

STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

2/2023

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



**Väistämissäantöjä
rannikkomme vesillä**

**Jarmo Niininen –
Ylikonstaapeli merellä**

**Älä mene tänne –
Kutusärkkä ja
Pikku Leikosaari**

Vapaaehtoiset apunasi vesillä

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

STADIN TROSSI 2/23

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
Niklas Rahola ja Tuula Hakkola

Paino / Tryck:

Punamusta Oy
Painos / Upplaga:
4800 kpl / st
ISSN 0788-401X (painettu)
ISSN 1798-8365 (verkkoversio)



Helsingin Meripelastusyhdistys
Helsingfors Sjöräddningsförening ry
Matosaari / Maskholmen, Jollas,
PL 66, 00101 Helsinki, p. 050 571 3940
www.meripelastus.fi/helsinki

Hätätilanteissa / I nödsituation
Meripelastuksen hälytysnumero
Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

www.raja.fi

Kiireettömissä / Icke brådskande
Trossipalvelu / Trossen assistans

0800 30 22 30

www.trossi.fi



Kansi/Pärm:
Meripelastajat auttavat tänäkin kesänä
Kuva: Markku Tamminen

Tässä numerossa

4 Ruorin takaa

Puheenjohtaja
Klaus Hannus

6 Uutisia

Kruunusiltojen rakennustyöt vaikuttavat veneilyyn
Pääkaupunkiseudun vapaaehtoiset valmiina auttamaan
Turvallisuushavainnoista lahjoitus

9 Kladi

Otteita alkukauden kiireistä:
Moottorin toimintahäiriöitä
Onnettomuus silmien alla
Potkuri solmussa

11 Ajassa

Pienet isojen kainalossa –
Väistämässäntöjä rannikon vesillämme:
Mitä nopeammin, sen tarkempi saa olla
Sumussa aistit hereille
Pysytään poissa isompien edestä
Laivalta näkee heikosti
Iso on todellakin iso

14 Veneilijän seuralaiset

Kalatiira
Isokoskelo
Rantasipi

16 Nyheter

Byggandet av Kronobroarna inverkar på båtlivet
Huvudstadsregionens frivilliga är färdiga att hjälpa
En donation som resultat av säkerhetsobservationer

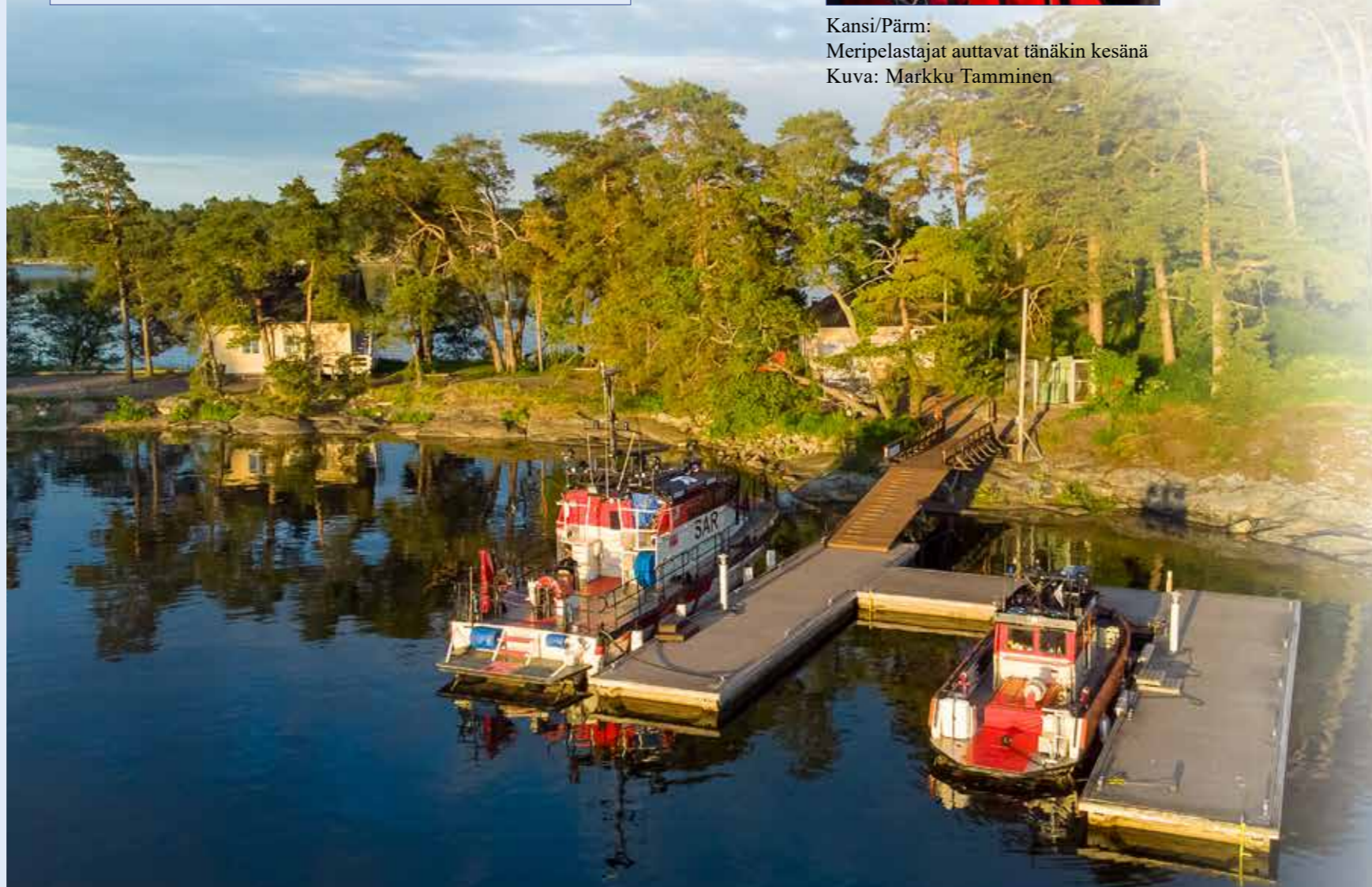
18 Kasvot

Jarmo Niininen - Ylikonstaapeli merellä

21 Älä mene tänne

Kutusärkkä ja Pikku Leikosaari

24 Trossi



Ruorin takaa

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

Kesä on täällä!



Kesä 2022 oli meille paluu normaaliin tehtävämääriin kahden erittäin kiireisen kauden jälkeen. Nähtäväksi jää, että millaiseksi tehtävämääräme muodostuvat kaudelle 2023. Joka tapauksessa olemme valmiita auttamaan kaikkia vesilläliikkujia myös tänä kesänä. Tehtävämäärät ovat yhdistykselle vain yksi numeerinen vertailuarvo eri vuosilta. Tehtävämäärät ovat hieman kaksijakoinen mittari. Toisaalta tehtävämäärä korreloi suoraan yleisen vesillä liikkuamisen aktiivisuuden kanssa ja kertoo suoraan, että mitä enemmän veneitä vesillä liikkuu, niin sitä enemmän meillä on tehtäviä. Toisaalta pienempi tehtävämäärä voi kertoa myös veneilijöiden kasvaneesta valistuneisuudesta ja veneilytaidon kehittymisestä, mikä on huippujuttu!

