



Hoskilainen

Hsk:aren

1-2016



Rakennusosakeyhtiö Hartela
Kaupintie 3, 00440 Helsinki
p. 0800 93 200 (maksuton) | www.hartela.fi



RAKASTU MAISEMAAN!

Näköalapaikalle Lauttasaaren sillan päähän on valmistunut **Asunto Oy Larun Portti Helsinki**. Yhtiössä on mm. viinikellari, saunaosasto ja merelle avautuva terassi. Pysäköintihalli talon alla, hyvät palvelut ja Lauttasaaren rantojen ulkoilureitit lähellä. Ruoholahteen on kävelymatka, eikä syksyllä 2016 avautuva metroasemakaan ole kaukana.



Huoneisto-esimerkkejä	MH.	VH.	Tontti*
3h+kt+s	88,0 m ²	281.600	572.000 124.608
3h+k+s	106,0 m ²	360.400	710.200 150.096

*Ostaja voi halutessaan maksaa tontin huoneistokohtaisen lunastusosuuden. Tontin lunastusosuus ei sisälly asunnon velatomaan hintaan. Erillisinä osakkeina myytäviä autohallipaikkoja à 30.000 € ja autotallipaikkoja à 90.000 €. Energialuokka C.
OSOITE: Lauttasaarentie 1, 00200 Helsinki

Lue lisää ja tutustu vapaana oleviin asuntoihin osoitteessa: larunportti.hartela.fi

HYVÄ HOSKILAINEN

Kun aloin miettiä ensimmäistä pääkirjoitustani HSK:n kommodorina, tajusin, että tehtäväni myötä olen hienon mahdollisuuden ja suuren uhan edessä.

Edeltäjäni **Seppo Seljavaara**, **Ted Gröndahl** ja **Timo Nurmilaukas** ovat tehneet mittaamattoman arvokasta työtä yhteisen harrastuksemme hyväksi. Luonnollisesti heidän aikanaan toimineet hallitukset ja toimikunnat sekä seuramme palkatut työntekijät ovat mitä suurimmassa määrin osallistuneet ja vaikuttaneet lopputulokseen.

Oman hallitustaipaleeni aikana (kuusi vuotta talousjohtajana) on mm. ehditty muuttaa yhdistyksen sääntöjä. Sääntömuutos oli muutos oikeaan suuntaan. Toimikuntien valtaa ja vastuuta lisättiin. Tässä kohtaa haluan korostaa, että valta ei tule ilman vastuuta. On se sitten yhteistä kalustoa tai rahankäytön suunnittelua ja toteutusta koskevaa. Yhdessä hyväksytyt suunnitelmat tulee noudattaa ja siten kunnioittaa päätöksiä, joita olemme yhdessä tehneet. Näistä kumpuaa koko toimintamme perusta.

Tätä kirjoittaessani HSK:n huippukilpapurjehtijoista **Tuuli Petäjä-Sirén** sekä **Joonas** ja **Niklas Lindgren** ovat jo valitut edustamaan Suomea Rion Olympialaisissa 2016. **Kaarle Tapper** on omilla suorituksillaan hankkinut Suomelle maapaikan. **Mikaela Wulff** ja **Niki Blässar** jatkavat Olympiapaikan tavoittelua.

Samaan aikaan jatkamme panostuksia kotisataman ja retkisaarien olosuhteiden kehittämiseen. Ormoksen Eteläsaunassa havaitut puutteet korjataan talven aikana. Myös Ormoksen pohjoissauna saa kasvojen kohotuksen. Risukon ja Hasselin ylläpito ja kehittäminen etenevät aiemmin suunnitellun mukaisesti.

HSK on erittäin aktiivinen matkaveneilyseura. Organisaationa osallistumme mm. BSCN:n (Baltic Sea Cruising Network), CA:n (Cruising Association) ja ICCY:n (International Council of Cruising Yachts) toimintaan. Yksi ICCY:n perustajajäsenistä on Kunniamkommodorimme Seppo Seljavaara.

HSK:lla on merkittävää seurojen välistä yhteistyötä ainakin seuraavien veneilyseurojen kanssa: Kungliga Motorbåt Klubben (KMK), Kalev Jahtklubi (KJK), Pärnu Jahtklubi (PJK) sekä St. Petersburg Yacht Club. Uusimpana yhteistyön aloittaminen SXK Seglarskolan kanssa. Kaikkia näitä suhteita tulee ylläpitää ja vaalia.

HSK tulee vuosina 2016–2017 järjestämään useita purjehduksen arvokilpailuja. Tästä saattaa aiheutua erilaisia järjestelytarpeita satamassa. Saattaapa olla että ICCY 2019 tulee myös järjestettäväksemme hienon seuramme 120-vuotista taivalta kunnioittamaan.

Niin. Uhka on, että tehdään kaikki asiat samoilla resursseilla ja samalla tavalla, kuin aina on tehty.

Mahdollisuus on, että hyväksymme maailman muuttuvan kovaa vauhtia. Otamme muutoksen ja sen vaatimat resurssitarpeet huomioon ja sitä kautta vahvistamme asemaamme menestyvän kilpapurjehdusseurana ja johtavana matkaveneilyseurana.



Joni Nuorivaara
Kommodori

HSK:n toimiston aukioloajat
KANSLIET betjänar

Maanantai
klo 13.00–19.00
Tiistai–perjantai
klo 13.00–16.00

Hoskilainen 1/2016
Helsingfors Segelklubb ry:n jäsenlehti
hoskilainen@hoski.fi



- **Päätoimittaja**
Perttu Monthan
Helsingfors Segelklubb ry
Vattuniemen Puistotie 1, 00210 Helsinki
Hallonnäs Parkväg 1, 00210 Helsingfors
- **Kommodori • Kommodor**
Joni Nuorivaara
joni.nuorivaara@hoski.fi
- **Pääsihteeri**
Perttu Monthan
perttu.monthan@hoski.fi
- **Toimisto • Kansli**
Anne Jäntti
maanantaisin/måndagar
13.00–19.00
torstai–perjantai/tisdag–fredag
13.00–16.00
puh. +358 9 6923 580
toimisto@hoski.fi
tilinumero FI48 8000 1000 0835 77
- **Satamamestari • Hamnmästare**
Björn Ekroth, puh. +358 40 5559 749
satama@hoski.fi
- **Kilpailutoimisto • Tävlingskansli**
puh. +358 9 6925 411
www.hoski.fi

Kannen kuva: Rolf Eriksson

Paino: Wellprint Oy 2016

SISÄLTÖ

- 3 Kommodorin tarinat
- 6 Satamatoimikunnan uutisia
- 7 Kokouksia
- 8 S/Y Iiriksen Atlantin ylitys
- 14 Landkänning i Marocko
- 20 Navigateurin kesäloma 2015
- 26 Koulutustoimintaa
- 27 Retkisaariviiri
- 28 Runt Skagerrak med ett skolfartyg
- 36 SXX Seglarskolan ja HSK ysteistyöhön
- 38 HSK toimihenkilöt 2016
- 40 Toimihenkilöt tutuiksi
- 42 Matkaveneilytoimikunnan klubi-ilta
- 43 Samuli Leistikä vuoden pujehtija
- 44 Purjehdustietoa rennoissa tunnelmissa
- 48 HSK Opti Team Mussanah Race Weekillä 20.–23.1.
- 51 Hoskilaisen kuvakisa
- 52 Maailan suurimmilla vesiurheilumarkkinoilla
- 57 HSK n kilpailukalenteri 2016
- 58 Matkaveneilyn tapahtumia 2016
- 60 Tapahtumakalenteri 2016
- 62 Hoskilaisen mediatiedot
- 63 Myytävänä toimistossa



Hoskilainen numero 2/2016:n aineistot
18.4.2016 mennessä osoitteeseen:
hoskilainen@hoski.fi
Olethan huomannut, että Hoskilaisen
näköislehden voi lukea myös netissä,
osoitteessa: www.hoski.fi -> Jäsenlehti

TERVETULOA UUDET JÄSENET

Heikinaro Arto
Holmsten Risto
Kiiski Sami
Muikku Anssi

Saari Leo
Seppä Remu
Tanhuanpää Oskar
Vaalavuo Henrik

Oletko
huomannut
näinä?

