

STADIN TROSSI

HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS

3-4/2023

HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



**Voiko tästä
mennä vai
eikö voi? –
merikartat
päivittyvät**

**Älä mene tänne –
Ison Leikosaaren ja
Santisen välinen
matala**

**Kiikaroitavaa
laineille ja
rannoille**

Vapaaehtoiset apunasi vesillä

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

STADIN TROSSI 3-4/23

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

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:
4808 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

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





Tässä numerossa

4 Ruorin takaa

Puheenjohtaja
Klaus Hannus

6 Yhteisöjäsenet

Helsingin Meripelastusyhdistyksen yhteisöjäsenet 2023

7 Uutisia

Rajoitusalueet ja puuttuvat merimerkit netistä
Aiskon seuraajaa valmistumassa
Finkensilta valmistuu

10 Kladi

Otteita alkukauden kiireistä:
Palava mökki
Vesijetti täynnä vettä
Viimeiset tehtävät

12 Ajassa

Voiko tästä mennä vai eikö voi?
– merikartat päivittyvät
Tarkkoja mittauksia
Muutakin kuin sanahelinää
Millaisilla kartoilla veneillään?
Plottereissa ajantasaisempaa?

16 Kiikaroitavaa laineille ja rannoille

Haahka
Tukkasotka
Harmaahaikara

18 Nyheter

Begränsningsområden och sjömärken som fattas på nätet
RB Aiskos efterträdare färdigställs
Finkes bro blir färdig

21 Älä mene tänne

Älä mene tänne: Ison Leikosaaren ja Santisen välinen matala

23 Vesisankarit

Vesipelastustaidot tutuiksi stadin peruskoululaisille

24 Joulutervehdys



Kansi/Pärm:
Lumienkeli, Melina Tunturipuro
Kuva: Markku Tamminen

Ruorin takaa

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

Veneilykaudella 2023 Helsingin Meripelastusyhdistys suoritti yhteensä 147 tehtävää (144 tehtävää vuonna 2022). Tehtävämäärämme jatkoi tasaista kasvuaan ja määrä korreloi luonnollisesti lisääntyneen veneilyn ja vesillä liikkumisen kanssa. Koronakesät näyttävät kahtena poikkeuksellisen vilkkaana kesänä tilastoissamme, kun suoritimme yli 200 tehtävää kumpanakin kesänä.

Tällä kaudella keskityimme erityisesti vapaaehtoisiehdistön hyvinvointiin, yhteisöllisyyden vahvistamiseen ja edellytysten luomiseen, jotta vapaaehtoiset voivat keskittyä olennaiseen: vapaaehtoiseen meripelastustoimintaan, kouluttautumiseen ja harjoitteluun.

Tavoitteenamme on edelleen sekä vapaaehtoisten meripelastajien lukumäärän kasvattaminen että Trossi -jäsenten määrän kasvattaminen. Vapaaehtoisten määrän lisäämisellä haluamme varmistaa, että pystymme jatkossakin edistämään turvallisuutta vesillä ja suorittamaan kasva määrä tehtäviä. Mikäli vapaaehtoisessa aktiivimiehistössä toimiminen kiinnostaa, niin mielellään kuulisimme sinusta lisää. Tutustu rekryprosessiimme tarkemmin osoitteessa: <https://meripelastus.fi/toiminta/tule-mukaan/>

Kalustomme tulee uudistumaan ensi kaudella osin kun nykyinen PV Aisko siirretään toiseen yhdistykseen ja saamme uuden, vastaavan aluksen. Nykyinen PV Aisko on toiminut erinomaisesti ja pääosa tehtävistämme on suoritettu PV Aiskolla. Yhdistyksessämme PV Aiskolla

ajetaan kuitenkin merkittävä määrä konetunteja vuodessa ja on kokonaisuuden kannalta optimaalista siirtää hyväksi todettu alus alueelle, jossa tehtävämäärä on pienempi kuin Helsingin alueella. Tällä järjestelyllä varmistetaan mahdollisimman pitkä elinkaari alukselle.

Suuri kiitos kuluneesta kaudesta niin vapaaehtoisille meripelastajille, yhteistyökumppaneille kuin myös kaikille vesilläliikkujille. Nyt on aika siirtää hetkeksi ajatukset veneilystä talviharrastuksiin.

Rauhallista joulunaikaa ja erinomaista uutta vuotta!

Klaus Hannus



Bakom rodret

Under båtsäsongen 2023 utförde Helsingfors Sjö- räddningsförening sammanlagt 147 uppdrag (144 under 2022). Antalet uppdrag fortsätter stadigt att växa och antalet korrelerar naturligtvis med det ökande båtlivet. Coronasomrarna är två exceptionellt livliga i vår statistik, då vi utförde över 200 uppdrag båda somrarna.

Under denna säsong koncentrerade vi oss speciellt på det frivilliga manskapets välbefinnande, stärkandet av gemenskapen och skapandet av förutsättningar, så att de frivilliga kan koncentrera sig på det väsentliga: den frivilliga sjöräddningsverksamheten, utbildningen och övningarna.

Vårt mål är fortfarande att öka antalet av både frivilliga sjöräddare som också antalet Trossenmedlemmar. Med ökningen av antalet frivilliga vill vi säkra att vi också i framtiden för vår del kan främja säkerheten till sjöss och utföra ett växande antal uppdrag. Om du är intresserad av att fungera i aktivbesättningen vill vi gärna höra mera

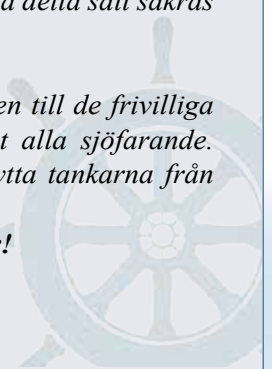
om dig. Bekanta dig med vår rekryteringsprocess på adressen <https://meripelastus.fi/toiminta/tule-mukaan/>

Våra båtar kommer delvis att förnyas under nästa säsong när den nuvarande RB Aisko flyttas till en annan förening och vi får en ny motsvarande båt. Den nuvarande RB Aisko har fungerat utmärkt och huvudparten av våra uppdrag har utförts med RB Aisko. I vår förening kör vi dock ett betydande antal maskintimmar med RB Aisko och det är ur helhetssynpunkt optimalt att flytta en båt som konstaterats vara bra till ett område där antalet uppdrag är mindre än i Helsingfors. På detta sätt säkras en möjligast lång livscykel för båten.

Ett stort tack för den gångna säsongen till de frivilliga sjöräddarna, samarbetspartners samt alla sjöfarande. Nu är det tid att för ett ögonblick flytta tankarna från båtlivet till vintriga sysselsättningar.

En fridfull jul och ett utmärkt nytt år!

Klaus Hannus



Hallituksen nuorta energiaa ja yhdistykselle uusi varapuheenjohtaja

Yhdistyksen sääntömääräinen syyskokous järjestettiin 30.11.2023. Kokouksessa valittiin hallitukseen kolme uutta jäsentä sekä puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja. Yhdistyksen puheenjohtajana jatkaa Klaus Hannus. Varapuheenjohtajaksi valittiin Kuisma Pulkkinen. Pitkään yhdistyksessä toimineen Timo Pärin lisäksi hallitukseen valittiin muutaman vuoden toiminnassa mukana olleet Olivia Korkeela ja Marleena Järvinen.