Veneilykausi starttasi tänä vuonna jo ennen vappua ja Helsingin Meripelastusyhdistyksen alukset saatiin toimintavalmiuteen hyvissä ajoin huhtikuussa. Päivystyskaudemme on koko avovesikauden, eli käytännössä vapusta aina marraskuun Pyhäinpäivän paraatiin asti.

Vesille lähdettäessä tulee aina tarkastaa perusasiat varusteista, veneen kunnosta, vallitsevasta ja tulevasta säästä sekä tehdä riittävä reittisuunnitelma, jotta muun muassa polttoaine riittää kyseiselle, lyhyellekin matkalle. Suurin osa avuntarpeista vesillä johtuu teknisestä viasta, joka on mahdollista huomata ja korjata jo ennen veneen irrottamista laituris-

ta. Lähtötarkastusten tekeminen aina ennen lähtöä on tehokas tapa ehkäistä venematkan katkeaminen sekä tilanteen mahdollinen kehittyminen onnettomuudeksi. Meillä vapaaehtoisessa meripelastuksessa alusten lähtö- ja paluutarkastukset tehdään aina laajojen tarkastuslistojen mukaisesti. Näin varmistamme, että olemme toimintavalmiita tarvittaviin tehtäviin. Tulisiko lähtötarkastuksista sinullekin rutiini tälle kaudelle?

Tälläkin kaudella tulemme liikkumaan erittäin paljon toiminta-alueellamme. Käymme myös venesatamissa niin avustustehtävissä kuin myös satamiin tutustumassa. Pääsääntöisesti avustustehtävämme johtavat siihen, että avustettava alus hinataan satamaan. On tärkeää, että myös uudet vapaaehtoiset meripelastajat tuntevat ja tietävät alueen satamat sekä niiden ominaispiirteet. Satamissa ja venekerhoilla vierailujemme yhteydessä esittelemme mielellämme toimintaamme ja aluksiamme. Tulkaa siis tutustumaan, kerromme erittäin mielellämme lisää toiminnastamme.

Turvallista ja aurinkoista veneilykesää toivottaen, Klaus Hannus

Bakom rodret

Sommaren är här!

Båtsäsongen inleddes i år redan före Valborg och Helsingfors Sjöräddningsförenings båtar kunde sätas i beredskap i god tid i april. Vår dejoursäsong är hela perioden för öppet vatten, dvs. i praktiken från Valborg till Allhelgonadagens parad i november.

Sommaren 2022 var för oss en återgång till normala uppdragsantal efter två mycket bråda säsonger. Det återstår att se hurdant vårt uppdragsantal blir för säsongen 2023. I varje händelse är vi redo att bistå alla till sjöss också denna sommar. Uppdragsantalet är bara ett numeriskt jämförelsetal från olika år. Uppdragsantalet är en litet tvetydig mätare. Å ena sidan korrelerar det direkt med den allmänna aktiviteten när det gäller att röra sig till sjöss och förtäljer direkt att ju mera båtar rör sig till sjöss ju flera uppdrag har vi. Å andra sidan kan ett mindre antal uppdrag också indikera att båtförarna har blivit bättre utbildade och båtfärdigheterna har utvecklats, vilket vore toppen!

När man ger sig ut på sjön ska man alltid kontrollera de grundläggande sakerna om utrustning, båtens skick, det nuvarande och kommande vädret, samt göra en tillräcklig färdplan så att bl.a. bränslet räcker för resan, också om den är kort. De flesta behoven av assistans till sjöss beror på tekniska fel, som är möjliga att upptäcka och reparera redan före båten kastar loss från bryggan. Att göra en avgångskontroll alltid före avgången är ett effektivt sätt att hindra att båtresan avbryts och att situationen utvecklas till en olycka. Hos oss i den frivilliga sjöräddningen görs båtarnas avgångs- och ankomstkontroller alltid enligt en omfattande checklista. På så sätt säkrar vi att vi är beredda för de uppdrag som behövs. Skulle avgångskontroller kunna bli en rutin också för dig under denna säsong?

Också denna säsong kommer vi att röra oss väldigt mycket på vårt verksamhetsområde. Vi besöker också båthamnar både för assistansuppdrag och för att bekanta

oss med hamnarna. De flesta assistansuppdrag leder till att båten som assisteras bogseras till hamnen. Det är viktigt att också de nya frivilliga sjöräddarna känner områdets hamnar och deras egenskaper. Vid besöken i hamnarna och hos båtklubbarna presenterar vi gärna vår verksamhet samt våra båtar. Kom alltså och hälsa på, vi berättar mycket gärna om vår verksamhet.

Jag önskar er en säker och solig båtsommar, Klaus Hannus



Uutisia

Kruunusiltojen rakennustyöt vaikuttavat veneilyyn



Kruunusiltojen rakennustyöt ovat käynnissä. Keskellä olevien tukien päälle asennetaan heinä-elokuun vaihteessa teräspalkit. Kuva: Markku Tamminen

Tänä kesänä Laajasalon ja Korkeasaaren välisen Kruunuvuoren siltojen rakennustyöt aiheuttavat katkoksen rakennustyömaa-alueen läpi kulkevalla väylällä. Sillan kulkuaukko on nostotöiden vuoksi kokonaan suljettu 25.7.2023 klo 00.00–06.00 ja 26.7.2023 klo 00.00–06.00. Jos tuulta on yli 10 m/s, nostotyöt siirtyvät seuraaviin öihin. Kulkuaukkoille tulevien siltapalkkien jälkeen seuraavan parin viikon ajan merinosturi työskentelee muiden siltapalkkien parissa. Palkit valmistetaan Kalasataman Nihdin alueella, josta kelluva nosturi hakee ne itse nostopaikalle. Nostotöiden jälkeen Kruunusiltojen alituskorkeus on 18 metriä rakennustöiden ajan. Sillan valmistuttua alituskorkeus on 20 metriä.

Korkeasaaren ja Kalasataman / Nihdin välisen Finkenin sillan rakennustyöt edistyvät myös aikataulussaan. Kesällä puretaan valun aikaiset puurakenteet ja loppukesä-

tä työmaasilta. Sillan ali voi kulkea loppusyksyn aikana, jolloin lopullinen alituskorkeus tulee olemaan 6,9 metriä.