- **Ilmoittautuminen nostoon**
jäsenet -> telakointi
- **Yhteystietojen muutokset**
jäsenet -> yhteystietomuutos
- **Palautetta ja viestejä**
hallitukselle
yhteystiedot -> hallitus
- **Sähköpostiosoitteet**
hallitus-posti@hoski.fi
tiedotus-posti@hoski.fi
talous-posti@hoski.fi
satama-posti@hoski.fi
kilpa-posti@hoski.fi
kolivene-posti@hoski.fi
turva-posti@hoski.fi
saari-posti@hoski.fi
valmennus-posti@hoski.fi
juniori-posti@hoski.fi
kevytvene-posti@hoski.fi
matka-posti@hoski.fi
klubi-posti@hoski.fi
vaali-posti@hoski.fi

toimisto@hoski.fi

Hallituksen jäsenet:
etunimi.sukunimi@hoski.fi

Hoskilaisen aineistot osoitteeseen:
hoskilainen@hoski.fi

Tiesithän, että Hoski on
mukana myös Facebookissa?
Kirjautu palveluun, etsi ryhmä
nimeltä HSK ja liity mukaan
keskusteluun!



LIPUNNOSTO JA HUUTOKAUPPA 16.4.2016

Tervetuloa osallistumaan 16.4.2016 kello 12.00 lipunnostoon ja sen jälkeen merelliseen huutokauppaan.

Klubitoimikunta järjestää lipunnoston yhteydessä superhauskan huutokaupan meriaiheisista ja veneilyyn liittyvistä tavaroista. Lahjoituksia huutokauppaan otetaan vastaan ja niitä voi toimittaa Annelle toimistoon pe 15.4.2016 asti (toimistoaikana kts. Hoskin nettisivuilta www.hoski.fi/yhdistys/yhteystiedot) tai huutokauppapöydänä klubitallolle.

Tämän vuoden huutokaupan tuloilla pyritään hankkimaan molempien saunojen terasseille pöydät ja tuolit.



Kuva: Matti Vuorimaa

OIKAISU

Hoskilaisen numerossa 4/2015 ilmestyi ansiokas juttu Ormis-Jiposta, mutta kirjoittajan nimi oli jäänyt mainitsematta. Kaikki kunnia ja kiitos hienosta tekstistä **Jouko Perttulalle**, s/y Blues.

Kesällä! Näytä vihreää!

Kesä tulee ja veneet palaavat laituriin. Mutta laituriin ei tuki olla koko aikaa, vaan veneet ovat vesillä ja matkoilla. Ja moni matkailija ja muu vierailija haluaa poiketa HSK:lla kesän aikana.

Auta satamaa ja näytä vihreää!

Aina kun veneesi on poissa kotisatamasta viikon tai pidempään, ystävällisesti ilmoita satamamestarille joko suoraan tai sähköpostilla satama@hoski.fi. Mieluummin sähköpostilla, niin samalla jää tieto talteen, mitä olit ilmoittanut. Näin helpotat sataman toimintaa ja autat järjestämään vierailevien veneiden paikkoja. Samalla autat HSK:ta saamaan hieman lisätuloja vieraspaikkamaksuina. Mutta ennen kaikkea helpotat sataman kesäajan järjestelyjä.



Ja jos palaat aikaisemmin kuin mitä olit ilmoittanut, ei hätää. Saat oman paikkasi kyllä takaisin. Ja jos palaat yllättäen, ja paikallasi on joku vieras, tilanteen järjestämistä helpottaa, jos satamamestari tietää muut jotka ovat vielä reissussa.

Kesää odotellessa.

Satamatoimikunta

Kokouskutsu Mötesskallelse

Helsingfors Segelklubb ry:n sääntömääräinen vuosikokous pidetään HSK:n klubitallon Iso Pääsi -salissa **keskiviikkona 13.4.2016 kello 18**. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen vuosikokoukselle määrämät asiat.

Viralliset kutsut julkaistaan Helsingin Sanomissa sekä Hufvudstadsbladetissa. Kokouskutsu julkaistaan myös seuran nettisivuilla www.hoski.fi.

Kokousmateriaali on noudettavissa toimistosta 11.4.2016. Lisäksi aineisto on saatavilla sähköisessä muodossa nettisivujen jäsenosioista.

Kokousterveisin
HALLITUS

Helsingfors Segelklubb ry:s stadgeenliga årsmöte hålls **onsdagen 13 april 2016 klo 18.00** i HSK:s mötesrum Stor Bässen. Vid möte behandlas för årsmöte stadgeenliga ärenden.

Officiell kallelse publiceras i Helsingin Sanomat och Hufvudstadsbladet. Kallelsen finns även på HSK:s hemsida www.hoski.fi.

Möteshandlingarna fås från kansliet 11 april 2015. Dessa finns också i digitalform på hemsidan under rubriken medlemmar.

Med möteshälsning
STYRELSEN

Syyskokous 25.11.2015

Helsingfors Segelklubb ry:n syyskokous pidettiin 25.11.2015. Kokouksessa oli paikalla 56 äänivaltaista jäsentä. Seuraavassa tiivis yhteenveto kokouksen päätöksistä:

- Ande Vihman kiertopalkinnon sai **Filip Store**. Stipendit jaettiin Uivassa venenäyttelyssä merkityksellistä työtä tehneille junioreille: **Daniel Böök, Aaro Immonen, Anton Janhonen, Oskari Jaakkola, Kasper Murto, Ellen Ormio, Lilian Tanhuanpää ja Jon Wyers**.
- Hyväksyttiin hallituksen esityksen mukainen toimintasuunnitelma vuodeksi 2016 ja asetettiin ehdotuksen mukaiset toimikunnat.
- Hyväksyttiin kilpailutoimikunnan puheenjohtaja **Eva Lindgrenin** esittelemä suunnitelma vuonna 2016 järjestettäväksi avoimiksi kilpailuiksi.
- Hyväksyttiin jäsen-, investointirahasto- ja liittymismaksut hallituksen esittämän hinnaston mukaisesti vuodeksi 2016. Päätettiin, että vuoden 2016 jäsenmaksu suoritetaan 31.1.2016 mennessä.
- Hyväksyttiin hallituksen ehdotus jäsenille tarjottavien palvelujen hinnoiksi vuonna 2016.
- Hyväksyttiin tulo- ja menoarvio sekä investoinnit vuodeksi 2016.
- Valittiin **Joni Nuorivaara** kommodoriksi seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi.