Helsingin Meripelastusyhdistyksen yhteisöjäsenet 2023

Astrid Charter Oy
Aurinkolahden venekerho ry
Autokoulu Kulmis
Brändö Seglare Rf
E & E Mäntylä Ky
Hakaniemen Venekerho Ry
Halkolaiturin Veneilijät Ry
Harjanti Oy
Helsingfors Segelklubb Ry
Helsingfors Segelsällskap Rf
Helsingin Meriveneilijät Ry
Helsingin Moottorivenekerho Ry
Helsingin Navigaatioseura Ry
Helsingin Rakennusmestari-
veneilijät
Helsingin Työväen Pursiseura
Humallahden Venekerho Ry
Humalniemen Venekerho Ry
Iha-Lines Oy
Jouko Lindgren Oy
Jt-Line Oy
Juha Snell Oy
K. Hartwall Oy Ab
Karinkiertäjät ry
Kartanon Venekerho

Katajanokan Venekerho KNV Ry
Kipparlahden Venekerho
Koivusaaren Pursiseura Ry
Kuljetus Reen Oy
Kulosaaren
Partiolaisten Vanhempainyhdistys
Lautasaaren Veneilijät R.y.
Leevene Oy
Leppäluodon Venekerho Ry
Marjaniemen Melojat ry
Merenkävijät Ry
Merihaan Veneseura Ry
Merimelojat Ry
Merisataman Venekerho Ry
Munkan Venekerho Ry
Nyländska Jaktklubben Rf
OP:n Kipparit ry
Oy Maritim Ab
Puutilan Venekerho Ry
Pursiseura Sindbad Ry
Rapala VMC Oyj
Rederi Ab J. L. Runeberg
Reposalmen Venekerho ry
Roihuvuoren ja
Tammisalons Meriulkoilijat

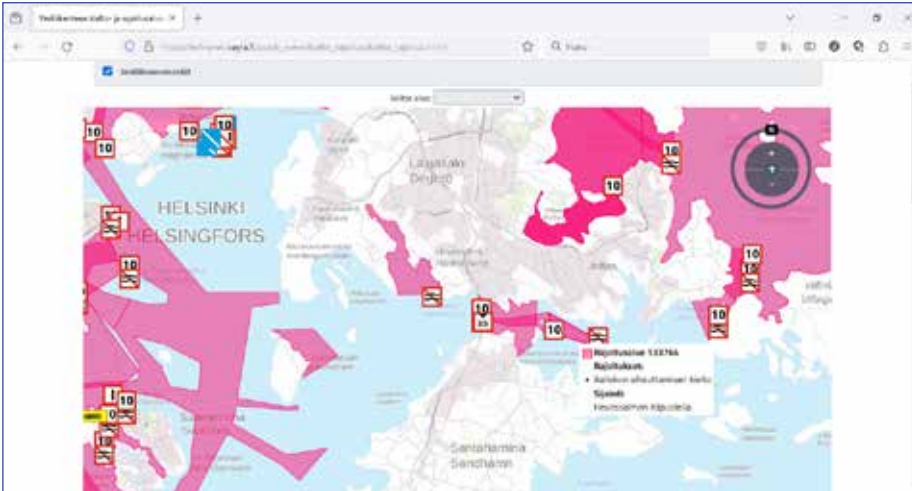
Roihuvuoren Venekerho ry
Royal Line Oy
Sarvaston Venekerho Ry
Sibbo Navigationssällskap r.f
Suomalainen Pursiseura Ry
Suomen Moottoriveneklubi Ry
Suomenlahden Uistelijat r.y.
Suomenlinnan Liikenne Oy
Suomenlinnan Pursiseura ry
Suomenlinnan Venekerho Ry
Taivallahden Venekerho Ry
Tammisalons Merivenekerho Ry
Tilintarkastus DFK Oy
Top-Boat
Transfennica
Vantaan Veneilijät Ry
Vartiokylän Ranta- ja Venekerho
Veka Line Oy
Vmax Oy
Vuosaaren Purjehtijat VP ry
Vuosaaren Urheilukalastajat Ry
Vuosaaren Venekerho Ry
Yliskylän Venekerho Ry

Kiitos tuestanne!

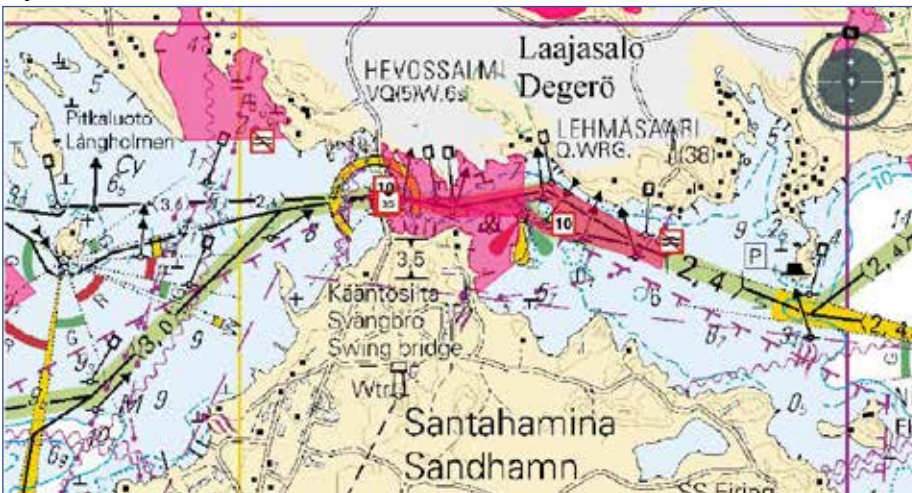


Uutisia

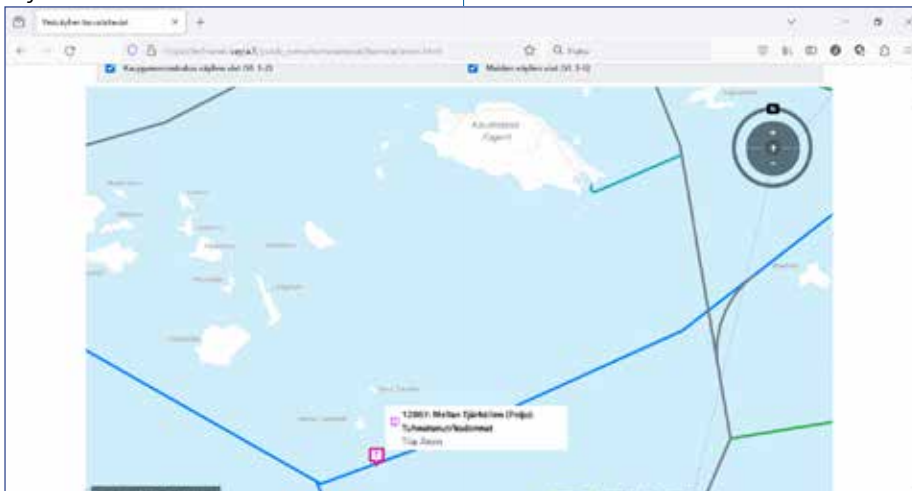
Rajoitusalueet ja puuttuvat merimerkit netistä



Rajoitus 1



Rajoitus 2



Merkit 1

Kielto- ja rajoitusalueiden havaitseminen merellä merkeistä on usein hankalaa. Lisäksi alueet voivat olla laajojakin, joten aina ei muista millaisia rajoituksia väylällä tai alueella mahtaa olla. Väyläviraston nettisivuilla on olemassa kartta, josta voi helposti katsoa kaikki Suomessa olevat kielto- ja rajoitusalueet. Aivan täydellinen kartta ei tosin vielä ole, sillä jostakin vanhoista, lähinnä kuntien tekemistä päätöksistä, ei Väylävirastolla välttämättä ole tietoa. Virasto kyllä koittaa nämäkin saada kartalle, joten jos puutteita esiintyy niistä kannattaa ilmoittaa suoraan Väylävirastoon. Kartta löytyy osoitteesta <https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat/rajoitusalueet>.