Merihaan silta tulee kulkemaan Merihaasta Nihtiin. Sen rakennustyöt on myös aloitettu. Aluksi paikalle rakennetaan työmaasilta, jonka johdosta virallinen väylä suljetaan elokuun alussa. Veneilijät voivat kulkea paikan läpi syyskuun loppuun, jonka jälkeen alueelle jää pieni ja matala kulkuaukko. Lopullinen alituskorkeus sillalla on vain 2,5 metriä.

Hakaniemessä otetaan tänä vuonna käyttöön uusi auto- ja kevyenliikenteen silta. Tämän jälkeen Hakaniemen ja Kruununhaan yhdistävä vanha silta puretaan vuoden 2024 aikana. Tämän ja ensi vuoden ajan alituskorkeus alueella on 3,5 metriä, mutta lopullinen alituskorkeus tulee olemaan 4,7 metriä.

Kaikkien siltojen rakennustyömaiden lähistöllä kannattaa olla varovainen. Väylät alueilla ovat kapeita, ja rakennustyömaat aiheuttavat näkemäesteitä.

Jari Kankanen (vas), Päivi Stordell sekä Tommi Niemi Terramarelta ojentavat yhdistyksen puheenjohtaja Klaus Hannukselle turvallisuushavainnoista keräämänsä potin. Kuva: Markku Tamminen

Turvallisuushavainnoista lahjoitus

Raskaan merirakentamisen, ruoppauksen ja meripalveluiden johtava asiantuntija Boskalis Terramare (Terramare Oy) tukee meriturvallisuuden ylläpitämiseen liittyvää vapaaehtoistyötä lahjoittamalla vuoden 2022 hyväntekeväisysspotin Helsingin Meripelastusyhdistykselle.

Terramare kerää aktiivisesti turvallisuushavainnoja työmaillaan, joiden tarkoituksena on parantaa turvallisuuden parantaminen.

Jokainen turvallisuushavainno kerryttää Terramaren hyväntekeväisysspotin kymmenellä eurolla ja vuosittain henkilöstö päättää kertyneen hyväntekeväisysspotin lahjoituskohteen.

Tänä vuonna Terramaren lahjoitus onkin tuplasti merkittävämpi, sillä se parantaa yrityksen oman henkilöstön turvallisuutta ja mahdollistaa vapaaehtoista meripelastusta Helsingissä. Lisää Terramaresta www.terramare.boskalis.com.



Pääkaupunkiseudun vapaaehtoiset valmiina auttamaan

Porvoon, Helsingin, Meripelastusasema 1:n, Espoon sekä Porkkalan meripelastajat ovat jälleen valmiina auttamaan. Yhdistyksillä on alueella yhteensä kymmenen pelastusalusta. Kaikki pelastusalukset liikkuvat vapaaehtoisten miehistöjen voimin. Kun alukset eivät ole vesillä liikkeellä, ne saavat kiireelliset hälytykset Rajavartiolaitoksen Helsingin Meripelastusloh-

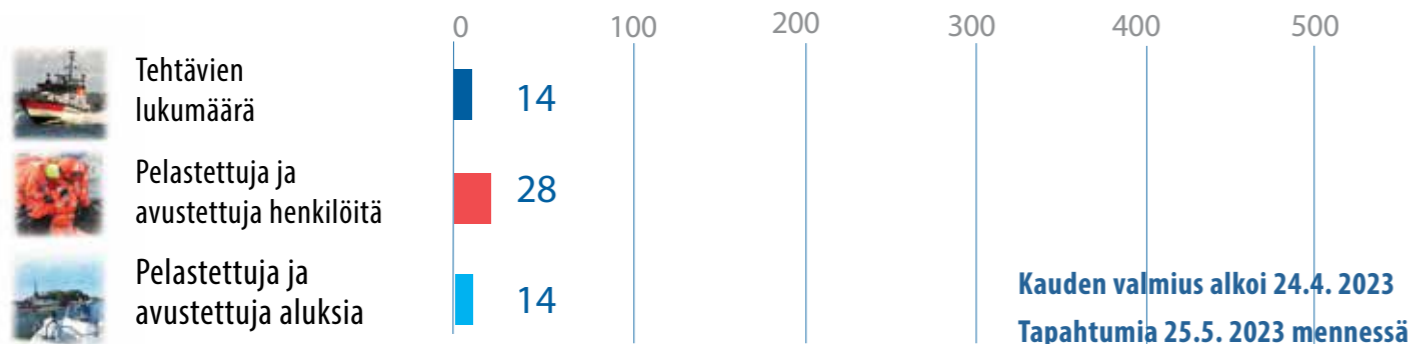
kokeskuksen sekä kiireettömät tehtävät Meripelastusseuran Trossi-palvelunumeron kautta. **Meripelastuksen hälytysnumero 0294 1000** kannattaa tallentaa puhelimen muistiin, sillä hätätilanteessa numerosarjan muistaminen voi olla vaikeaa. **Trossi-palvelunumero puolestaan on 0800 30 22 30.** Tämäkin numero päivystää 24/7, ja sinne kannattaa soittaa

tilanteissa, joissa merellä tarvitaan pulmatilanteissa apua, mutta tilanne ei ole varsinainen vaara tai hätätilanne. Jos et tiedä, kumpaan numeroon soittaisit, kannattaa ensin soittaa meripelastuksen hälytysnumeroon. Mikäli kyse ei ole meripelastuslain mukaisesta hätä- tai vaaratilanteesta, lohkokeskus ohjaa soittamaan trossi-palvelunumeroon.



PV Rautauoma ja PV Aisko keväisellä meripelastusasemalla Laajasalon VPK:n yhteisharjoituksessa. Kuva: Sami Korppi

Kauden lukuja



Kladi Otteita alkukauden kiireistä

Moottorin toimintahäiriöitä

Purjevene oli matkalla kotisatamaan tors- taina 11.5. Vuosaaren sataman ulkoväy- lällä, kun se ilmoitti tarvitsevansa apua rantautumisessa polttoaineen loppumisen takia. Yhdistyksen päivystävä päällikkö sai puhelun meripelastuslohkokeskukselta, MRSC Helsingiltä, puolilta päivin, ja soitti sitten takaisin avun tarpeessa olleen veneen päällikölle. Koska purjevene ky- keni etenemään purjein ilman moottoria, sovittiin avustuksesta vasta illemmalla

lähempänä kotisatamaa. Yhdistyksen pie- nempi pelastusvene PV Aisko oli veneen kotisatamaan sekä avusti laituripaikalle pääsemisessä. Noin kahdenkymmenen minuutin mittaisen hinauksen jälkeen Aisko oli vapaana tehtävästä kello 17.25, ja pääsi osallistumaan yhdistyksen joka- viikkoiseen harjoitukseen.