- Valittiin **Jessica Rantala** talousjohtajaksi seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi.
- Valittiin **Risto Saarni** koulutusjohtajaksi seuraavaksi kaksivuotiskaudeksi. Valittiin vaalitoimikunnan ehdotuksen mukaisesti toimikuntien kokoonkutsujat ja jäsenet vuodeksi 2016. Junioritoimikunnan jäsenenä toimii kokoonkutsuja Risto Saarnin lisäksi **Teemu Salonon, Sami Kiiski ja Robin Willgren**.
- Valittiin vaalinvastuutoimikunnan koollekutsujaksi **Eva Lindgren** ja jäseniksi **Kimmo Parhamaa, Tomi Henttinen, Seppo Savikurki, Henri Ollila, Rolf Eriksson ja Ossi Hyvönen**.
- Päätettiin, että yhdistyksen kokouskutsut julkaistaan Helsingin Sanomissa ja Hufvudstadsbladetissa.
- Päätettiin, että lipunnosto on la 16.4.2016 klo 12.00 ja lipunlasku la 22.10.2016 auringon laskiessa.
- Kommodori **Timo Nurmilaukas** kutsui hallituksen puolesta erittäin ansioituneen matka- ja kilpapurjehtiija **Kalevi Westersundin** kunniajäseneksi
- Huomionsoitustyöryhmän ehdotuksen mukaisesti palkittiin Vuoden Viikku -kiertopalkinnolla **Kalervo Hakulinen**.
- Ilmoitusasiat: **Kalevi Westersund** ilmoitti ICCY:n 2016 päätaapahtuman järjestettävän Rostockissa ja välitti terveiset ICCY:n syyskokouksesta.

Atlantilla käytetyt myötätuulipurjeet.

S/Y Iiriksen Atlantin ylitys

Valmistautuminen

Jos tarkkoja ollaan, niin olemme valmistelleet venettä Atlantin ylitykseen siitä saakka, kun se on ollut meidän omistuksessa eli Hoskin rannasta asti. Toisaalta, koska Iiriksellä oli jo valtameriä takana, oli se jo valmiiksi hyvässä valtamerivarustuksessa. Jotain on kuitenkin lisätty, esim. SSB-radio ja EPIRB.

Periaatteessa koko Kanarialla oleskelun ajan olivat Atlantin ylitykseen tarvittavat eväät olleet mielessä. Ei tietenkään jatkuvasti, eikä aktiivisesti, mutta usein kaupassa tuli katsottua säilyke- ja kuivatarvikkeilyyjä sillä silmällä.

Varsinaiset säilykevarastot hankimme jo lokakuussa Las Palmasista. Meillä oli tiedossa, että Karibian puolella on kalliimpaa, joten tarkoituksenamme oli varastoida niin paljon ruokaa kuin veneen säilytystilat antavat myötä.

Viimeiset valmistelut ja hankinnat teimme Teneriffalla, Las Galletaksessa. Vuokra-autolla kävimme tekemässä ostokset. Muutama päivä ennen lähtöä haimme vettä ja muita juomia, sekä melko paljon kylmässä säilytettäviä. Lähtöä edeltävänä päivänä haimme hedelmät ja vihannekset sekä sen verran lisää kylmään menevää, mitä vielä kylmaboksiin mahtui. Lähtöpäivänä haimme enää tuoreet leivät ja ns. heti syötävät hedelmät.

Iiriksen varastot pullistelivat tavaraa, mutta jotenkin ne kaikki saatiin kuitenkin mahtumaan. Ruokavarastoilla eläisi varmasti monta kuukautta.

Vesitankeissa olevien yli 300 litran lisäksi meillä oli reilu 100 litraa pullovedtä. Suurin osa pullovedestä oli 8

Verkoilla saa lisää säilytystilaa.
Tässä hapankorput perähytin katossa.



Purkkeihin on tussilla kirjoitettu päälle niiden sisältö, jotta oikea purkki olisi helpompi löytää.

litran pulloissa, jotka oli helppo surrata perähytin turkille. Niistä täitimme aina iso pullo kerrallaan ns. käyttöpullot eli 1,5 litran pullot, joista on helppo juoda. Yllättävän helppoa oli pulloja täyttää keikkuvalla merellä.

Matkaan lähdimme tietenkin huoltoaseman kautta, jotta saimme 340-litraisen dieselitankkimme täyteen. Monilla on kanisteripatteristot kaiteissa, me emme niitä onneksi suuren tankin vuoksi tarvitse. Yksi 10 litran kanisteri täytettiin varalle, jos jostain syystä menisi tankki tai putket tukkoon, ajaisi sillä ainakin satamaan sisään.

Sopiva ylityssä

Hyvissä ajojen ennen suunniteltua lähtöä rupeamme seuraamaan sääennusteita normaalia tarkemmin. Pyrimme





Heldelmäostoksilla Mindelon torilla.

välttämään kaikkia tiukkoja aikatauluja, joten voimme hyvin odottaa sopivaa säätä viikon, vaikka kaksi.

Täydellistä säätä ei ole olemassa, mutta on parempia ja huonompia. Meistä ihanteellinen lähtösää on sopiva tuuli, ei liian kova eikä liian kevyt. Myös aaltoennusteet pitää ottaa huomioon. Merellä elämiseen on mukavampi

totutella, kun muutaman ensimmäisen päivän on helpot olosuhteet.

Kevyt tuuli ei täällä ole helppo olosuhde, silloin purjeet eivät jaksu pysyä vedossa vaan läpsyvät aallokossa ja tekevät elämän veneessä epämiellyttäväksi.

Myötäisillä osuuksilla n. 10 m/s on ihanteellinen tuu-

len nopeus. 5 m/s ei enää oikein jaksu purjeita pitää pulleina, toisaalta yli 10 m/s alkaa muodostamaan jyrkkää aaltoa.

Yli viikoksi ei luetettavia säätietoja saa, joten vain alkumatkan osalta on lähtiessä olosuhteet tiedossa. Merellä meillä on mahdollista vastaanottaa sääennusteita

SSB-radiolla. Eihän sieltä mereltä poiskaan pääse, mutta on hyvä silti tietää, mitä on odotettavissa. Sääennusteet voivat myös muuttaa suunnitellun kohteen toiseksi.

Yhden pysähdyksen taktiikka

Olimme päättäneet ylittää Atlantin kahdessa osassa, koska meitä kiinnosti nähdä Kap Verde. Tavallaan olisi ollut helpompaa mennä meren yli kerralla, koska alkumatkasta menee usein muutama päivä tottua merirytyimiin. Sitten kun vahti- ja lepovuorot saa rullaamaan, voisi seilausta jatkaa lähes loputtomiin.

Matka Mindeloon sujui hyvin rauhallisessa sivutuulesa. Lopussa tuuli keveni jopa niin paljon, että viimeinen yö piti ajaa koneella.

Mindelo, Kap Verde

Mindelo oli viihtyisä kaupunki ja viikko vierähti siellä nopeasti. Ravintoloiden tarjonta oli maukasta ja melko edullista.

