



OSA 1 TAPAHTUMAT

LUKU 1

Onnettomuus

Viron lipun alla purjehtiva ro-ro matkustaja-autolautta ESTONIA (kuva 1.1) lähti Tallinnasta 27.9.1994 klo 19.15 aikataulun mukaiselle vuorolleen kohti Tuk-

holmaa (kuva 1.2). Aluksella oli 989 henkilöä, joista 803 oli matkustajia.

Alus lähti satamasta kaikkien neljän pääkoneen käydessä. Kun alus oli pääs-

Kuva 1.1 Matkustaja-autolautta ESTONIA.



Kuva 1.2 ESTONIAN reitti ja onnettomuuspaikka.



syt pois satama-alueelta, siirryttiin täyteen matkanopeuteen. Konekäsky pysyi samana onnettomuuden tapahtumiseen asti. Tuuli oli etelästä, 8–10 m/s. Näkyvyys oli hyvä. Yksittäisiä sadekuuroja esiintyi.

Kello 20.00 toinen¹ perämies B ja kolmas perämies aloittivat vahtivuoronsa komentosillalla.

Matka sujui normaalisti, merenkäynti ei ollut Viron rannikolla kova, mutta muuttui rajummaksi, kun alus jätti rannikon suojan. Aluksella oli pieni kallistuma oikealle. Sen aiheuttivat lastin epäedullisesta sijoittelusta johtuva sivuttainen epätasainen painojakauma ja tuulen paine aluksen vasenta kylkeä vasten.

Matkan edetessä tuulen nopeus kasvoi vähitellen ja tuuli kääntyi kohti lounasta. Näkyvyys oli keskimäärin yli 10 meripeninkulmaa, Keskiyöllä tuuli oli lounaasta 15–20 m/s ja merkitsevä aallonkorkeus oli 3–4 m. Aluksen keinunta ja jyskintä voimistuivat vähitellen ja osa matkustajista tuli merisairaaksi.

Noin klo 00.25 Estonia saapui käännöspisteeseen 59° 20' P, 22° 00' I ja jatkoi sieltä tosisuuntaan 287°. Nopeus oli noin 14 solmua ja aallokko kohtasi aluksen keulan vasemmalta puolelta. Keinunnan voimistumisen takia eväkaajat käännettiin ulos.

Säännöllisellä tarkastuskierroksellaan ollut vahtimatuusi kuuli juuri vähän ennen klo 01.00 metallisen pamahduksen keulan alueelta; samaan aikaan, kun alus kohtasi suuren aallon.

Vahtimatuusi ilmoitti toiselle perämiehelle B, mitä hän oli kuullut ja hänen käskettiin yrittää selvittää, mikä äänen oli aiheuttanut. Vahtimatuusi noudatti käskyä ja jäi rampin luo kuuntelemaan. Hän tarkisti myös visiirin ja rampin lukituslaitteiden merkkivalot. Hän ilmoitti, että kaikki vaikutti normaalilta.

Kello 01.00 toinen perämies A ja kolmas perämies aloittivat vahtivuoronsa ko-

mentosillalla. Toinen perämies B ja kolmas perämies poistuivat sillalta heidän vahtivuoronsa päätyttyä.

Noin klo 01.05 alkaen, seuraavien kymmenen minuutin aikana, useat matkustajat ja vapaavuorollaan hyteissään olevat miehistön jäsenet kuuluivat lisää epätavallisia ääniä.

Kun vahtimatuusi palasi kierrokseltaan pian vahdinvaihdon jälkeen, hän näki aluksen päällikön saapuvan sillalle juuri ennen häntä. Pian tämän jälkeen hänet lähetettiin alas autokannelle ottamaan selvää, mikä oli aiheuttanut ne äänet, joista oli puhelimitse ilmoitettu sillalle. Hän ei kuitenkaan onnistunut pääsemään autokannelle asti.