Harjoittelemineen kuitenkin keskeytyi, kun miehistö sai uuden tehtävän MRSC:ltä

kello 18.45. Hevossalmen länsipuolella poijussa ollut vene oli kadottanut moot- torin öljynpaineen moottorin käydessä. Aisko lähti kohti tehtävää Matosaaren meripelastusasemalta kello 19.03 ja oli noin kymmenessä minuutissa avustetta- van kyljellä. Koska vikaa ei saatu korjat- tua, PV Aisko hinasi avustettavan Puoti- lan venesatamaan odottamaan korjauksia. PV Aisko palasi tehtävältä kotilaituriinsa puoli yhdeksän jälkeen.



PV Aisko hinaustehtävää suorittamassa. Kuva: Oskari Toivonen



PV Aisko partioajolla merisatamassa.
Kuva: Niklas Rahola

Onnettomuus silmien alla

Yhdistyksen miehistö piti yllä välitöntä lähtövalmiutta Matosaaren laituriissa äitienpäivän sunnuntaina, kun se kello 13.00 huomasi moottoriveneen U-käännöksen Santahaminan pohjoisen puoleisella väylällä. Käännöksen seurauksena vene oli ajautunut ulos väylältä, mikä yhdistettynä lähes 40 cm matalampaan vedenkorkeuteen johti karilleajoon. Veneen runkoon ei ollut muodostunut vuotoja, mutta perävetolaite oli vaurioitunut niin, että alus oli menettänyt ohjailukyvyvyn ja ajelehti 6–7 m/s lounaistuulessa. Päivystänyt miehistö ilmoitti tehtävästä meripelastuslohkokeskukselle, MRSC Helsingille, ja lähti välittömästi PV Aiskolla avuntarvitsijaa kohti. Ajelehtivan aluksen hätähinaus aloitettiin jo kello 13.05 lisävahinkojen selvittämiseksi.



Mahdollisten henkilövahinkojen selvittämisen, vaurioiden tarkastamisen ja vuotojen etsinnän jälkeen alus hinattiin suoja-asatamaan, josta aluksen omistaja sopi hoitavansa hinauksen eteenpäin. Yllättäen syntynyt tilanne oli ohi nopeasti, sillä tehtävä oli PV Aiskon osalta ohi jo kello 13.09.

Potkuri solmussa

Torstaina 18.5. yhdistyksen päivystävä päällikkö sai puhelimitse tiedon MRSC Helsingiltä, että Sipoon saaristossa suuren matkaveneen peräköysi oli rantautuessa ajautunut veneen alle kiertäen akselin ja potkurin ympärille. Lopputuloksena veneen moottori oli sammunut. Aluksen neuvokas miehistö oli kuitenkin saanut kiinnittäytyttyä laituriin, eikä välitöntä vaaraa siten ollut. Päivystävä päällikkö sopi PV Aiskon saapuvan paikalle työpäivän jälkeen. Nelihenkinen pelastusveneen miehistö saapui avustettavan luokse kello 18.31.

PV Aiskon pintauimari tutki takertuneen aluksen potkuria, mutta totesi sen olevan paitsi pitkällä uimatason reunasta, myös syvällä vedenpinnan alla lähes kahdessa metrissä. Potkurille olisi erittäin vaikeaa sukeltaa, toiminta-aika yhdellä hengenvedolla olisi lyhyt, ja näkyvyys niin syvällä olisi heikkoa. Pintauimari kertoikin, että ei pysty köyttä poistamaan, sillä avustettavan aluksen miehistön kertoman mukaan sitä olisi kiertynyt potkuriin useita metrejä.

Tilanteen selkiytyttyä, avustettava sai hankittua paikalle sukeltajan seuraavalle päivälle. Avustettavan aluksen miehistö totesi, ettei tarvitse hinausta, sillä he pysyivät yöpymään aluksessaan. PV Aisko oli vapaa tehtävästä kello 19.12.

PV Rautauoma päivystämässä Matosaassa.
Kuva: Niklas Rahola

Pienet isojen kainalossa – Väistämissääntöjä rannikon vesillämme

Vesillä liikuttaessa kellään ei ole etuoikeuksia, vaan kaikilla on vain velvollisuuksia. Yksi tärkeimmistä velvollisuuksista onkin yhteentörmäysten ennaltaehkäiseminen. Vaikka meriteiden säännöt määrittelevätkin väistämissäännöt, niin yhteentörmäyksen sattuessa jotain on mennyt pieleen. Kokosimme muutaman perusmeriteiden säännön, ja otimme myös näkökulmaa veneiden ja laivojen kohtaamisiin.



Mitä nopeampi vauhti, sen nopeammin tilanteet vesillä etenevät. Hidastaminen antaa aikaa turvalliseen reagointiin.
Kuva: J-P Lumilahti



Sumussa tilanteet helposti yllättävät, joten kunnolliseen tähytykseen ja äänimerkkeihin kannattaa panostaa. Kuva: J-P Lumilahti



Laivan suuri koko konkretisoituu vasta aivan laivan vieressä. Kuva: Taina Salo



Vaikka laivan komentosilta on korkealla, laivan eteen jää usein iso katve, jonne häviää isompikin vene. Kuva: Sami Korppi

Mitä nopeammin, sen tarkempi saa olla

Väistämisen voi tehdä kurssia vaihtamalla tai muuttamalla nopeutta. Väistäminen kannattaa aina suorittaa turvalliseen suuntaan, eli kulkea väistettävän perän takaa, tai sitten vähentämällä selkeästi nopeutta. Kunnollisilla väistämislitkeillä väistettävä ymmärtää väistäjän aikomukset, ja osaa pitää oman suuntansa ja nopeutensa. Vaikka nopeuden lisääminen ei väistämiskeinona olekaan kielletty, kannattaa sitä välttää, sillä useasti se sisältää enemmän turhia riskejä. Nopeuden lisääminen vähentää aina myös reagointiin käytettävissä olevaa aikaa, joten turvallisuuden kannalta se on huono vaihtoehto. Joku vesillä liikkuja on myös sanonut, että jos joku väistäminen näyttää ulkopuolisesta tyhmältä, se sitä useasti myös onkin.

Sumussa aistit hereille

Näkyvyyden heikentyessä sumun tai rankkasateen vuoksi, väistäminen vaikeutuu merkittävästi. Karttaplotterilla oman paikan selvittäminen on helppoa, mutta plotterilla ei muita havaitse. Ilman tutkaa ainoa vaihtoehto onkin tehostaa tähytämistä. Katseen nostaminen plotterin ruudulta ulos merelle kannattaa. Toinen hyvä keino on nopeuden vähentäminen. Eteen tulleet veneet ilmestyvät sumusta todella nopeasti, ja mitä kovempi vauhti on, sen vähemmän reagointiaikaa on. Lähes kaikkiin katsastettuihin veneisiin kuuluu varusteena myös äänimerkki. Vaikka sumumerkkejä kuulee vesillä lähinnä ammattimerenkulkijoilta, näkyvyyden heikentyessä sumumerkkien kuuntelu ja antaminen on yksi hyvä keino yhteentörmäysten estämisessä.