Meillä oli etukäteen tiedossa, että Mindelossa ei kovin kummoista provianttitarjontaa ole, joten olimme varautuneet siihen, että vettä ja hedelmiä enempiä ei tarvita. Melko hyvin varusteltuja supermarketteja kuitenkin löytyi, mutta varastot olivat vielä niin täynnä ruokaa, että paljon ei ostettu. Kylmäboksi meillä ei ole järin suuri, joten lämpimässä säilyvä jugurtti oli kiva lisä meidän ruokavaraistoihin.

Varsinainen Atlantin ylitys

Olimme hankkineet Las Palmasista uuden rullattavan kutterifokan. Sitä hankkiessamme ajattelimme lähinnä meidän kryssoiminaisuusien parantamista. Nyt purje pääsi kuitenkin ensimmäistä kertaa tositoimiin täysin myötäisessä tuulessa.

Meidän valtameripurjehduksiin ei kuulu nopeusennätysten tekeminen. Haluamme edetä helposti ja turvallisesti kohti päämäärää.

Ensimmäiseksi viikoksi sääennuste lupasi täysin myötäistä tuulta.

Laitoimme jo laiturissa spiiapuomit paikoilleen, yksi genoalle, toinen kutterille. Kutterin kokoa ei voi säätää, oli se puomitettu tai ei, se on joko auki tai rullalla. Genoaa sen sijaan voi puomitettunakin säätää suuremmaksi ja pienemmäksi. Kap Verden suojasta päästyämme ajoimme koko matkan kahdella keulapurjeella, iso pysyi koko matkan puomilla. Tuuli oli todella koko matkan niin myötäinen, että kutteri rullattiin vasta Barbadosen kulmalla sisään. Genoaa piti matkan aikana muutaman kerran puuskassa reivata.

Muitakaan suurempia muutoksia sähän ei koko matkan aikana tullut, paitsi ensimmäisen viikon jälkeen



aloimme saada satunnaisia sadekuuroja. Välillä niistä saati oikein kunnolla ja muutamasta nousi melko kova tuuli. Sade oli meille kuitenkin oikein tervetullutta, koska se huuhteli veneen suolakuorutusta sekä Kanarialla ja Kap Verdellä kertynyttä Saharan hiekkaa.

Meillä on kaksi automaattiohjausjärjestelmää. Toinen ("Simppa") on hydraulinen, vahva kuin härkä, sähköä paljon kuluttava Simradin järjestelmä. Toinen, Hydrovane ("Väinö"), on tuuliperäsin, joka nimensä mukaisesti ohjaa tuulen mukaan. Tuuliperäsin ei kuluta lainkaan sähköä, joten se on ihanteellinen laite pitkille matkoille. Se on kuitenkin aika tarkka purjeiden trimmin suhteen. Veneen pitää olla riittävän hyvässä balanssissa, jotta se pystyy hyvin pitämään suunnan.

Tuulen ollessa myötäinen ja ajaessamme kahdella keulapurjeella, Väinö hoiti työnsä enemmän kuin mallikkaasti. Vain muutaman kerran ison aallon heittäessä puuskassa perää, eksyi se suunnasta. Näissä tilanteissa pitää käydä kääntämässä muuten lukittua ruoria sen verran, että vene pääsee palaamaan oikealle kurssille.

Elämä venessä oli helppoa ja mukavaa, syötiin ja nukuttiin. Meillä ei ollut etukäteen sovittuja vahtivuoroja vaan menimme sen mukaan, mikä tuntui hyvältä. Ensimmäiset yövahdit olivat lyhyitä, vain 2–3 tuntia. Lopussa pisimmät yövahdit olivat jo 5–6 tuntia.

Toistemme kanssa olimme vähemmän tekemisissä kuin maissa, sillä kun nukuimme vuorotellen jäi yhteinen hereilläoloaika melko lyhyeksi. Illalla ennen auringon las-

kua söimme päivän pääruuan yhdessä, se olikin niitä harvoja hetkiä, kun olimme samaan aikaan salongissa.

Meillä on näköalasaloni, josta näkee tähtystää joka suuntaan. Meidän vahtivuoroja vietetään siis mukavasti sisällä sohvalla. Toki joskus vietämme aikaa ulkona ihailen tähtitaivasta tai auringon nousua, mutta meidän ei ole koskaan pakko olla siellä auringon paahteessa tai vesisateessa.

Vahtivuorot meillä kuluu usein lukiessa. Tälläkin matkalla meillä luettiin monta kirjaa, myös muutana klassikko.

Uuden vuoden päivänä saavuimme Barbadoselle. Matkaan kului 16 vuorokautta ja GPS:n lokiin kertyi reilut 2000 mailia.

Jatkosuunnitelmat

Tämä tarina tulee vasta meidän toisesta Karibian satamasta, Le Marinista Martiniquelta. Täältä on ensin tarkoitus jatkaa Pieniä Antilleja pohjoiseen. Jos kaikki sujuu suunnitellusti, suuntaamme Neitsytsaarilta kohti länttä ja Kuubaa. Viimeistään toukokuun lopussa pitää ottaa suunta etelään pois hurrikaanialueelta. Se, mihin silloin suuntaamme, on vielä täysin auki. Vaihtoehtoja ovat ABC-saaret, Kolumbia, Panama ja jokunen muukin vielä. Vain Pohjolan suunta ei ole vaihtoehtoissa mukana.

**Johanna ja Timo Vesalainen, S/Y Iiris
Le Marin, Martinique 24.1.2016**



Landkänning i Marocko

Den årliga transportsträckan från Benalmadena (Malaga) till Las Palmas gick denna gång via Marocko och inte via Madeira som alltid hittills. Sträckan är nästan lika lång oberoende av vilken rutt man tar och denna gång ville besättningen besöka marockanska hamnar. En grundlig studie av den magra och mestadels föråldrade informationen som finns tillgänglig visade att de flesta hamnar är för grunda för Vahine (djupgående 3 m), servicen i hamnarna obefintlig och formaliteterna (tull/immigration) omfattande och långsamma. Positivt var, att ifall man kunde angöra hamnarna, fanns det mycket att se och uppleva.

Den marockanska atlantkusten är långgrund med kraftiga dyningar från NW. Hamnarna ligger i allmänhet i flodmynningar som har en tendens att grunda upp p.g.a. sedimentering, tidvattensrörelser och stormvågor. Allt detta leder till en stor osäkerhet om vattendjupet faktiskt är det som uppges och om farleden faktiskt går enligt utprickningen.

Som styrman var min uppgift att sålla fram lämpliga hamnar där vi kunde gå in och sedan skulle besättningen välja de intressantaste för ett besök. Av de elva hamnarna som finns mellan Ceuta och Agadir, en sträcka på ca. 500 sjömil, valde jag Tanger, Larache, Rabat, Mohammedia, Casablanca, Al Jadida och Essaouira innan överfarten till

Kanarieöarna.

Jag försökte få kontakt med hamnarna på förhand per telefon och e-post, men utan resultat – alla uppgifter i segelbeskrivningar och websidor var föråldrade. Dessutom borde jag ha frågat på franska – det enda europeiska språk som talas allmänt i området. VHF-kanalerna fungerade sedan dock som de skulle, men på dålig engelska.