Väyläviraston sivuilta löytyy toinenkin hyödyllinen karttapalvelu. Puuttuvat merenkulun turvalaitteet löytyvät myös yhdelle karttapohjalle laitettuna osoitteesta <https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat/turvalaitteet/turvalaitteeviat>. Mikäli tuntuu siltä, ettei merimerkkiä näy, tai loisto on pimeänä, voi kyseisen merkin tilanteen tarkastaa kyseisestä palvelusta. Puuttuvista merimerkeistä tai rikkoutuneista turvalaitteista ilmoitukset voi tehdä puhelimitse numeroon 0800-181818 tai sähköisesti <https://extranet.vayla.fi/pooki> www.palaute.

Rajoitus 1
Kaikki Suomen kielto- ja rajoitusalueet löytyvät Väyläviraston karttapalvelusta.
Kuvakaappaus Väyläviraston sivulta

Rajoitus 2
Lähempää katsottuna kielto- ja rajoitusalueet näkyvät merikarttaan sidottuna.
Kuvakaappaus Väyläviraston sivulta.

Merkit 1
Väyläviraston sivuilta löytyy myös puuttuvat merimerkit.
Kuvakaappaus Väyläviraston sivulta.

Aiskon seuraaja valmistumassa



Erinomaisesti Helsingissä palvellut PV Aisko siirtyy ensi kesänä uuden vastaavan veneen tieltä Varkauteen. Kuva: J-P Lumilahti

Yhdistyksen käytössä oleva PV Aisko saa seuraajan ensi vuonna, kun Meripelastusseuran PV3-luokan uusin vene valmistuu. Veneen valmistaa kokkolalainen Kewatec, joka on myös valmistanut PV Aiskon vuonna 2019. Kyseessä oli tuolloin sarjan ensimmäinen vene ja nyt valmistuva vene tulee olemaan sarjan viimeinen. Näkyvin uudistus on nykyistä Aiskoa hieman leveämpi keulaportti, mutta muuten erot ovat hyvin maltillisia. Esimerkiksi diesel-moottori ja vesisuihkuvetolaite ovat aivan vastaavia kuin sarjan ensimmäisessäkin veneessä. Elektroniikan kehittyminen on toki uudessa veneessä otettu huomioon, mutta muuten veneluokka on osoittautunut erinomaiseksi

nimenomaan saaristossa suoritettavissa meripelastus- ja avustustehtävissä.

Vaikka uuden veneen rakennustyöt ovat jo hyvässä vauhdissa, ensi kausi käynnistyy kuitenkin vielä vanhalla PV Aiskolla. Tämä johtuu siitä, että uusi vene on tarkoitus luovuttaa Meripelastusseuralle alkukesästä. Nykyinen Aisko siirtyy uuden veneen saatuaan Varkauteen, jossa paikallinen yhdistys saa siitä erinomaisen pelastusveneen. Talven aikana Aiskosta poistetaan muun muassa pohjan myrkkväri, sillä sisävesillä ei vastaavaa käytetä.



Uuden pelastusveneen hytti muotoutuu Kewatecilla. Kuva: Taneli Mauno

Finkensilta valmistuu

Kruunusiltojen yksi keskeinen silta, Korkeasaaren ja Kalasataman Sompasaaren välisen Finkensillan rakentaminen etenee suunnitelmien mukaan. Syksyn aikana työmaalta on purettu väliaikainen työmaasilta, jonka jälkeen vesiliikenne salmessa on jälleen mahdollista. Finkensillan alitus-

korkeus tulee olemaan 6,9 metriä ja virallisesti väylä aukeaa veneilykauteen 2024 mennessä.

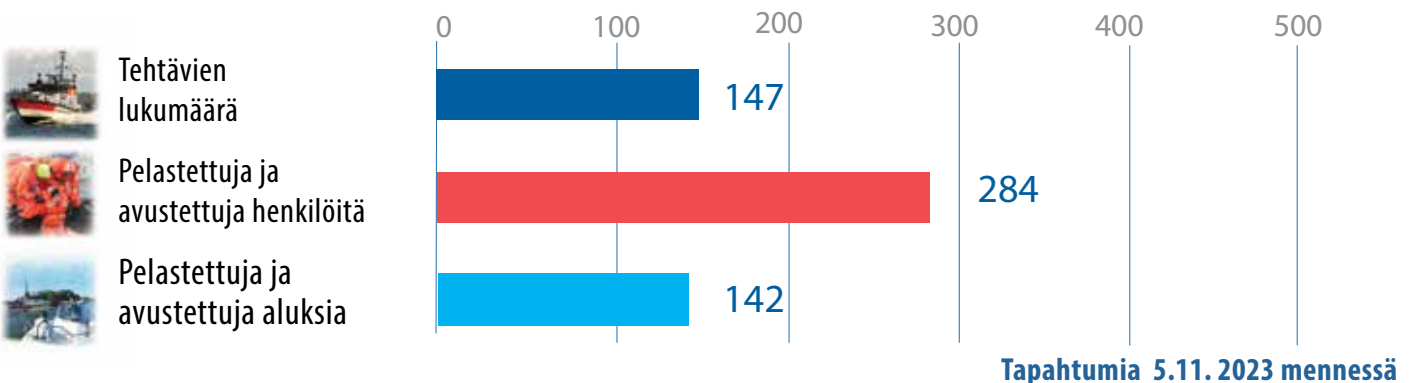
Sen sijaan Merihaasta Sompasaareen ja Nihtiin ulottuva Merihaansillan rakennustyömaa estää veneilyn käytännössä kokonaan Kalasatamaan ja Merihaan itäpuo-

lelle. Valmistuttuaan sillan alituskorkeus tulee olemaan noin 2,5, joten jatkossakaan sillan ali eivät kovin isot veneet mahdu.



Finkensillan ympäriltä on riisuttu rakennusaikaiset tarvikkeet. Vasemmalla on Korkeasaareen johtava silta ja taustalla Korkeasaaren vasemmalla puolen "häämöttää Kruunusillan työmaa". Kuva: J-P Lumilahti

Kauden lukuja



Otteita kuluneelta kaudelta

Palava mökki

PV Rautauoma osallistui 19.8. Helsingin vapaaehtoisten palokuntien kanssa mökkipaloharjoitukseen. Lähes kahdeksan tuntisessa harjoituksessa poltettiin mökkiä saarella Santahaminan itäpuolella ja usean yksikön voimin harjoiteltiin sellaisen sammuttamista. Rautauoma toimi tukiyksikkönä sidosryhmille ja kuljetti sekä henkilöstöä että kalustoa kohteeseen.