Pysytään poissa isompien edestä

Suomessa väylät ovat ahtaat, ja etenkin laivaväylillä liikenne on toisinaan erittäin vilkasta. Näitä väyliä kannattaa vältellä reittivalinnoilla, jolloin laivojen eteen ei vahingossakaan joudu. Vaikka meriteiden sääntöjen mukaan konevoimalla kulkeva alus lähtökohtaisesti väistääkin purjeilla liikkuvaa, niin rannikollamme moottori- sekä purjeverneet väistävät käytännössä kaikkia laivoja. Tämä johtuu siitä, että meriteiden sääntöjen mukaan pituudeltaan alle 20 metrin alus tai purjealus ei saa estää sellaisen aluksen kulkua, joka voi navigoida turvallisesti vain itse ahtaassa kulkuväylässä. Vesiliikennelaisissa puolestaan määritellään, että ahtaalla kulkuväylällä tarkoitetaan kaikkia Suomen rannikon ja sisäisten kulkuvesien väyliä, lukuun ottamatta avoimilla ja syvillä selkävesillä kulkevia väyliä ja väyläosuuksia.

Laivalta näkee heikosti

Toisin kuin voisi kuvitella, veneiden havainnointi isoilta aluksilta voi olla erittäin hankalaa. Vaikka suurin näkemäeste muodostuu laivoissa, joissa komentosilta on perässä, käytännössä harvalta laivalta näkee lähellä aluksen keulaan. Pahimmillaan tähän katveeseen hukkuu isompikin vene. Laivojen keulan edestä kulkevat huviveneet aiheuttavat komentosillalla muutenkin turhia sydämentykytyksiä, sillä sillalla olevat voivat vain toivoa veneen pääsevän laivan keulan edestä turvallisimmille vesille. Väistämismahdollisuuksia isolla laivalla ei käytännössä Suomen rannikon vesillä ole.

Iso on todellakin iso

Avomeri ja suuret selät hämäävät, sillä läheltä katsottuna laivat ovat todella suuria. Iso koko hämää helposti myös nopeudessa, sillä matkustajalaivan 20–25 solmun vauhti ei merellä näytä juuri miltään. Mitä lähem-



Laivan kyky väistää rannikkomme väylillä on rajallinen, eteen ei siis kannata mennä. Kuva: J-P Lumilahti

mäs laiva tulee, laivan todellinen nopeus paljastuu kuin varkain. Väistämisen kohdalla koon ja nopeuden aiheuttama illuusio voi helposti hämätä. Näistä syistä laivan väistäminen kannattaa aloittaa ajoissa. Todellista riskipeliä on hyppiä vesiskootte-

rilla laivojen muodostamista aalloista. Konevian tai kaatumisen sattuessa auttamismahdollisuudet ovat vähissä. Laivat myös muodostavat näkemäesteitä, jolloin yhteentörmäyksen riskit toisiin veneilijöihin sekä vesiskoottereihin kasvavat merkittävästi.

Veneilijöiden seuralaiset

Mitäpä olisi veneily ilman ympärillä olevia eläimiä? Yhdistyksemme aktiivilla Iska Ikävalkolla on meripelastusvarusteiden lisäksi matkassa usein kamera mukana, sillä koskaan ei voi tietää mitä linssin eteen vesillä tulee. Pyysimme kesän kunniaksi Iskaa kavelemaan arkistojaan ajatuksella, että millaisia siivekkäitä tänä kesänä Helsingin rannoilla voisi tulla vastaan.



Kalatiira

Kalatiira on pienehkö tiira, jonka siipien kärkiväli on noin 75 cm. Lintu pesii järvisseudulla, mutta myös merialueella sisäsaaristossa. Tunnuksomaisesti kalatiira lepattaa paikoillaan ja nappaa syöksen veden pinnan lähellä uivia pieniä kaloja

ravinnokseen. Kalatiirat munivat toukokuussa kerrallaan 1–3 munaa, joita molemmat puoliset hautovat. Laji on Suomessa elinvoimainen, mutta silti rauhoitettu. Kannaksi arvioidaan 30 000–70 000 paria.

Kalatiira tähyttämässä veteen auringon laskun aikaan Katajanokan edustalla.

Isokoskelo

Isokoskelo on suurikokoinen sukeltajasorsa. Siipien kärkiväli on noin 85 cm. Isokoskelo pesii sisäsaaristossa ja järvissä. Emomunni huhti-toukokuussa 8–12 munaa, jotka se yksin hautoo. Kuoriutuessaan osa naaraista ryövää muilta lisää poikasia, jolloin syntyy suurpoikueita. Ravinnokseen isokoskelot saalistavat taitavasti kaloja sukeltamalla. Koiraat muuttavat etelään jo alkukesästä. Naaraat ja poikueet kerääntyvät puolestaan loppukesästä isoiksikin parviksi saalistusta ja muuttoa varten. Pesimäkannaksi on arvioitu 20 000–30 000 paria.

Isokoskeloseurue paistattelemassa päivää Matosaaren rantakalliolla.



Rantasipi

Pienehkö kurppien heimon kuuluva kahlaaja, jonka siipien kärkiväli on noin 33 cm. Rantasipit pesivät avoimen veden äärellä kivikkoisella ja soraisella järven tai meren rannalla. Toukokuussa pesinnän aloitettava rantasipi munii kerralla 4 munaa. Poikaset etsivät kuoriutuessaan itse ravintonsa jo hyvin pienenä. Kahlaajille tyyppilliseen tapaan, rantasipi etsii selkärangattomia eläimiä syötäväkseen kahlaamalla ja rantojen kivikkoja läpikäymällä. Suomen pesimäkannaksi on arvioitu 150 000–200 000 paria.

Rantasipi kuvattuna aurinkoisena päivänä Matosaaren meripelastusaseman rannalta.



Byggandet av Kronbroarna inverkar på båtlivet



Denna sommar förorsakar byggnadsarbetena på bron mellan Degerö och Högholmen ett avbrott på farleden som går genom arbetsområdet. Brons öppning är helt stängd den 25.7. 2023 kl. 00.00–06.00 och den 26.7. kl. 00.00–06.00. Om vinden är över 10 m/s flyttas lyftarbetena till följande nätter. Efter broöppningen arbetar havskranen två veckor med de andra brobalkarna. Balkarna färdigställs på Knekten där den flytande kranen hämtar dem själv. Efter lyftarbetena är den fria höjden under Kronbroarna 18 m under byggnadstiden. När bron är färdig är den fria höjden 20 m. Byggnadsarbetet på Finkes bro mellan

Högholmen och Fiskehamnen /Knekten framskrider också enligt tidtabell. På sommaren rivs de träkonstruktioner som använts i gjutningskedet och på sensommaren rivs arbetsplatsbron. Under senhösten kan man fara under bron vars slutliga fria höjd blir 6,9 meter. Arbetet på Havshagsbron, som leder från Havshagen till Hanaholmen och Knekten har påbörjats. Först byggs en arbetsplatsbro vilket medför att den officiella farleden stängs i början på augusti. Båtfarare kan röra sig genom området till slutet av september, efter det kvarstår en liten och låg öppning för trafik. Den slutliga fria höjden för bron blir bara 2,5 meter.