Försenad start

Dagen jag anlände till Vahine blåste det storm och vågorna bröt över den 10 m höga vågbrytaren och orsakade 0,7 m swell i hamnen – tre av våra förtöjningslinor brast och följande dag, då vi skulle ta ombord vår hjälpmotor/generator som varit på reparation, visade sig vara "fiesta" och montörerna kom naturligtvis inte – de skulle inte i någon händelse ha kunnat lyfta ombord motorn i sjögången. Därpå följande dag började installationen som skulle ta halva dagen, men kl 20 gick montörerna hem. De dök upp 10-tiden nästa dag och först 16-tiden kom vi iväg, två dygn försenade.

Gibraltarsundet och Ceuta

Vi valde att gå för motor i bleke till La Linea som har bättre och billigare service än Gibraltar. Anlände i gryning-

en, promenerade över gränsen till Gibraltar för att se på staden. Redan samma dag fortsatte vi över sundet (ca. 8 sjömil) till Ceuta där ingen av oss varit tidigare. På vägen hörde vi den spanska kustbevakningen efterlysa en gummibåt som försvunnit med åtta personer ombord och en annan med två personer ombord men deras öde förblev okänt. På ett par timmar var vi över och lade till i marinan i Ceuta och gick ut på staden som till min förvåning var helt europeisk, med välhållna byggnader, rena gator och en uppenbart välmående befolkning. Ceuta är en spansk enklav på Afrikas kust och uppenbarligen är landgränsen välbevakad för jag såg knappast någon afrikan i gatubilden. Prisnivån var ungefär samma som på det spanska fastlandet men en skaldjursmiddag där alla åt så mycket de orkade av havets hävor och drack mängder av gott vin, var så billig att vi först trodde att räkningen var felaktig.

Afrikas atlantkust

Startade tidigt och hade turen att ha både frisk (13–17 m/s) medvind och ca. en knops medström, så vi psalmbokade med mesanen och storseglet i strålände väder och passerade Kap Espartel vid middagstid och var nu på Atlanten med bra vind och medström.

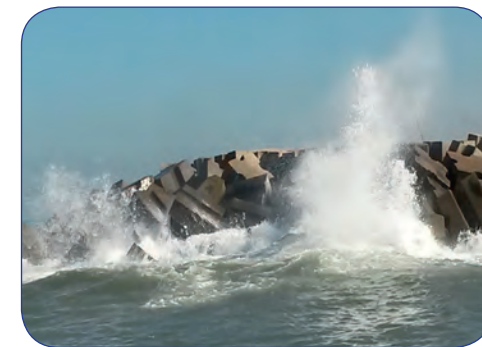
Vi hade redan passerat Tanger, Larache som var närmare verkade aningen tråkigt, så vi beslöt fortsätta till Rabat dit vi skulle anlända följande morgon lämpligt till högvattnet kl 10.



Gibraltar sund – Afrika i bakgrunden

En annan, mindre segelbåt hade ankrat på redan när vi anlände och en lotsbåt signalerade att de skulle följa med lotsen in. Tydligt var den så grundgående att den kunde gå in innan högvattnet stod som högst, för vi fick order att ankra och vänta. En halv timme senare kom lotsen och signalerade att vi skulle följa med och lotsen satte kurs mot bränningarna längs stranden. Dyningen var under 2 m – annars skulle inga båtar tillåtas komma in,

men ändå försvann lotsbåten nästan helt bakom vågor. Vid vågbrytaren kastades stänket från bränningarna ett tjugotal meter upp i luften och det var spännande att se dyningen torna upp sig bakom aktern och sedan surfa med Vahine förbi en gammal vågbrytare som rasat ner med stenar stickande upp här och var och ekolodet visade 0,8 m vatten under kölen. Lotsbåten kryssade mellan osynliga sandbankar och småningom hade vi betryggande 6 m vatten under kölen och kunde börja beundra det urgamla fortet vid flodmynningen och den muromgärdade gamla delen av huvudstaden Rabat, dominerad av kung Hassan II:s minaret. Lotsen förde oss en halv sjömil upp för floden medan vi beundrade de färggranna fiskebåtarna – i skarp kontrast med den moderna stadsdelen kungen höll på att bygga längs stranden.



Yttre vågbrytaren i Rabat



Traditionellt fiske och modern utveckling

Vi blev anvisade tullens och polisens pontonbrygga (tidvattnet varierar ca. 2,5 m) och fick hållas där under hela vårt besök för även om det fanns gott om platser när-

mare servicebyggnaderna, var de reserverade för kungen och hans familj och alla andra 250 platser var för grunda.

Som vanligt när vi kommit iland blev det rusning till dusch och toaletter – de visade sig vara moderna, rena och varmvattnet räckte till. Wifi fungerade som vanligt bara vid kontoret (och restaurangerna) och hamnkaptenen ordnade med el och vatten till Vahine. Formaliteterna gick smidigt även om en hel del blanketter skulle fyllas i. Personalen var mycket vänlig och hjälpsam och ingen bad om "backshish".

I marinan finns det ett par dyrare restauranger vid floden och flera billigare inne i marinan. Själva marinan, som egentligen heter Marina Bouregreg och befinner sig på



Vahine i Marina Bouregreg (Salé/Rabat)

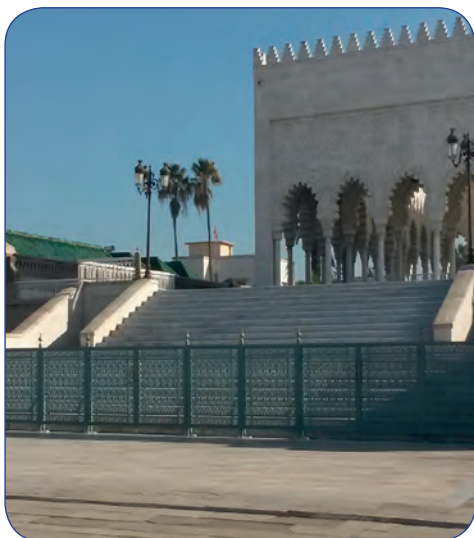


Vakter vid entrén till mausoléet

flodens norra sida, var omgärdad av ett högt järnstaket med poliser och vakter vid alla in/utgångar. Eftersom det bara fanns ett par andra utländska båtar behövde vi inga passersedlar – det räckte tydligen med att vi var européer som vakterna snart lärde sig känna igen.