Noin klo 01.15 visiiri irtosi keulasta ja kaatui eteenpäin vetäen rampin täysin auki. Autokannelle pääsi virtaamaan runsaasti vettä. Alus sai hyvin nopeasti suuren kallistuman oikealle. Alus käännettiin vasempaan ja nopeutta vähennettiin.

Matkustajat alkoivat rynnätä ylös portaita ja monin paikoin syntyi pako-kuhua. Monet matkustajat jäivät loukkuun hytteihinsä eikä heillä ollut minikäänlaisia mahdollisuuksia päästä ulos ajoissa. Venekannelle päässeille matkustajille jaettiin pelastusliivejä. He hyppäsivät tai huuhtoutuivat mereen. Osa matkustajista onnistui kiipeämään aluksesta irronneille pelastuslautoille. Pelastusveneitä ei voitu laskea aluksen suuren kallistuman takia.

Noin klo 01.20 heikko naisääni kuulutti kaiutinjärjestelmän avulla viron kielellä "Häire, häire, laeval on häire." Tämä tarkoittaa suomeksi "Hälytys, hälytys, laivalla on hälytys". Hetkeä myöhemmin miehistölle annettiin hälytys yleisellä kaiutinjärjestelmällä. Pian tämän jälkeen annettiin yleinen pelastusvenehälytys.

Ensimmäinen hätäkutsu (Mayday) ESTONIALta vastaanotettiin klo 01.22. Toinen hätäkutsu lähetettiin pian tämän jälkeen ja klo 01.24 mennessä 14 laivaa

ja rannikkoradioasemaa, Turun meripelastuskeskus (MRCC Turku) mukaan lukien, oli vastaanottanut hätäkutsun.

Suunnilleen samaan aikaan olivat kaikki neljä ESTONIAN pääkonetta pysähtyneet. Päägeneraattorit pysähtyivät hieman myöhemmin ja hätägeneraattori käynnistyi automaattisesti antaen virtaa tärkeimmille laitteille ja osalle yleisten tilojen ja kansien valaistusjärjestelmää. ESTONIA ajalehti nyt poikittain vasten aaltoja.

Kallistuma oikealle lisääntyi ja vesi alkoi tunkeutua hyttikansille. Veden tulo asuintiloihin jatkui suurella nopeudella ja aluksen oikea kylki painui kokonaan veden alle noin klo 01.30. Vuodon loppuvaiheessa kallistuma oli yli 90 astetta. Alus upposi nopeasti perä edellä ja katosi alueella olevien laivojen tutkakuvista noin klo 01.50.

MRCC Turku käynnisti pelastustoimet. Noin tunti ESTONIAN uppoamisen jälkeen neljä lähivesillä ollutta matkustaja-autolauttaa saapui onnettomuuspaikalle. Pelastushelikopterit kutsuttiin apuun ja ensimmäinen niistä saapui paikalle klo 03.05.

Yön ja varhaisen aamun kuluessa helikopterit ja avuksi tulleet alukset pelastivat 138 ihmistä. Yksi heistä kuoli myöhemmin sairaalassa. Kyseisen päivän ja kahden seuraavan aikana löydettiin 92 kuollutta. Useimmat kadoksissa olevista ihmisistä vajosivat aluksen mukana meren pohjaan.

Hylky löytyi kansainvälisiltä vesiltä Suomen meripelastusalueelta. Aluksen hylky makasi noin 80 metrin syvyydessä, keula osoittaen suuntaan 95° ja noin 120 astetta oikealle kallistuneena. Visiiri puuttui ja ramppi oli osittain auki.

Hylyn sijainti on 59° 22,9' P, 21° 41,0' I. Visiiri löytyi myöhemmin paikasta, 59° 23,0' P, 21° 39,2' I, eli noin yksi meripeninkulma hylystä länteen. Visiiri on nostettu maihin.

¹ ESTONIALla oli kaksi toista perämiestä, joista tässä käytetään nimityksiä "toinen perämies A" ja "toinen perämies B"