På de tillfälliga balkarna i mitten kommer det att installeras stål balkar under juni-juli. Därför kommer farleden att vara stängd under några nätter. Bild: Markku Tamminen

I Hagnäs tas en ny bro för biltrafik och lätt trafik i bruk i år. Efter det rivs den gamla bron mellan Havshagen och Kronohagen under år 2024. Under detta och nästa år är den fria höjden på området 3,5 meter men den slutliga fria höjden kommer att vara 4,7 meter.

Det lönar sig att vara försiktig nära alla brobyggsplatser. Farlederna på området är smala och byggnadsplatserna utgör sikt-hinder.

Huvudstadsregionens frivilliga är färdiga att hjälpa

Sjöräddarna i Borgå, Helsingfors, Sjöräddningsstation 1, Esbo och Porkkala är igen färdiga att hjälpa. Föreningarna har sammanlagt tio räddningsbåtar på området. Alla räddningsbåtar rör sig med frivilliga krafter. När båtarna inte är ute på sjön får de sina brådskande alarm via Gränsbevakningsväsendets Sjöräddningsundercentral i Helsingfors och de icke-brådskande uppdragen via Sjöräddningssällskapets Trossen-servicenummer. **Sjöräddningens alarmnummer 0294 1000** lönar det sig att spara i telefonens minne för i en nödsituation kan det vara svårt att komma ihåg sifferserien. **Trossens servicenummer är 0800 30 22 30.** Också detta nummer dejourerar 24/7 och dit lönar det sig att ringa

i situationer där man till havs behöver hjälp i en problemsituation men situationen inte är en egentlig fara eller en nödsituation. Om du inte vet vilket nummer du borde ringa till lönar det sig att först ringa

till sjöräddningens alarmnummer. Om det inte är fråga om en nöd- eller farosituation enligt sjöräddningslagen instruerar undercentralen dig att ringa Trossen-servicenumret.



Bild: Sami Korppi

Säkerhetsobservationer blev en donation

Boskalis Terramare (Terramare Oy), som är en ledande expert på tungt byggande till havs, muddring och marina tjänster, stöder frivilligarbete som stöder upprätthållandet av sjösäkerheten genom att donera sitt säkerhetsanslag för år 2022 till Helsingfors Sjöräddningsförening. Terramare samlar aktivt säkerhetsobservationer på sina arbetsplatser och de är avsedda att förbättra säkerheten. Varje säkerhetsobservation bidrar till välgörenhetsdonationspotten med tio euro och varje år beslutar personalen om donationsobjektet för årets välgörenhetspott. Detta år är Terramares donation dubbelt så betydande för den förbättrar bolagets egen personals säkerhet och möjliggör frivillig sjöräddning i Helsingfors. Mer om Terramare på www.terramare.boskalis.com.

Jari Kankanen (till vänster), Päivi Stordell och Tommi Niemi från Terramare överräcker potten som samlats genom säkerhetsobservationer till föreningen ordförande Klaus Hannus. Bild: Markku Tamminen



Jarmo Niininen – Ylikonstaapeli merellä

Ylikonstaapeli Jarmo Niininen on työssään kohdannut monenlaista, muun muassa saman tehtävän aikana hinaaja Pegasoksen uppoamisen jälkeiset etsinnät ja taksiveneen karilleajon.

Suomenlinnassa on rauhallinen aamupäivä ja merivartioasema vaikuttaa ulkoa hyvin hiljaiselta. Täällä päivystävät venepoliisin veneet, Ville 1 ja Ville 3. Pian portille saapuukin hymyilevä poliisi. Ylikonstaapeli Niininen kertoo nyt venepoliisin toiminnasta 30-vuotisella kokemuksella.

Helsingissä venepoliisi kuuluu Helsingin poliisilaitokseen, samaan liikenteen osastoon muun muassa hevosten kanssa. Yksi keskeinen tehtävä onkin vesiliikenteen valvominen. Niininen kertoo, että kahden veneen lisäksi käytössä on kolmas pienempi avovene sekä kaksi tehokasta vesiskootteria. Niitä voidaan käyttää veneen tukena esimerkiksi väylää suljettaessa tai tarvittaessa itsenäisenä yksikkönä, kuten moottoripyörää maissa.

Ylikonstaapeli Jarmo Niininen tekee poliisin työtä vähän erilaisella kalustolla. Kuva: Niklas Rahola

Laidasta laitaan

Venepoliisin tehtäväkenttä on laajempi kuin äkkiseltään uskoisi. Vesiliikennevalvonnan lisäksi poliisin veneyksiköt suorittavat saarissa ja vesillä samoja poliisin perustehtäviä kuin maissakin. Poliisi tulee paikalle, jos esimerkiksi tarvitaan rikostutkintaa mökkipalon osalta, tai jos vaikkapa ulkoilusaareissa kohdetaan häiriökäyttäytymistä. Niininen lisää vielä, että toisinaan myös Suomenlinnan kaupalta tulee ilmoituksia näpistyksistä ja murroista, jolloin venepoliisi onkin paikalle saapuva yksikkö.

Suomenlinnasta, Helsingin merivartioasemalta käsin, operoivat myös Tullin ja Rajavartiolaitoksen veneyksiköt ja yhteistoiminta onkin tiivistä. ”Monesti Tullin vene on ulompana, lähellä aluevesirajaa, ja poimii rajan ylittävät veneet nopeasti tarkastukseen,” Niininen kuvaillee. Tällöin esimerkiksi Poliisin yksiköt partioivat sisempänä saaristossa. Poliisin kaluston kaksi venettä asettuvatkin hänen mukaansa sopivasti Rajavartiolaitoksen suurempien, lähes 15-metristen partioveneidä ja pienempien, avonaisten nopeiden veneiden välille. Näin

tehtäviä osoitetaan esimerkiksi alusten kyvykkyyksien mukaan.

Mieleen painuvimmaksi tehtäväkseen Niininen mainitsee hinaaja Pegasoksen kaatumisen jälkeiset etsinnät. Hinaaja oli kaatunut rahtilaivan vedettyä sen ensin poikittain kulkusuuntaan nähden hinaajan keskellä olleesta hinauspisteestä, ja sitten edelleen kyljelleen, jolloin hinaaja alkoi päästää vettä sisään. Auttajia oli tuolloin liikkeellä paljon, niin viranomaisista kuin vapaaehtoisista, ja paikalla oli myös Merivoimien aluksia läheisestä sotaharjoituksesta. Kesken etsintöjen toimittajia kuljettanut taksivene ajoi karille keskellä etsintäaluetta, mikä tietenkin työllisti etsijöitä. Tosin karilleajossa onneksi välttyttiin henkilövahingoilta.