Rabat gamla staden

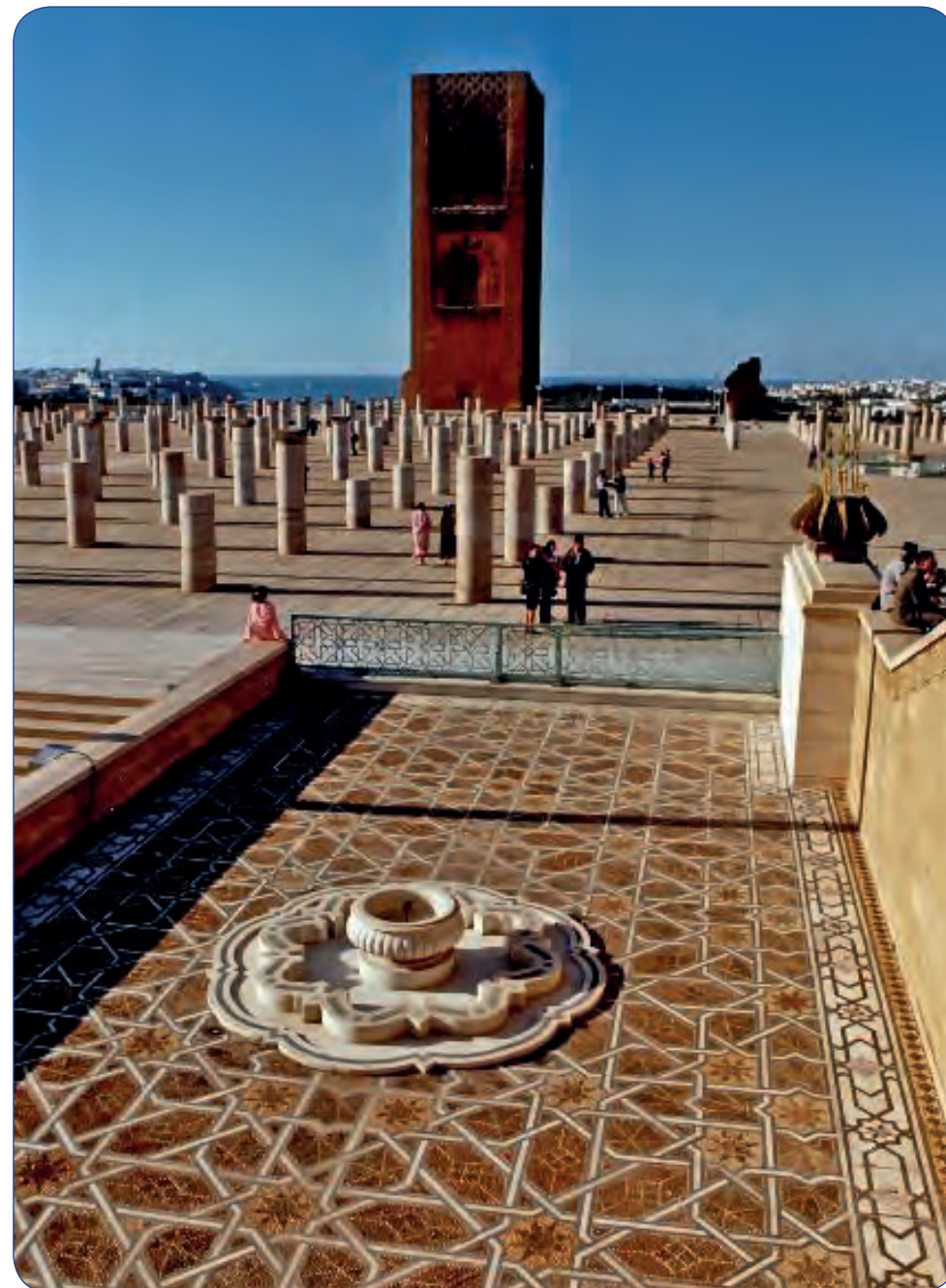


Mausoléet – obs rökelsekaren på trappan

Rabat

Staden Rabat som grundades av fenicierna och numera är Marockos huvudstad ligger mittemot marinan på floden Salés södra sida. En modern bro med moderna spårvagnar leder till Rabats gamla centrum. Avståndet från marinan till gamla stan var så kort att vi kunde promenera hela sträckan.

Nästa förmiddag körde vi runt omkring i hela trakten och sökte gas – utan att lyckas. 40 minuter taxikörning kostade 4,50 €! På eftermiddagen förde en guide oss till några av stadens sevärdheter, kung Muhammed V:s mausoleum, sultan Hassan II:s minaret, arkeologiska utgrävningar, kungens park (44 ha!) mitt i staden....



Hassan II:s minaret från 1199. Ursprungligen världens nästhögsta minaret med 82 m och man kunde köra upp till toppen med häst och kärra (!) men Lissabon-jordbävningen 1755 raserade tornet till 60 m och numera är det "bara" 45 m



Muhammed V:s grav

Den sista kvällen åt vi på stadens bästa krog inne bland gränderna i medinan (gamla staden) med aperitifferna serverade på en takterrass med divaner och fin utsikt över staden och maten senare serverad vid ett stort runt bord med låga stolar bottenvåningen på något som förmodligen varit ett palats. En fin upplevelse!

Avfärd nästa dag vid högvatten efter proviantering, lotsen åkte slalom framför oss mellan sandbankarna och vi kom ut genom inloppet till hamnen utan problem och satte kurs på Lanzarote 500 sjömil i SW då vi tyvärr inte

mera hade tid att besöka andra marockanska hamnar.

Medvind och medström förde oss snabbt till Marina Rubicon, en utmärkt marina, i den SW ändan av ön och därifrån nästa morgon vidare till Las Palmas där vi lade till kl. 22 bland flera hundra andra båtar som också skulle vidare över Atlanten med ARC. Denna lyckade och minnesvärda resa tog nio dygn och vi avverkade 900 sjömil i fint väder och gott sällskap.

Text och bilder: Eric von Troil



Floden sedd från Rabat, marinan i bakgrunden



Förrätter



ARC-yra

Navigatorin kesäloma 2015



Christiansö:n upeaa maisemaa.

Navigatorin kesälomareissu lähti Hoskilta juhannuksen aatonaattona kohti Tallinnaa. Tällä kertaa aikaa oli kuusi viikkoa ja loman (suunnitellut!) kohdesatamat olivat taas pitkällä. Hurjimmissa haaveissa jopa Ruotsin länsirannikolla! Tallinnasta **Tiina** tulisi vielä viikoksi töihin ja minä (**Hannu**) jatkaisin gastien kanssa Tallinnasta eteenpäin. Tiina lentäisi sitten perässä Gdanskiin Puolaan. Kyllähän nyt tuollainen matka purjehditaan viikossa että heilahtaa! Ainakin teoriassa.

Sunnuntaiaamuna matka jatkui gastien kanssa. Gastteiksi olin saanut **Karin** ja hänen 14-vuotiaan poikansa **Pyryn**. Kari on Navigatorin luottogasti, mm. Biskaja ja ARC 2006 on hänen kanssaan seilattu.

Keli oli tyyni ja erittäin sumuinen, kun höyrysimme länteen. Meillä oli "uusi" tutkaplotteri, mutta AIS:siä ei ollut. Sillä olisi kyllä ollut käyttöä, koska tutkan "lähizoomaus" ei näytä tarkasti lähelle. Naissaaren eteläpuolella näkyi nopeasti lähestyvä kaiku, mutta ei kuulunut sumutorvea.

Tein väistöliikkeen täysillä peräsinkulmilla oikealle, sumuraan sumusta esiin putkahtaneen Tallinkin keulan eteen. Väistöliike jatkuikin lähes täyden ympyrän. Ilmeisesti tallinkin "siltahenkilökunta" näki jotain tutkassaan kun sumutorvi törähti heti väistöliikkeemme jälkeen. Kutsuin VHF:llä Tallinkia ja kysyin syytä tähän sumutorven vähäiseen käyttöön. Ystävällisesti minua kehoitettiin pitämään silmät ja tutka auki. Syke nousi ihan kiitettävästi tässä väistelyssä ja ei se juuri ehtinyt laskea, kun seuraava kaiku rupesi lähestymään. Tällä kertaa oli hieman helpompaa, kun laiva käytti sumutorvea asiallisesti. Tälläkin kerralla jouduttiin hieman väistelemään. Radioliikennettä ei kuitenkaan tarvittu, komentosillalta huudettu "Fuck you!" kuului selvästi. Kuulinkin myöhemmin, että se on "vaiettu ongelma merenkulussa, kun käsimerkit ei näy sumussa!". Sumu hälveni vasta tuntia ennen Dirhamin satamaa, johon pysähdyimme yöksi. Satamassa oli varsin hyvin tilaa meille.