Pelastusvene Rautauomassa on kiinteän palopumpun lisäksi omaa palonsammutuskalustoa. Kuvat: Niklas Rahola



Helsingin meripelastusyhdistys tekee yhteistyötä Laajasalon VPK:n kanssa ja harjoitukseen osallistuttiin nytkin yhteistyössä. Laajasalon VPK:lla on kyky mobilisoida kalustoaan niin Rautauoman kuin Aiskon kyytiin ja palonsammutuksen osalta laajempaa osaamista. Meripe-

lastusyksiköllä kuljetetaan VPK:n kalustoa ja henkilöstöä saareen ja toimitaan tukiyksikkönä tehtävän aikana. Rautauomassa on kiinteästi asennettu palopumppu, jolla voidaan tukea paloauton tavoin sammutustehtävää, tosin merivettä pumppaamalla.



Vesijetti täynnä vettä

PV Aisko sai 23.8. hälytyksen Eestiluodon lähettyville kello 18.12. Useamman vesijetin ryhmästä yhden moottori oli saanut vian ja jetin ajoasento oli muuttunut epänormaalksi. Vian seurauksena vesijetti pysähtyi ja alkoi uppoamaan lähes välittömästi. Tehtävälle oli hälytetty myös Rajavartiolaitoksen veneyksikkö. Aisko oli kohteessa 18.30, hieman merivartioston jälkeen. Seurueen muut jäsenet olivat saaneet pelastettua uppoavan jetin kuljettajan. Aiskon ja merivartioston veneen miehistöt tarkistivat uhrin tilan ja varmistuivat, että muu seurue voisi kuljettaa hänet maihin. Aiskon miehistö esti vesijetin uppoamisen ja jäi odottamaan

omistajaa hakemaan sitä pois vapauttaen samalla merivartioston tehtävästä.

Estämällä vesijetin uppoaminen, ehkäistään ympäristövahinkoja, kuten poltto- ja

voiteluaineiden sekä akkunesteiden vapautumista mereen. Aisko oli vapaa tehtävältä kello 19.37 ja pääsi palaamaan asemapaikalle Matosaareen kello 20.10.



PV Aisko matkalla tehtävälle.

Viimeiset tehtävät

Yhdistyksen viimeisen hälytystehtävän sai PV Aisko partioajolla 15.10. Aiskon miehistö havaitsi hätämerkkejä veneestä Laajasalon itäpuolella. Miehistö ilmoitti havainnosta meripelastuslohkokeskukseen, MRSC:hen, joka alkoi johtamaan meripelastustehtävää. Aisko oli nopeasti avustettavan vierellä ja avunpyynnön syyksi ilmeni moottorin merivesijäähdytyksen rikkoutuminen. Jäähdytyksen loputtua moottori oli alkanut ylikuumentamaan, eikä vikaa voitu korjata paikan päällä. Onneksi avustettavan aluksen kotisatama oli lähellä ja Aisko sai MRSC:ltä luvan hinata avustettavan sinne. Tehtävä oli ohi jo reilussa puolessa tunnissa.

Viimeiseksi lokikirjaan merkityksi tehtäväksi muodostui kuitenkin Suomen Meripelastusseuran pyhäinpäivän paraati ja alusesittelyyn 4.11. PV Rautauoma ja PV Aisko osallistuivat paraatiin 11 muun vapaaehtoisen meripelastusyksikön rinnalla. Paraatilla kunnioitetaan merellä menehtyneiden muistoa ja se monien yhdistysten kohdalla merkitsee päivystyskauden päättymistä. Esittelytilaisuudet ovat turvallisuusviestinnän ja tunnettouden kannalta tärkeitä tehtäviä. Yhdistykselle muodostui päivän aikana yli kolmekymmentä henkilötyötuntia.

Koonnut: Niklas Rahola



Ajassa

Voiko tästä mennä vai eikö voi ?

merikartat päivittyvät

Suomalaisissa merikartoissa eletään nyt murroskautta. Meneillään on yhtä suuri uudistus kuin taannoin siirryttäessä vihreävalkoisista sinikeltaisiin karttoihin. Tai itseasiassa muutos on jopa suurempikin. Muutoksen kynnyksellä käytössä olevat uusimmat merikarttasarjat Suomenlahdelta ovat jo vanhoja, eikä uusia ole luvassa kuin vasta parin vuoden päästä.



Turvallinen navigointi on merenkulun ja veneilyn perusta.

Tarkkoja mittauksia

Suomen vesialueita on kartoitettu useassa eri ajanjaksossa. Varhaisimmat kartoitukset perustuvat Tsaarin aikaisiin, jäältä päältä tehtyihin punttiluotauksiin. Seuraavaksi siirryttiin linjaluotauksiin. Tämä 1940-luvulta aina viime vuosiin saakka käytössä ollut menetelmä perustui kaikuluotaukseen. Luotausten mittausväli vaihteli 40-80 metrin välillä, joten väliin saattoi jäädä isojakin matalikkoja. 1990-luvun lopulla otettiin käyttöön tarkempi monikeilamittaus. Tekniikan kehittymisen myötä monikeilamittauksesta on muodostunut erittäin tarkka merenpohjaa peittävä kuva alueilta, joilla veden syvyyttä on viisi metriä tai enemmän. Sen sijaan mataliin vesiin monikeilamittauksilla ei ole asiaa. Aiemmin matalikot löydettiin tähytämällä sekä päättelemällä ilmakuvista. Nykyisin matalikot kartoitetaan ilmalaserkeilaamalla. Hyvissä olosuhteissa tällä tehokkaalla menetelmällä pystytään kartoittamaan pohjaa jopa kymmenen metrin syvyyteen saakka. Normaalisti uudet mittaustulokset saadaan vietyä muutaman vuoden välein ilmestyviin karttasarjoihin ja rannikkokartoihin, eli niin sanottuihin lakanakartoihin. Tällä hetkellä, uusia karttoja Suomenlahden veneilijöille ei kuitenkaan tehdä. Syynä on käynnissä oleva merikarttojen uudistustyö.

Muutakin kuin sanahelinää

Meneillään oleva merikarttojen uudistustyö perustuu kokonaisuudistukseen, jossa merikartoilla ja vesiliikenteen väylillä otetaan käyttöön yksi yhtenäinen N2000- korkeusjärjestelmään sidottu syvyystietojen vertaustaso. Uudella, maankuoreen sidotulla korkeustasolla korvataan nykyinen teoreettiseen keskivedenkorkeuteen perustuva taso. Siirtyminen uuteen vertaustasoon vaikuttaa merikartoilla esitettäviin syvyys- ja väylätietoihin. Käytännössä kaikki kartat joudutaan uudistuksen myötä piirtämään kokonaan uudestaan. Tässä yhteydessä karttoihin saadaan tuotua myös uusimmat mittaustulokset, viimeisimmät väylät sekä merenkulun turvalaitteet.

Uusien karttojen myötä käyttöön otetaan myös uusi vedenkorkeuden ilmaisutapa. Suomenlahdella N2000 perustuva uusi vedenkorkeus tarkoittaa parikymmentä senttimetriä korkeampaa vedenkorkeutta vanhaan verrattuna. Väärin tulkittuna tämä voi pahimmillaan tarkoittaa sitä, että vettä onkin se kaksikymmentä senttiä vähemmän kuin mitä kuviteltiin. Nyrkkisääntönä voidaan pitää, että uusilla karttoilla (N2000) käytetään uutta vedenkorkeutta (N2000) ja vanhoilla karttoilla vanhaa teoreettisesta vedenkorkeutta.

Miksi sitten vanhasta menetelmästä luo-

vutaan? Siksi, että maankuoreen sidottu N2000- korkeusjärjestelmän käyttöönotto takaa valtakunnallisesti ja myös kansainvälisesti paremman merikartoituksen sekä syvyystietojen yhteensopivuuden ja hallittavuuden. Kansainvälisessä merenkulussa tällä on suuri merkitys, sillä näin eurooppalaista merikartoitusta ja karttojen esitystapoja voidaan yhdenmukaistaa.