Mieluisimmiksi tehtäviksi Niininen taas mainitsee ne, joilla kokee olleensa avuksi. Hän korostaa auttamishalua, ja kertoo asiakkaan kiitoksen olevan erityisen paljokitsevä.

Kiinnostus ratkaisee

Pienestä pitäen veneillyt Niininen haikautui venepoliisiin halutessaan tehdä harrastuksestaan ammatin. Tehtävät venepoliisissa eivät tosin edellytä harrastuneisuutta entuudestaan, vaan poliisi kouluttaa itse tehtäviin tarpeen mukaan. Niininen kuvailee, että tärkeintä on olla aktiivinen ja osoittaa kiinnostusta. Monesti poliisissa on mahdollista tutustua toisiin tehtäviin, ja venepoliisin kohdalla saattaakin päästä tuuraamaan kesälomia. Parhaassa tapauksessa vakituinen paikka kuitenkin löytyy heti.

Venepoliisi liikkuu saaristossa koko avovesikauden. Poliiseja venepoliisissa on yhdeksän, ja vuorossa on siten kolme kerrallaan. ”Kolmen miehistöllä pyritään liikkumaan”, Niininen kertoo. Hänen mukaansa poliisi on vesillä vuorokauden ympäri, tarvittaessa esimerkiksi Rajavartiolaitoksen yksikön kyydissä. Tehtäviä on eniten kuitenkin kesälomien aikaan sekä keväisin ja syksyisin viikonloppuna.



Venepoliisin lippulaiva ”Ville 3” Vallisaaren laiturissa. Kuva: Poliisi/Jarmo Niininen

Kasvot

Vesillä kiirettä

Veneilijöiltä Niininen toivoo rauhallisuutta vesillä liikuttaessa. Hän kannustaa nautiskelemaan kesäpäivästä jatkuvan kiirehtimisen sijaan. Niininen myös korostaa muiden vesilläliikkujien huomioimista ja tähyttämisen merkitystä, sillä merellä kaikki eivät tule samasta suunnasta, kuten autotiellä. Lopuksi hän painottaa jokaisen veneen päällikön velvoitetta tuntea vesiliikennelaissa määritetyt päällikön velvollisuudet, ja toimia niiden mukaisesti.

Teksti: Niklas Rahola



Viranomaisten yhteinen asemapaikka on aivan Suomenlinnan ytimessä.
Kuva: Niklas Rahola

Venepoliisin kalusto:

”Ville 1” – Kewatec Patrol 1190
Pituus 11,9 m
Leveys 3,4 m
Paino 10 t.
Koneteho 1000 hv.
Propulsio – Vesisuihku

”Ville 3” – Faster 940
Pituus 10,5 m
Leveys 3,3 m
Paino 6,5 t.
Koneteho 500 hv.
Propulsio – Vesisuihku

Lisäksi:
Alucraft 20 sp -avovene
Pituus 6,3 m, perämoottori 150 hv.

Kaksi 300 hevosvoiman vesijettiä



Tarvittaessa poliisiveneellä päästään saaristoon varsin nopeasti.
Kuva: Poliisi/Jarmo Niininen