Seuraavana aamuna sumua ei onneksi enää näkynyt. Koska näkyvyys oli hyvä, päätimme mennä Hiunmaan ja Saarenmaan itäpuolelta. Myös purjeita päästiin vihdoin käyttämään. Jopa sammu oli ylhäällä välillä. Päivä oli hieno, joskaan tuulta ei riittänyt koko matkan ajaksi. Aamun valjetessa ajeltiin Ventspilssin remontoituun satamaan. Laiturit ja pesutilat oli rempattu asialliseen kuntoon! Ravintolaa ei kuitenkaan satamasta löytynyt. Viimeksi Navigator vieraili satamassa 2005. Oli kuitenkin paikallinen juhannusaatto ja kävimmekin kaupunkikierroksen lisäksi puistossa, jossa oli lava ja elävää musiikkia. Päivä oli hieinan sateinen ja kaupungissa jäivät ehkä eniten mieleen eriväriset lehmät. Niitä oli pitkin kaupunkia, mitä ihmeellisemmin viriteltiin. Oli venytettyä mallia, lehmää venttiilillä jne. Näitähän on ympäri Eurooppaa nähty.

Koska miehistö meni varsin aikaisin nukkumaan, jaksomme herätäkin jo ennen kuutta. Tarkoitukseni oli krysisiä Liepajaan, jonne oli juuri ja juuri inhimillinen matka.

Rapiat 50 mailia. Tuulta oli luvattu kohtuulliset (?) 8–10 m/s, mutta vastaisena. Olisi taas pitänyt arvioida tulevia olosuhteita paremmin miehistöön sopivaksi.

Viisas kippari ei joudu tilanteisiin, mistä taitava kippari selviää!

Tunti siitä, kun purjeet oli saatu ylös, oli isossa purjeessa jo kaksi reiviä ja keulaakin oli rullattu pienemmäksi. Vesi lensi ja vene oli poskellaan. Aika pian Pyrylle kaivettiin ämpäri, koska meritauti alkoi vaivata. Pidettiin pikainen "kansipalaveri" ja päätettiin laskea kurssia Gottlantiin. Pidempi matka, mutta mukavammilla tuulikulmilla... no teoriassa ainakin! Jossain vaiheessa Pyry kysyi minulta, että kestäkö vielä pitkään?. Silloin kyllä kävi sääliksi nuorta miestä! Kerroin että tänään menee pitkään. Muutama tunti kului ja muutamia sadealueita meni yli. Lopulta järkävä tuulikulma, mitä pystyimme lukuisten shiftien jälkeen purjehtimaan, veisi meidät Tukholmaan. Taas pidettiin "kan-

sipalaveria"! No, ainut järkevä kurssi, mihin järkevästi (ennustetut shiftit huomioiden) päästiin, oli Saarenmaa. Siihen suuntaan olikin mukavaa kyytiä. Tuuli pysyi reippaana, ollen koko päivän ja illan vähintään 12m/s. Kun lopulta illan pimeydessä saavuttiin lähelle Roomasaaren sisäänajoväylää, saatiin vielä yksi "lisätilanne". Koska ranta lähestyi vauhdilla, oli suunnitelmassa ottaa isopurje alas ennen sisäänajoa. Pelkän keulan saisi näpsästi pyöriteltyä pienessäkin tilassa kiinni. Muuten hyvä suunnitelma, mutta koneen käynnistyttyä ei vaihde mennyt päälle!



Sadevarustus päivitettiin pyöräillä.

Ehkä 15 minuuttia meni ennen kuin ymmärsimme kääntää vetolaitteen päällä olevaa vipua pihdeillä. Tämän jälkeen tuli uusi testikohde lisää rantautumisvalmisteluissa. Kova tuulinen rantautuminen yöllä sujui kuitenkin hienosti, sen verran hyvin kaikki valmisteltiin. Matkaa tehtiin yli 20 tuntia, joten töijäysrommien jälkeen uni kyllä maistui! Nuori gastikin osoitti hienoa asennetta laiturin päästyämme, jopa nauru maittoi, vaikka oli melkein koko päivän oksentanut.

Tuuliennusteet jatkuivat sen verran huonona, että tämän "avomerikolmion" jälkeen ei enää ollut järkeä jatkaa etelään päin. Ihan Gdanskian asti ei siis päästy. Tiina saapui Saarenmaalle ja sieltä sitten jatkettiin kahdestaan. Matkaa jatkettiin lopulta muutaman päivän jälkeen Kuresaaresta, jonne vene siirrettiin sprayhoodin korjausta varten. Siinä aika alussa, kun purjeet oli saatu ylös, meinattiin törmätä pieneen ruotsalaiseen viikinkiveneeseen. Veneessä oli kolme "viikinkiä", täysissä viikinkitamaineissa. Jostain syystä heillä oli kohtaamistilanteessa perämoottori

käytössä, veneen laidalla. Kun purjetta ei ollut, niin emme sitten tuota pientä venettä nähneet, ennen kuin kohdalla. Mainittakoon että veneeseen oli vedetty pieni kohtelaisuuslippu saalinkiin. Väkisinkin pohti, että ovatko tuolla veneellä, tällä kelillä Ruotsista tulleet.

Matka Liepajaan sujui mallikkaasti ja kiinnityimme kylkiparkkiin joen varteen, aivan keskustan tuntumaan. Liepajassa ei mitään ihmeempää puhattu, syötiin hyvin ja seuraavan päivän iltapäivällä matka jatkui.

Koska olimme viime kerralla Klaidepassa, päätimme jättää sen väliin tällä kertaa. Tuuliennustekin oli kohtuullinen. Viime kesänä menimme Klaidepassa suoraan kohti Heliä, vain muutaman mailin päästä Kaliningradista, tai sen länsikärkeä. Lähimmillään oltiin rannasta ehkä 3–4 mailin päässä. Koska siellä oli ollut silloin jotain ammuntoja maissa, jotka olivat yöllä pelästyttäneet vahtihenkilöstön, päätettiin nyt jättää selkeämpi välimatka. Tällä kertaa pidimme 10–11 mailia väliä rantaan. Kuitenkin yöllä saapui venäläinen sota-alus viereemme ja sieltä kutsuttiin meitä. Meille ilmoitettiin, että oman turvallisuutemme takia, meidän on syytä kääntyä 90 astetta pois päin rannasta. Lisäksi ilmoitettiin koordinaattipiste mihin meidän tuli edetä. Lopuksi

vielä kysyttiin, miten olimme viestin ymmärtäneet ja toivotettiin "Good Luck!".