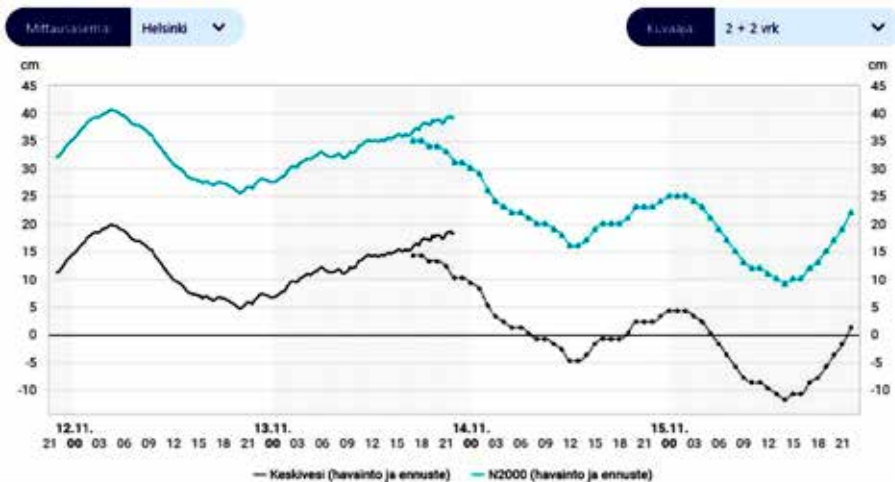
Millaisilla karttoilla veneillään?

Palataan takaisin alussa esillä olleisiin paperisiin merikarttoihin. Valtaosa veneilyssä käytettävistä paperisista karttoista ovat merikarttasarjoja tai rannikkokarttoja. Viipurista Helsinkiin ulottuvan A-karttasarjan viimeisin päivitys on vuodelta 2016 ja B-karttasarja Helsingistä Paraisille vielä vuoden tätäkin vanhempi. Vaikka ostaisit ensi keväänä uuden kartan, sen aineisto on siis perin vanhaa.

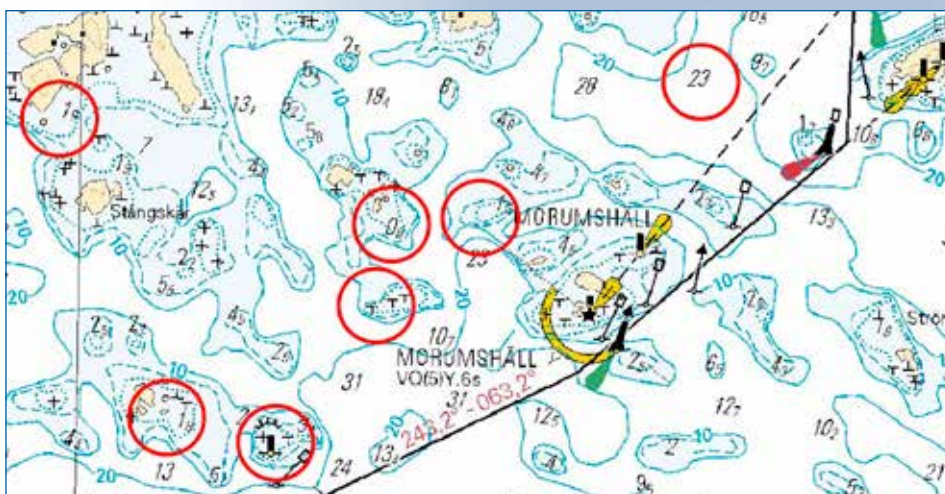
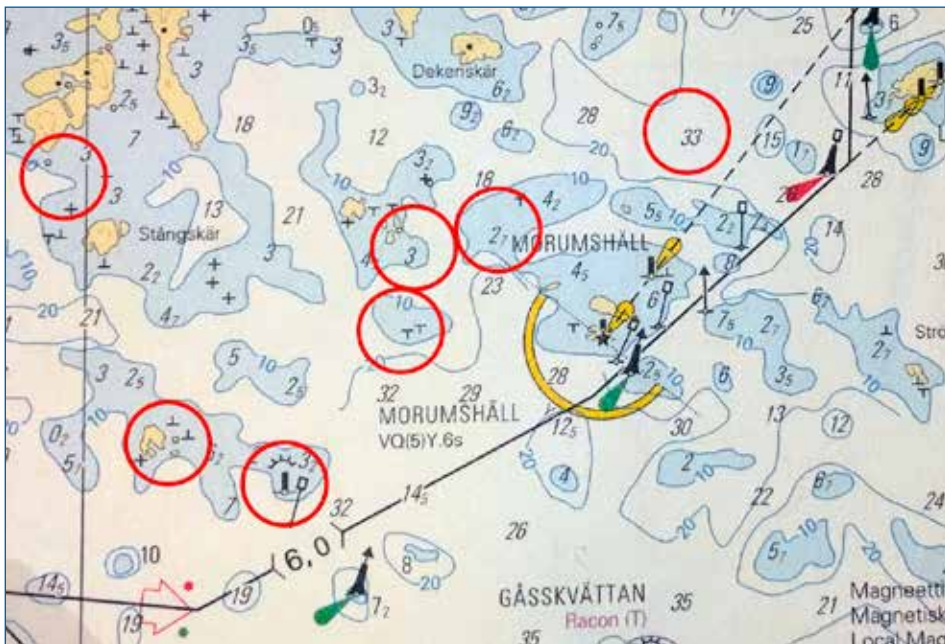
Rannikkokartoissa tilanne ei ole yhtä huono. Eniten käytetyt kartat Helsingistä länteen on päivitetty vuosien 2021 ja 2022 aikana. Sen sijaan Helsingistä itään karttojen tilanne on oleellisesti heikompi. Porvoon, Pellingin ja Loviisan edustojen kartat ovat vuodelta 2017 ja Kotka-Haminan vuodelta 2016. Kaikkein vanhimmat kartat Suomenlahdella löytyvät Virolahden edustalta, jonka päivitys on jo lähes kymmenen vuoden takaa vuodelta 2014.

Aivan hetken uusia karttoja ei ole luvassa, sillä N2000-uudistuksen myötä vanhoja karttoja ei juuri päivitetä. Tämä johtuu siitä, että käytössä olevat resurssit on haluttu käyttää uudistuksen läpiviemiseen ja vanhojen karttojen päivittäminen hidastaisi uudistuksen etenemisestä. Alkuperäisen aikataulun mukaan Läntisen Suomenlahden N2000-uudistus on määrä toteuttaa vuonna 2025 ja Itäisen Suomenlahden vuotta myöhemmin. Toisaalta Merenkurkussa valmista piti olla jo vuonna 2022, mutta kartat saatiin julkaistua vasta kesällä 2023. Näin ollen N2000-uudistus on tällä hetkellä aikataulustaan jäljessä ja jos aikataulua ei saada kurottua, veneillään Suomenlahdella kohta kymmenen vuotta vanhoilla paperikartoilla.

Merivedenkorkeus



Meriveden korkeus Helsinki Uusi N2000 mukaisesti ilmoitettu vedenkorkeus on parikymmentä senttimetriä enemmän kuin vanha teoreettinen vedenkorkeus. N2000-kartoissa tämä uudistus on otettu huomioon veden syvyyksissä.



Pellingin eteläpuolella näkyy hyvin karttojen erilaisuudet. Vanhassa (ylempi kuva), vuodelta 2008 peräisin olevassa merikortisarjassa tiedot ovat huomattavasti epätarkempia kuin uudemmassa merikartassa.

Plottereissa ajantasaisempaa?

Vaikka paperikartoissa päivitystyö etenee hitaammin, merikartta-aineisto päivittyy jatkuvasti sähköisiin palveluihin. Näin ollen tällä hetkellä karttaplottereissa ja navigointiohjelmissa esitettävät tiedot saattavat olla paperisia karttoja uudempiä. Tämä luonnollisesti sillä edellytyksellä, että laitteistoihin on asennettu ja päivitetty uusimmat saatavilla olevat kartat. Talven karttaostoksilla kannattaakin selvittää, milloin hankittava aineisto on päivitetty.

Teksti ja kuvat: Jukka-Pekka Lumilahti





Ahtaissa paikoissa merikarttojen oikeellisuus korostuu.



Tieto omasta paikasta on vesillä tärkeää. Ajantasaiset merikartat ja tieto oikeasta vedenkorkeudesta varmistavat turvallisen veneilyn.



Kiikaroitavaa laineille ja rannoille

Edellisessä numerossa tutustuimme muutamaaan melko tyyppilliseen veneilijän seuralaiseen. Valokuvausta harrastavan yhdistyksemme aktiivin Iska Ikävalkon arkistosta löytyi myös harvinaisempia siipiveikkoja bongattavaksi mereltä ja rannoilta.



Haahka

Haahka on raskastekoinen merisorsa, jonka siipien kärkiväli on noin 100 cm. Merellä haahkat liikkuvat parvissa ja sukeltavat ravintonsa merenpohjasta. Niiden suurinta herkkua on sinisimpukat, mutta myös pikkukalat ja sammakkoeläimet maistuvat. Haahkat pesivät rannikoilla ja saaristossa suola- ja murtovesissä.

Haahkanaarat rakentavat tyyppillisesti pesänsä avoimille kallioille ja hautovat sään armoilla kuukauden päivät ravinnotta, mikä on naaraalle fyysisesti iso ponnistus. Viime vuosina haahkojen pesien on huomattu siirtyvän yhä enemmän suojaan muun muassa katajien alle ja lähelle ihmisasutusta. Ilmeisesti syynä on merikotkien aiheuttama ”ilmavaara”.

Naarashaahka Matosaaren rannalla

Tukkasotka

Tukkasotka on monelle tuttu laji helposti tunnistettavan ”tukkansa” ansiosta. Kyse on pienestä ja tukevahkosta sorsasta, jonka kärkiväli on noin 70 cm. Tukkasotkat sukeltavat ravinnoksi pohjaeliöitä ja kasveja. Tukkasotkat pesivät monenlaisissa vesistöissä ympäri Suomea ja niiden pesintäaika on hyvin laaja. Eteläisessä saaristossa vasta kuoriutuneita poikasia voi nähdä jopa elokuussa. Valitettavasti tukkasotka on nykyään erittäin uhanalainen, vaikka varsinkin talviaikaan tukkasotkia on Suomessa nähty aiempaa enemmän. Tukkasotkillekin tärkeitä lintukosteikkojen väheneminen ja niiden yksipuolistuminen.

Uros tukkasotka Espoossa merenrannalla, Iska Ikävalko



Harmaahaikara

Harmaahaikara on suuri haikaralintu, jonka värityksen voi päätellä jo nimestä. Siipien kärkiväli näillä linnuilla on jopa noin 170 cm. Harmaahaikara vaanii matalikoissa ravinnokeksen kaloja ja pieniä eläimiä rannoilta. Lintu on kärsivällinen ja jaksaa odottaa lähes jähmettyneenä saaliin ilmestymistä ennen iskua.

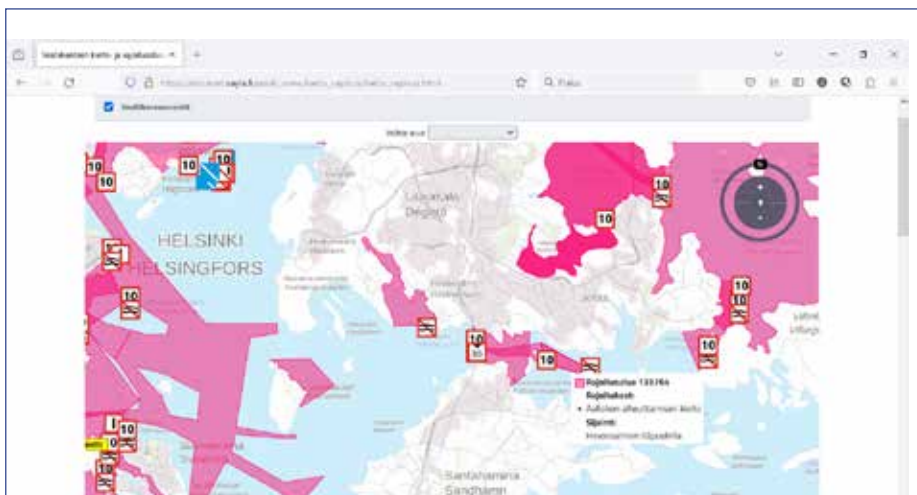
Harmaahaikaran muuttoaikataulu ei ole lintumaailman tyypillisimpiä, sillä perinteisesti se muuttaa kesäkesän mentyä tänne pohjoiseen ja vasten talven tehdessä tuloaan etelään. Vaikka harmaahaikaroita esiintyy pääasiassa sisämaassa rehevä ranta- ja järvenrannalla, on niitä yleisesti tavattavissa myös meren rannikolla. Harmaahaikarat rakentavat pesänsä korkealle puunlatvaan. Ilmastomuutoksen myötä Suomessa pesii yhä useampi pari tätä manner-Euroopasta tuttua pitkäkoipea.

Harmaahaikara ruovikon keskellä

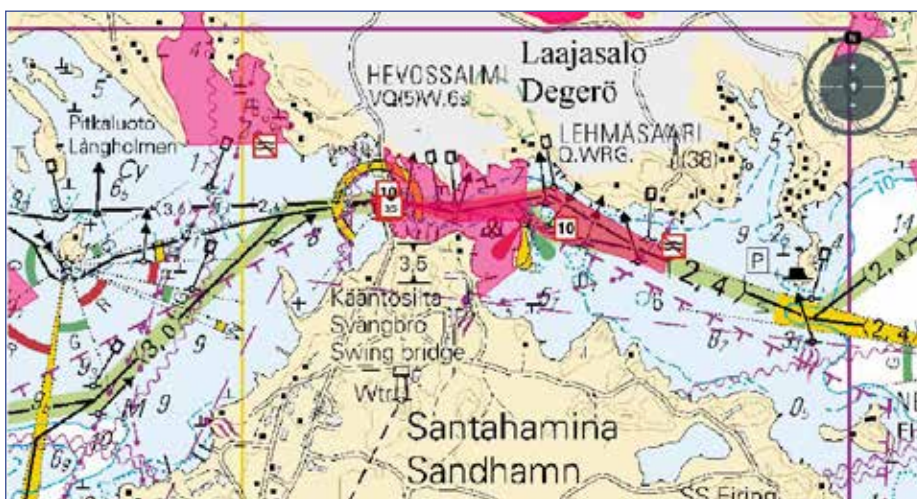


Nyheter

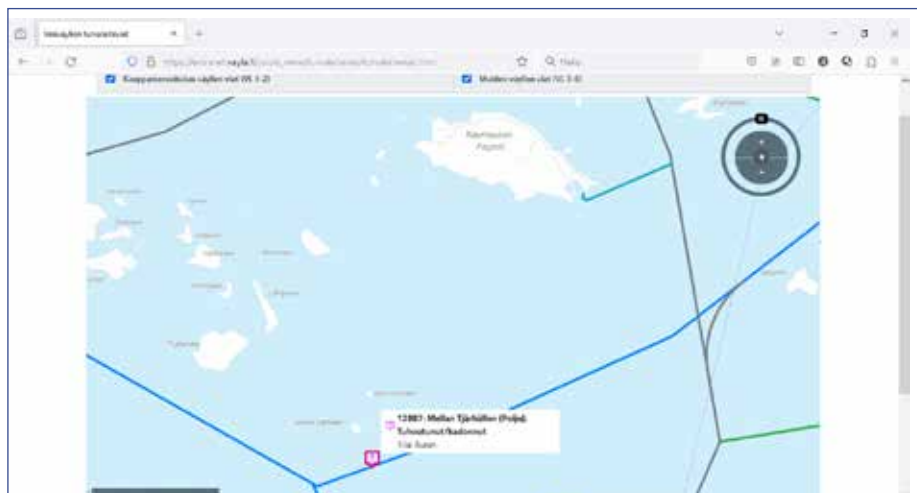
Begränsningsområden och sjömärken som fattas på nätet



Begränsning 1



Begränsning 2



Märken 1

Förbuds- och begränsningsområdenas märken är ofta svåra att observera till sjöss. Dessutom kan områdena vara stora så man kommer inte alltid ihåg hurdana begränsningar det kan finnas på farleden eller området. På Trafikledsverkets nätsidor finns en karta där man lätt kan se alla förbuds- och begränsningsområden i Finland. Alldeles fullständig är kartan dock inte ännu, för uppgifter om några gamla beslut, närmast fattade av kommuner, har Trafikledsverket inte information om. Verket strävar till att få också dessa på kartan så att om brister förekommer lönar det sig att meddela om dem direkt till Trafikledsverket. Kartan hittas på adressen <https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat/rajoitusalueet>.

På Trafikledsverkets sidor hittas också en annan nyttig karttjänst. Sjöfartens säkerhetsanordningar som fattas hittas också placerade på en karta på adressen <https://vayla.fi/vaylista/vesivaylat/turvalaitteet/turvalaitteet>. Om det verkar så, att sjömärket inte syns, eller ledfyren inte lyser kan man kontrollera situationen för märket i fråga med denna tjänst. Anmälningar om sjömärken som fattas eller söndriga säkerhetsanordningar kan göras per telefon till numret 0800-181818 eller på nätet https://extranet.vayla.fi/pooki_www/palaute.

Begränsning 1
Alla Finlands förbuds- och begränsningsområden kan hittas på Trafikledsverkets karttjänst. Skärmdump från Trafikledsverkets sida.

Begränsning 2
När man tittar närmare syns förbuds- och begränsningsområdena kopplade till sjökortet. Skärmdump från Trafikledsverkets sida.

Märken 1
På Trafikledsverkets sidor hittas också sjömärken som fattas. Skärmdump från Trafikledsverkets sida.

Aiskos efterträdare färdigställd

RB Aisko som är i föreningens tjänst får en efterföljare nästa år, när Sjöräddningssällskapets PV3-klassens nya båt blir färdig. Båten tillverkas av Kewatec i Karleby, som också tillverkat RB Aisko år 2019. Då var det frågan om seriens första båt och båten som nu blir färdig blir seriens sista. Den synligaste förnyelsen är en något bredare bogport än på Aisko, men annars

är förändringarna måttliga. T.ex. dieselmotorn och jetaggregatet är de samma som på seriens första båt. Elektronikens utveckling har naturligtvis tagits i beaktande på den nya båten men annars har båtklassen visat sig vara utmärkt, särskilt i den inre och yttre skärgårdens sjöräddnings- och assistansuppdrag. Även om den nya båtens byggande är i full fart inleds nästa säsong

ännu med den gamla RB Aisko. Detta beror på att den nya båten ska levereras till Sjöräddningssällskapet i början på sommaren. Den nuvarande Aisko flyttas efter den nya båtens ankomst till Varkaus, där den lokala sjöräddningsföreningen får en utmärkt räddningsbåt. Under vintern avlägsnas bl.a. bottenens giftfärg för på insjöarna används inte sådan.



RB Aisko som tjänat utmärkt i Helsingfors flyttas nästa sommar till Varkaus och ersätts av en ny båt. Bild: J-P Lumilahti



Den nya räddningsbåtens hytt tar form hos Kewatec.

Finkes bro blir färdig

Byggandet av en av de centrala broarna i Kronbroarna, Finkes bro mellan Högholmen och Sumparn i Fiskehamnen, framskrider planerligt. Under hösten har den temporära arbetsplatsbron rivits, varefter sjötrafiken i sundet igen är möjlig. Finkes bro's fria höjd kommer att vara 6,9 meter och officiellt öppnas farleden till båtsäsongen 2024.

Däremot hindrar arbetsplatsen för Havshagens bro från Havshagen till Sumparn och Knekten sjöfarten i praktiken totalt till östra sidan av Fiskehamnen och Havshagen. När bron blir färdig är den fria höjden ca 2,5 m så inte heller i fortsättningen kan stora båtar rymmas där.



Byggnadsställningarna runt Finkes bro har rivits. Till vänster finns bron till Högholmen och i bakgrunden vänster om Högholmen skimtar Kronbergens arbetsplats. Bild: J-P Lumilahti

Älä mene tänne –

Ison Leikosaaren ja Santisen välinen matala

Itä-Helsingin vesillä on kaksi “keppiviidakkoa”, joiden kautta suurin osa itä-länsi-suuntaisesta pienveneliikenteestä kulkee. Yksi on Santisen pohjoispuolella ja toinen – veneilyn runkoväylällä oleva – Ison Leikosaaren eteläpuolella. Noissa paikoissa väylä on kapea ja joskus ruuhkainenkin. Santisen ja Ison Leikosaaren välissä on noin kahden kaapelinmitan levyinen salmi, josta ei mene väylää, mutta joka maisemaa silmällä katsoen näyttää helposti hyvältä oikoreitiltä. Kartan syvyyskäyrien mukaan välissä on kuitenkin alle kolme metriä vettä ja vielä muutama erillinen, karttaan merkitty kivi. Siitä haemme melko säännöllisesti karille ajaneita veneilijöitä.

*Ilmakuvasta näkee hyvin salmen mataluuden. Kuvaa otettaessa merivesi oli tavallista matalammalla, normaalive-
dellä matala jää juuri vedenpinnan alapuolelle.*

Santisen ja Ison Leikosaaren välissä on silmällä katsoen helpon näköinen, mutta matala salmi. Matalikon puolelta toiselle siirtyminen vaatii koko saaren kiertämisen. Kuvassa pelastusveneen todellinen jälki eräältä tehtävältämme.