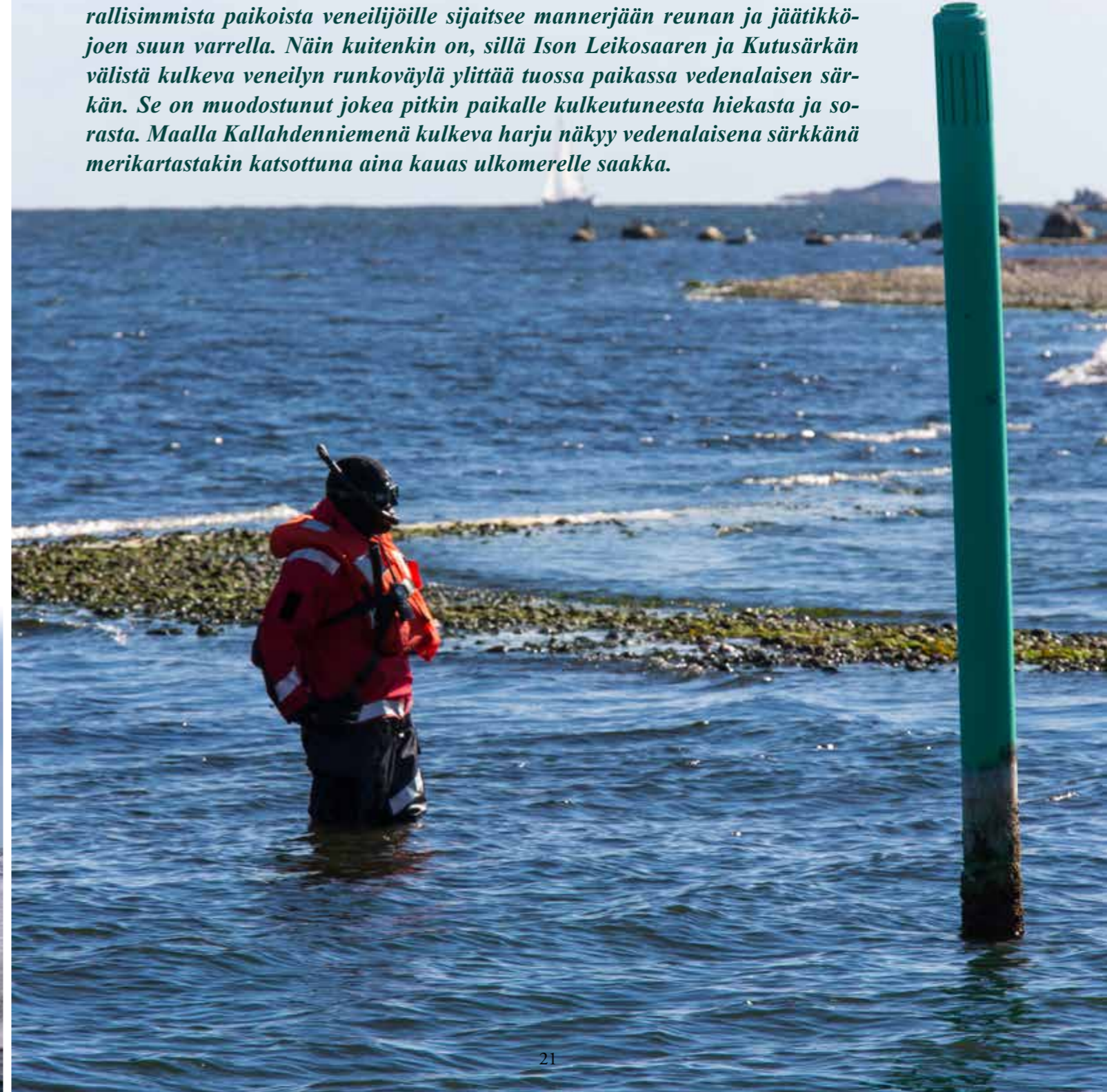


Vesijetit ovat nopeita ja tehokkaita työkaluja.
Kuva: Poliisi/Jarmo Niininen

Älä mene tänne –

Kutusärkkä ja Pikku Leikosaari

Eipä olisi viimeisimmän jääkauden jälkeen uskonut, että yksi Helsingin vaarallisimmista paikoista veneilijöille sijaitsee mannerjään reunan ja jäätikköjoen suun varrella. Näin kuitenkin on, sillä Ison Leikosaaren ja Kutusärkän välistä kulkeva veneilyn runkoväylä ylittää tuossa paikassa vedenalaisen särkän. Se on muodostunut jokea pitkin paikalle kulkeutuneesta hiekasta ja sorasta. Maalla Kallahdenniemenä kulkeva harju näkyy vedenalaisena särkkänä merikartastakin katsottuna aina kauas ulkomerelle saakka.



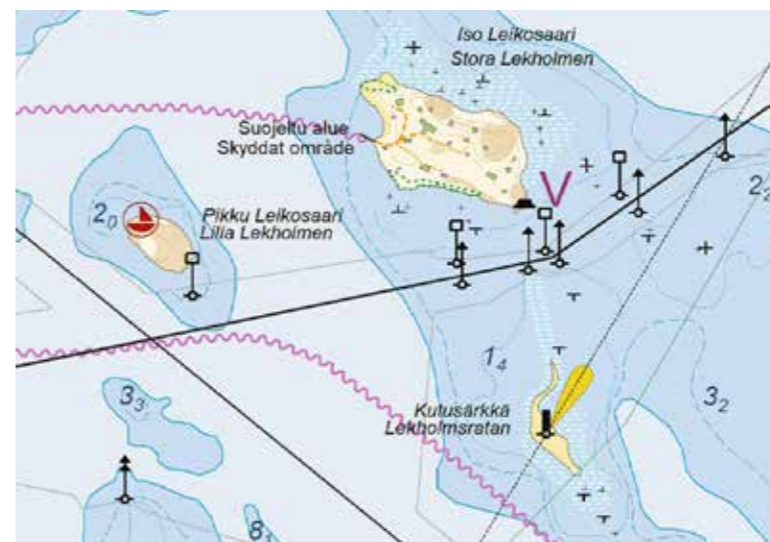
Älä mene tänne

Miksi sitten juuri Kutusärkän luona sattuu onnettomuuksia? Särkän johdosta vesi alueella on matalaa, eikä yhtäkään viittaa voi ohittaa väärältä puolen. Eksyminen aiheuttaa helposti pohjakosketuksen ja todennäköisesti potkurin vaurioitumisen. Kovaa vauhtia ajettaessa, vaarana on koko perävetolaitteen tai perämoottorin alaosan irtoaminen. Vuosien varrella useita veneitä on myös uponnut, kun yhtäkkiä runkoon tulleen suuren reiän kautta vettä tulee sisään enemmän kuin saavista kaataen. Jos matka on vähänkään matalikolta päässyt jatkumaan, saattaa veden tulo olla pahimmillaan, kun vene on päässyt syvempään kohtaan. Tällöin pelastustoimilla on jo kiire.

Vuosittain pelkästään PV Rautauoma ja PV Aisko irrottavat Kutusärkän ja Ison Leikosaaren välistä useita veneilijöitä. Tyypillisin aika onnettomuuksille on alkuiltä, jolloin aurinko paistaa lännestä Helsinkiä kohti kulkevien veneilijöiden kasvoihin. Vasta-aurinkoon kuljettaessa punaisten ja vihreiden viittojen värittäminen myös sekoittuu helposti. Onnettomuusriskiä lisää väylän tekemä mutka, minkä vuoksi viittojen värillä, ohitusjärjestyksellä ja kulkupuolella on merkityksensä. Väylän parantaminen ja muokkaaminen alueella on vaikeaa, sillä alue sijaitsee luonnonsuojelualueella. Suoraa, syvää ja laajaa väylää alueelle ei ole tulossa, joten turvallinen tapa on hidastaa vauhtia keppiviidakkoon tullessa.



Pikku Leikosaari ja Kutusärkkä sijaitsevat Itä-Helsingin vesillä Vuosaaren eteläpuolella. © Traficom 2023



Veneilyn runkoväylä kulkee Ison Leikosaaren ja Kutusärkän välistä. Väylän tekemä mutka yhdistettynä hiekkasärkän matalaan veteen tekee alueesta onnettomuusalttiin. Suosittu Pikku Leikosaari sijaitsee myös aivan vieressä. © Traficom 2023

Toisenlainen Pikku Leikosaari

Aivan Kutusärkän vieressä sijaitsee suosittu Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen omistama Pikku Leikosaari. Täällä pohjakosketukset eivät veneilijöitä vaivaa, sillä saaren suhteellisen syvät rannat yhdistettynä saaren jyrkään rantakallioon mahdollistavat turvallisen rantautumisen isommallekin veneelle. Sen sijaan virta- ja moottoriongelmat ovat tälle pienelle, saunankin omistavalle saarelle tyypillisiä. Jääkaappi, stereot, lämminvesivaraaja sekä jatkuvasti moottorin käynnistymistä varten päällä pidetty virta kuluttavat akun nopeasti loppuun. Kaksiakkujärjestelmässä ongelmia ei pitäisi ilmetä, mutta monella käyttö- ja käynnistysakut ovatkin toisiinsa yhdistettynä. Virta-avainta käännettäessä tuloksena on vain naks tai matala vou vou -ääni, eikä retken päätteeksi moottori enää käynnistyäkään. Kiirettä tällaisissa tehtävissä harvoin on. Ja onneksi lääkekin on helppo, sillä apuvirralla moottorit useimmiten hurauttavat käyntiin. Samalla myös päävirtakatkaisijan ja kaksiakkujärjestelmän saloihin perehdyttävä lyhyt opastus auttavat estämään seuraavat virran loppumiset.

Teksti: Vihreän viitan toisella puolen vesi madaltuu Särkän vuoksi hyvin nopeasti.
Kuvat: Markku Tamminen



VAHINKO VOI YLLÄTTÄÄ
KOKENEENKIN VENEILIJÄN.



SPV:n
jäsenille vain
78€!

MERPELASTUSSEURAN
TROSSI
VENEESI TURVAKSI

Jos sinulla on Meripelastusseuran
Trossi-jäsenpalvelu, hinaamme
veneesi turvaan maksutta.

Hanki Trossi nyt: trossi.fi



MERPELASTUSSEURA
SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET



HELSINGIN MERPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki