kummelit tai loistot ovat aina varmempia kohteita kuin kelluvat kuten viitat tai poijut.

Merenkulun teknisistä apuvälineistä tutka on monin tavoin ylivoimainen. Oikein säädettynä se näyttää hyvin sekä kiinteät että liikkuvat kohteet ympäristössä, eikä se ole myöskään yhtä herkkä tahalliselle tai tahattomalle häirinnälle kuin satelliittijärjestelmät. Tutkassa on kuitenkin kaksi huonoa puolta: se on melko arvokas varuste ja sen käyttö vaatii opettelua ja taitojen ylläpitoa. Tutkan käyttöä tulee aina harjoitella hyvissä olosuhteissa. Plotterin pettäes-

sä tai sumun yllättäessä on myöhäistä alkaa harjoitella. Onneksi uusimmissa laitteissa tutkatieto ja karttatieto saadaan päällekkäin. Tällaisen tutkan käyttäminen on vanhempaan verrattuna helpompaa ja myös satelliittipaikannuksen häiriöt havaitsee helposti.

## Hätävara puhelimessa

Nykyisin on saatavana jopa ilmaisia navigointiohjelmia kännyköihin ja tabletteihin. Ne ovat hyvä hätävara siltä varalta, että esim. plotteriin tulee tekninen vika. Pitää kuitenkin muistaa, että ne ovat aivan yhtä haavoittuvia satelliittijärjestelmien häiriöille kuin plotterit. Ohjelma kannattaa asentaa ja tutustua sen käyttöön jo ennen kuin ollaan ongelmatilanteessa. Samalla voi varmistaa, että puhelimessa on asennettuna Trossi SMPS-ohjelma.

# Nyheter



RB Rautauoma i Tolkis på väg till vattnet. Bild: Timo Päri

## Aktiiva premierades på vårmötet

Föreningens vårmöte hölls den 29.3. på Drumsö i restaurang Blue Peter. Efter många distansmöten stod många glada återseenden i tur. Själva mötet behandlade de stadgeenliga frågorna. Styrelsen årsberättelse godkändes och föreningens bokslut för år 2021 stadfästes.

Därutöver belönades en stor grupp av föreningens aktivmedlemmar på mötet. Aktivitetsmärket erhöles av **Juuso Katila, Teo Kettunen, Arto Kolehmainen, Jani Kylmäluona, Mila Lepistö,**

**Pilvi Myllymäki, Niklas Rahola, Simo Romström, Leevi Tarkiainen, Oskari Toivonen och Melina Tunturipuro.** Förtjänstmärket erhöles av **Mika Pakarinen** och **Mikko Visa.** Förtjänstmedaljen fick **Sara Mörsky** och **Sebastian Nilsson-Ollandt.** Finlands Sjöräddningssällskaps förtjänstkors utdelades till **Christian Kurtén, Anssi Saarenmaa och Lasse Kämäräinen.** Christian Kurtén blev också utnämnd till föreningens hedersmedlem. Alla de belönade gratuleras och tack för ert arbete för föreningen!

## Användning för insexnyckel

I slutet av mars överlät JPM Handyman, som ansvarat för det största arbetet på den övre våningen på Maskholmens sjöräddningsstation, utrymmena igen till föreningen. Arbetet var mycket snyggt gjort och följande skede var att föreningens aktiva kunde börja inreda utrymmena. På påsken ordnades ett stort möbelmonteringställo och efter det såg utrymmet färdigt ut så när som på de sista detaljerna. Det som ännu fattas är lite belysnings- och draperiarbeten.



Bild: Katja Rajala



Övre våningens nya möbler sattes ihop med talkokrafter. Bild: Katja Blomqvist



# Säsongen inleddes

Detta år inleddes föreningens dejoursäsong redan i april. Efter sjösättningen gjordes en beredskapsinspektion på RB Aisko och båten konstaterades vara i skick för sjöräddning. Båten sattes i beredskap den 29.4. För RB Rautauoma inleddes säsongen den 27.5. efter beredskapsinspektion. På grund av den kalla våren har båtarna till och med slutet av maj utfört endast x uppdrag.

Besättningens veckoträning påbörjades i början på maj genom att repetera start- och ankomstprocedurerna. Manskapets utbildning fortsätter varje torsdag långt in på hösten. Åtta nya praktikanter erhöles till besättningen.



Bild: Kuisma Pulkkinen



Bild: Kuisma Pulkkinen



Kasuunin tällä puolen

# Suomen tunnetuin ja tuntemattomin majakka - Glosholmen



*Nykyistä Glosholmenin majakan paikalla olevaa rakennelmaa on vaikeaa tunnistaa majakaksi tai muumien kotitaloksi.  
Kuva: J-P Lumilahti*



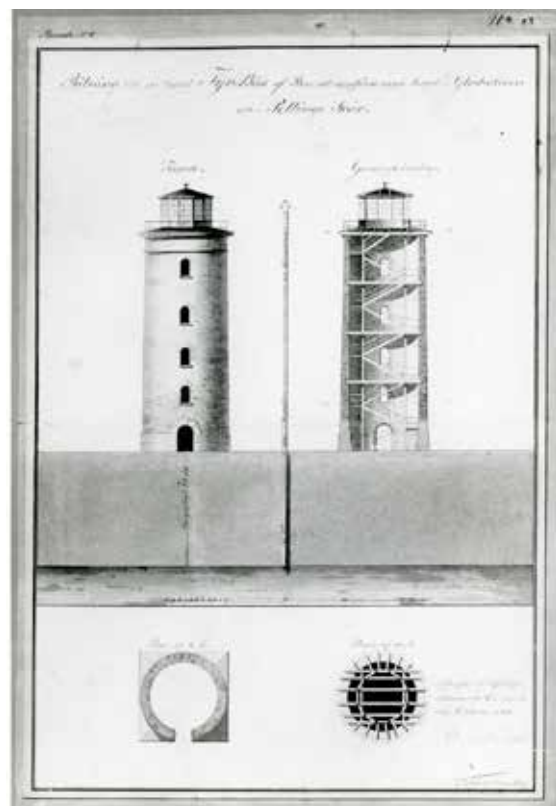
**P**ellingin saaristossa sijaitsee majakka, jossa pidettiin valoa 1800-luvulla ainoastaan kolmekymmentä vuotta. Lopullisen kohtalon tunnusmajakaksi muutettu majakka kohtasi räjäytyksen yhteydessä talvisodan päättyessä. Vaikka majakkaa ei enää ole, elää se muistoissamme muumitalon yhtenä esikuvana.

1800-luvun alussa Suomen rannikolla oli ainoastaan muutama valomajakka. Helsingin itäpuoliset vedet olivat erittäin vaikeasti navigoitavissa, joten Pellingin ja Porvoon ulkosaaristoon kaivattiin kovasti valomajakkaa. Suomen luotsi- ja majakkahallituksen päällikkö luotsimajuri Brodd esitti, että majakka rakennettaisiin Glosholmenniin. Tällöin se voisi opastaa merenkulkijoita niin saariston rannikkoväylällä kuin avomerellä. Venäjän majakkalaitoksen päällikkö kenraalimajuri Leontij Spafarjeff piti Glosholmenia sisäsaariston sijainnin vuoksi täysin järjettömänä. Parempi paikka olisi huomattavasti ulompana sijainnut Söderskär. Brodd sai tahtonsa lävitse, sillä itse keisari Nikolai I päätti majakan rakennuspaikaksi Glosholmenin saaren.

Majakka suunniteltiin Carl Ludvig Engelin johdolla. Kun lopulliset piirustukset oli toimitettu senaatille hyväksyttäväksi, huomattiin majakan olevan kolme metriä matalammalla kuin mitattu. Niinpä majakkaa päätettiin vielä viime hetkillä korottaa. Sylinterin muotoinen majakka rakennettiin tiilestä ja lyhty kohosi maanpinnalta 26 metrin korkeuteen. Ensimmäisen kerran majakan valo sytytettiin 15.9.1835, mutta jo samana syksynä pahat ennustukset osoittautuivat todeksi. Majakan valo ei näkynyt avomerelle juuri lainkaan. Turvan sijasta vastavalmistunut majakka ohjasikin merimiehiä suoraan kohti vaaraa. Vuonna 1863 Glosholmenin valo sammui lopullisesti. Sen valolyhdyt siirrettiin Laatokalle ja majakan korvasi Söderskärin rakennettu uusi majakka. Glosholmenin lyhtykoju poistettiin ja majakkaa lyhennettiin kuusi metriä. Samalla huippu sai uuden kartiomaisen muodon.