Edellisellä kaudella olimme lähellä toisessa tehtäväs-
sä, kun näimme purjeveneen lähestyvän idästä tuota
matalaa. Emme päässeet paikaltamme varoittamaan
veneilijää, mutta seurasimme veneen kulkua ja ennen
pitkää näimme, kun vene töksähti matalaan ja jäi pai-
kalleen. Onneksi tapauksesta ei seurannut henkilöva-
hinkoja eikä vuotoja, vaan saimme vähän myöhem-
min irrotettua veneen karilta ja se pääsi jatkamaan
matkaa omin voimin.

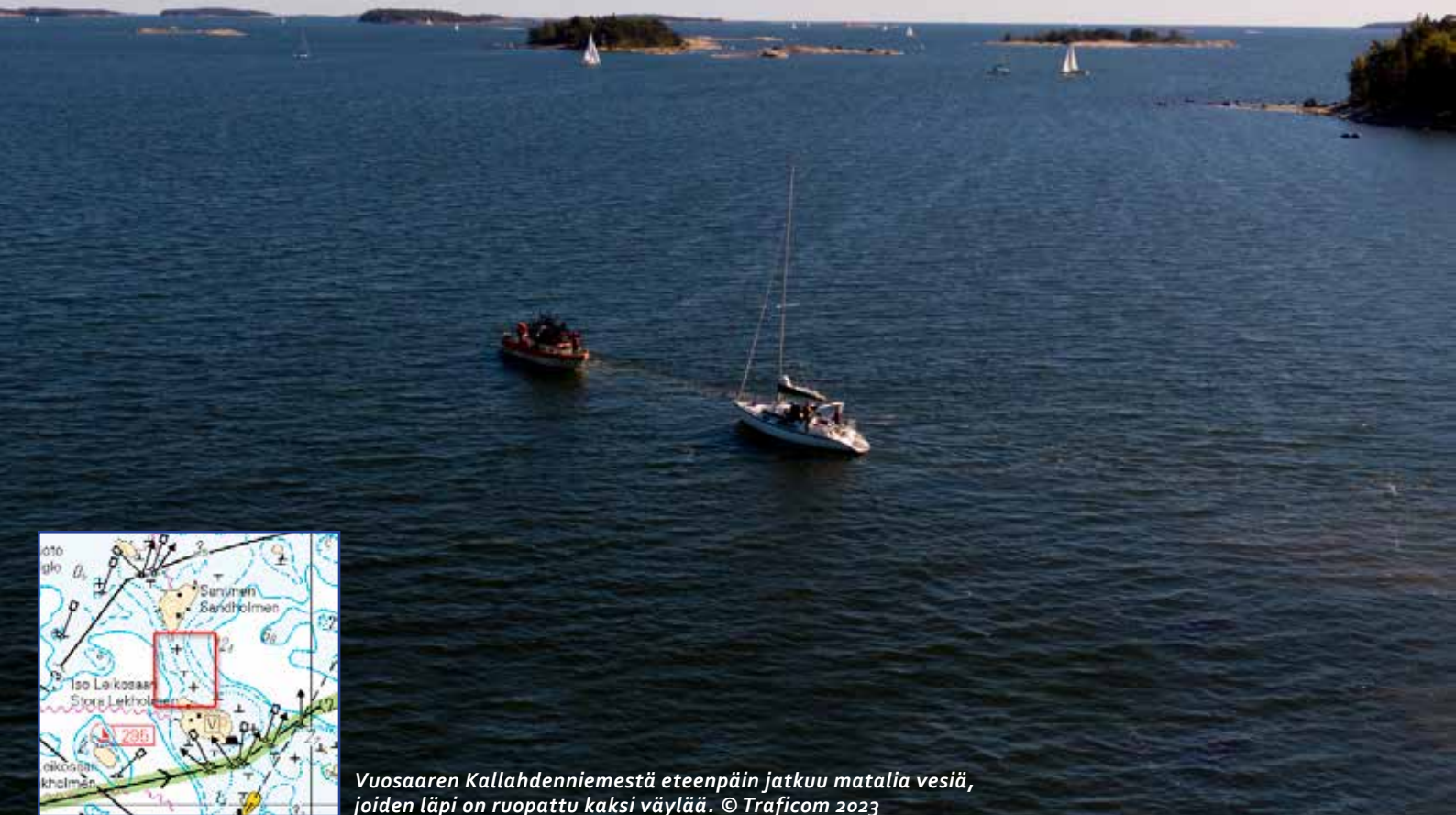
Eräällä toisella kerralla saimme tiedon karille aja-
neesta veneestä tuossa samassa paikassa. Saavuimme
paikalle etelästä ja menimme ensin haveristin luokse
nopeinta reittiä lännen kautta. Totesimme, että var-
mimmin veneen luokse pääsee idän puolelta. Mata-
likon vuoksi jouduimme kuitenkin kiertämään Santi-
sen pohjoispuolelta, ja varovasti lähestyen pääsimme
riittävän lähelle avustettavaa, että saimme heitettyä
heille köyden.

Teksti: Sami Korppi

Valokuvat: Markku Tamminen

Älä mene tänne

PV Aisko on juuri saanut irrotettua veneen matalikosta.



Vuosaaren Kallahdenniemestä eteenpäin jatkuu matalia vesiä, joiden läpi on ruopattu kaksi väylää. © Traficom 2023





Vesipelastustaidot tutuiksi stadin peruskoululaisille

Pääkaupunkiseudun merellinen ympäristö tarjoaa upeat puitteet vesillä liikkumiseen. Lisäksi vesille pääsee entistä helpommin, vaikkei omaa venettä olisikaan. Turvalliset vesillä liikkumisen taidot ovat siksi tärkeitä ihan jokaiselle pääkaupunkiseutulaiselle.

Vesillä liikkumisen taitojen kehittämiseksi on jo vuonna 2015 polkaistu käyntiin koululiikuntaliiton koordinoima Vesisankarit-hanke. Hankkeen taustalla on useita järjestöjä, kuten Suomen Meripelastusseura ja Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto. Tapahtumia järjestetään muun muassa uimahalleissa ihan kaikille, mutta erityisesti lasten ja nuorten taitojen kehittämiseksi Vesisankareilla on runsaasti tapahtumia ja materiaaleja.

Vesisankarit-hanke tarjoaa muun muassa maksutonta opetusmateriaalia sekä ylä- että

alakoulujen opettajille. Tarkoituksena on tukea opetussuunnitelman tavoitetta opettaa uima- ja pelastustaitoja koululaisille. Materiaali ei edellytä vesille lähtöä, vaan sisältää paljon harjoituksia, jotka on helppo toteuttaa talvisaikaan liikuntatiloissa tai pihalla. Tähän mennessä Vesisankareihin on osallistunut jo yli 30 000 koululaista ympäri Suomen. Kannustamme opettajia ja vanhempia tutustumaan materiaaliin. Tehdävät ovat saatavilla osoitteessa www.vesisankarit.fi ja niitä voi tehdä myös kotiväen kanssa.



Kuva: Paula Liljeström. Syyskuussa vesipelastustaitoja harjoiteltiin myös School Action Day -tapahtumassa Leppävaaran uimahallissa ja mauimalassa.

Helsingin Meripelastusyhdistys kiittää kaikkia jäseniään ja tukijoitaan kaudesta 2023 sekä toivottaa Hyvää Joulua ja Onnellista Vuotta 2024!

Helsingfors Sjöräddningsförening tackar alla sina medlemmar och de som understött oss under säsongen 2023, och önskar God Jul och Gott Nytt År 2024!



HELSINGIN MERIPELASTUSYHDISTYS
HELSINGFORS SJÖRÄDDNINGSFÖRENING



www.meripelastus.fi/helsinki