Glosholmenin tunnusmajakka V. Johanssonin kuvaamana. Kuvan lähde: Porvoon museo



Carl Ludvig Engelin tekemä Glosholmenin majakkasuunnitelma 1830-luvulta. Kuvan lähde: Museovirasto, Suomen merimuseon kuvakokoelma

Tunnusmajakan kautta kesti vajaa kahdeksankymmentä vuotta, kunnes talvisodan loputtua tunnusmajakka räjäytettiin 14.3.1940. Tarkoitus oli estää vihollisen lentokoneita käyttämästä majakkaa suunnistuksessa. Räjäytyksen johdosta tornista jäi jäljelle ainoastaan kahdeksan metriä korkea pätkä. Majakan taru ei tähän kuitenkaan päättynyt, sillä myöhemmin muun muassa puolustusvoimat ovat hyödyntäneet sitä.

## Kasuunin tällä puolen



*Lähes kolmenkymmenen vuoden ajan Tove Jansson ja Tuulikki Pietilä viettivät pitkiäkin aikoja karulla Klovharunin luodolla sijaitsevalla mökillä  
Kuva: J-P Lumilahti*

### Muumien äiti

Pellingin saaristo tuli tutuksi Tove Janssonille jo lapsuudessa, sillä Toven vanhemmat olivat vuokranneet sieltä vanhaa kalastajamökkiä. Toven isä opetti Tovea soutamaan limisaumaista venettä tyrskyävällä merellä, nostamaan kalaverkot, ja myös sen mitä myrskyn rantaan huuhtomille viinakanistereille tehdään. Läheisemmäksi Toven suhde muodostui kuitenkin hänen äitiinsä, jota pidetään myös Muumimamman esikuvana. Pellingin saaristossa Janssonien perhe teki useita retkiä, ja näin myös Gloscholmenin tunnusmajakka tuli vuonna 1914 syntyneelle Tovellet läheiseksi.

Pellingin saaristo ei jäänyt Tovellet pelkästään lapsuusmuistoiksi, sillä 1950-luvulla hän rakensi elämänkumppaninsa Tuulikki Pietilän kanssa mökin Klovharunin karulle ulkoluodolle. Heidän Haruksi kutsuma luoto antoi aktiivisille taiteilijoille pakopaikan arjen kiihkeydestä, mutta myös mahdollisti taiteen tekemisen karussa ulkosaaristossa. Tove ja Tuulikki eivät vierailleet Harulla ainoastaan kesän lämpiminä päivinä, vaan saarelle tultiin jo ennen jäiden lähtöä, ja pois saatettiin lähteä vasta marraskuussa. Myös muumeista voidaan löytää monia yh-

tymäkohtia Haruun, ja sen lähiseutuun. Muumitalon lisäksi esimerkiksi Klovharunista länteen sijaitsevaa Söderskärin majakkaa pidetään esikuvana Matka majakalle -seikkailulle. Lähes kolmenkymmenen Harulla vietetyn kesän jälkeen Toven ja Tuulikin viimeinen kesä luodolla oli vuonna 1992. Tove Jansson kirjoittaa siitä kirjassaan Haru – eräs saari:” Ja viimeisenä kesänä tapahtui jotain anteeksiantamatonta; minä aloin pelätä merta. Suuret aallot eivät merkinneetkään seikkailua, vaan pelkkää pelkoa ja huolta veneen takia ja kaikkien muiden-





Glosholmenin merivartioasema 1990-luvulla. Majakka sijaitsi saaren toisessa päässä.  
 Kuva: Kymenlaakson museo, Merivartiomuseo

***Sijainti:***

***Pellingin ulkosaaristo***

***60°11' N 025°51' E***

***Rakennusvuosi: 1835,  
 tunnusmajakaksi 1863,  
 räjäytetty 1940***

***Valonkorkeus vedenpinnasta: 37,2 m***

***Merkitys merenkululle: Ei merkitystä***

***Lähteet:***

***Seppo Laurell: Valo Merellä***

***Tove Jansson ja Tuulikki Pietilä:***

***Haru – eräs saari***

***Petter Karlsson:***

***Muumimaaailma ja todellisuus***

*Glosholmenin majakan edustalta avautuu upea merimaisema aavalle merelle.*

*Kuva: J-P Lumilahti*

kin veneiden, jotka liikkuvat vesillä huonolla säällä. Se oli epäoikeudenmukaista – jopa painajaisunissa meri oli ollut pettämätön pelastus; vaara vaanii, mutta kun hyppää veteen ja ui pois, on turvassa, eikä palaa enää koskaan.”

Majakkan jo kadottua viranomaisperinnettä Glosholmenissa ylläpitivät merivartijat. Vuonna 2020 saari myytiin yksityisille, ja nyt se on heräämässä uuteen eloon. Vielä tänä kesänä saari tuskin on täydessä iskussa, mutta ensi vuonna on lupa odottaa jotain uutta.





## 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  
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



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