Koska olimme koneajolla liikkeellä, oli suunnanmuutos helppo. Muutama "pippip" navigaattoriin ja uusi kurssi oli siinä. En kuitenkaan saanut sota-aluksen antamaa sijaintia ylös, joten kysyin vielä, kuinka monta mailia meidän tulee pitää tätä kurssia. Seitsemäntoista mailia, ja "Good Luck!", oli vastaus. Navionicsin kartoissa tuo ampuma-alue näkyy hyvin. Se on syytä ottaa huomioon, kun on kovempi keli. Venäjän laivasto ei varmaankaan kiinnosta, jos slööri kääntyy krysiksiksi ja joutuu jotain muuta tekemään kuin "pippip"!

Seuraavana aamuna tuo ampuma alueen nurkka alkoi lähestyä. Mieleeni juolahti, että tästähän voi hieman oikeasta (pippip). Kun olin saanut uuden kurssin näpytelyä, huomasin, että taas lähestyy edestä venäläinen sotalaiva "rajaa" pitkin ajaen. Pippip ja taas menttiin sitä vanhaa suuntaa. Ei tehnyt mieli kertoa radiossa, minkä kohdan olin sitten kuitenkin ymmärtänyt väärin. Iltapäivällä kun

spinnuultiin, niin kuultiin tykkien jytinää sieltä Kaliningradin suunnalta. Hieman tuli mutkia matkaan, mutta valoisaa aikaa kurvattiin Helin satamaan. Päivä oli ollut aurinkoinen ja lämmin.

Puolan Hel on sellainen "rantahelvetti". Aurinkoisella ilmalla oikein mukava, sateella ehkä ei niin mukava. Rannoille pääsee kätevästi golfauto-takseilla, jos ei jaksaa kävellä. Ja rantaa riittää! Tuoretta kalaa on runsaasti ravintoloissa tarjolla ja hinnat ovat varsin edullisia. Helliä on myös juna- ja lauttayhteys Gdankiin. Se jätettiin tänä vuonna väliin – kahtena aikaisempina vuonna siellä käytiin. Koska meille oli tulossa viikonlopuksi vieras, lähdimme jo seuraavana päivänä kohti Lebaa. Olimme varautuneet tylsään koneistamiseen, mutta saimme erinomaisen tuulen. Auringon paisteesta spinnuteltiin ja virsaroitiin Lebaan. Siellä oli kapea betoninen aallonmurtajaränni, mistä ajeltiin sisään. Vastaa tuli monenlaista bilelaivaa ja teknoa huudatettiin täysillä. Satama sijaitsi rännin päässä ja oli erittäin suojainen. Myös kaikki fasilitetit olivat kunnossa. Marina oli hieman sivussa keskustasta, mutta polkupyöriä sai vuokrata edullisesti. Mukava paikka, mutta ei mitään kovin erikoista, rantaa ja ravintolaa sielläkin. Ystävämme **Kimmo** oli rakennushommissa Ostravassa, Tsekeissä. Hänelle ilmaantui vapaa viikonloppu ja hän päätti lähteä meitä morjestamaan Puolaan.

Seuraavana päivänä Kimmo vietiin merelle (auto jäi Lebaan) ja koneistettiin tyynessä kelissä Ustkaan. Päivä oli muuten hieno ja uimassakin käytiin, mutta tuulta ei juuri ollut. Ustkaan menttiin kylkiparkkiin, koska sisääntu-

lon oikealla puolella oleva uusi marina oli vielä työmaana. Ustka oli selvästi hienoin näihin aikaisempiin paikkoihin verrattuna. Turisteja oli paljon ja EU-rahalla oli laitettu (?) paikat hienoon kuntoon. Satamavahti kävi kertomassa, että huomenna voi tulla swelliä sisään. Kertoi että tarvittaessa voi siirtyä marinatyömaalle kalabaattien kylkiin. No aamulla Kimmo otti taksin kohti Lebaa, hintakin oli kohtuullinen 40 €.

Tämä swelli sitten realisoitui ja oli aika paha jo aamulla. Yritimme parannella kiinnityksiä, mutta niistä ei juurikaan ollut hyötyä. Vieressä oli saksalainen venekunta ja avustimme heitä, kun he päättivät lähteä evakkoon. Heillä meinasi peräkaide irrota, kun jäivät laiturin reunaan hieromaan. Sain kuitenkin vedettyä keulaköydestä perän irti laiturin kumimakkaroista. Heiltä jäi yksi köysi laiturille, mutta huusimme että me tuomme sen perässä. Koska näimme, mitä voi käydä, jos jää liikaa hieromaan, oli meillä selvä kuvio. Läpi juokseva köysi laiturin ja peräruuttamalla täysiä perä irti laiturista. Meillä ei ollut mitään ongelmia, vaikka olimme kahdestaan. Sakemanneja oli neljä miestä veneessä. No, päädyimme kylkiparkkiin saksalaisten kylkeen, kolmanneksi purjeventeeksi. Troolareita oli vielä kaksi meidän ja laiturin välissä. Saksalaiset kiirehtivät kertomaan, että heidän toisella puolella oleva vene lähtee klo 5 aamulla.

Marinatyömaan puolelta pääsi kerran tunnissa avautuvaa (= jalkululle avautuvaa) siltaa pitkin toiselle puolelle. Kävin aallonmurtajalla katsomassa isoa aallokkoa. Eikä merelle tehnyt mieli lähteä. Sen verran kova aallok-

Marina Nexö Bornholm.





Berliinin muuri.

ko edustalla oli. Meillä oli klo 4.50 kiltisti soimassa ja olimme sovitusti valmiina lähtöön. Ajatus oli, että palaamme kylkiparkkiin, jos keli näyttää huonolta. Kummassakaan veneessä ei näkynyt elon merkkiä! Havainnointiin siinä sitten keliä ja tarkisteltiin säätietoja. Päätimme lähteä merelle, koska oltiin jo hereillä valmiiksi. Kelikin oli rauhoittunut, vaikka aallokkoa vielä alussa olikin. Meillä oli kohtuullinen sääikkuna seuraavaan isompaan satamaan Kolobrzegiin. Halusimme isompaan paikkaan, koska luvassa oli sateita ja kovia vastatuulia, ja sataman piti olla suojainen. Toisen puolen kaidevaijerit venyivät monta senttiä Utskan rodeossa, ei mielellään sellaista enää! Matka oli ikävää vastatuulta, mutta kyllä siinä kohtuullisesti päästiin. Satama olikin jonkin matkaa aallonmurtajasta, erittäin suojassa. Kaikki oli siellä viimeisen päälle, mukaan lukien venetarvikeliike. Koska täällä vietettäisiin muutama päivä, niin päätettiin keksiä vähän lisääaktiviteettejä sadepäivien ratoksi. Kävi ilmi, että Tiina ei ollut nähnyt Berliinin muuria eli sinne siis. Kartoitettuamme erilaisia vaihtoehtoja, osoittautui vuokra-auto helpoimmaksi. Hinta oli edul-

Marina Kolobrzeg.



linen 50 € + polttoaineet. Saimme auton jo edellisenä iltana ja starttasimme aikaisin aamulla. Se oli sellainen päiväpistäytyminen. Pakolliset kiertojelut HOP-ON-HOP-OFF ja ruokailut siihen. Sitten takaisin sateiseen Kolobrzegiin. Mukavaa vaihtelua veneellä olemiseen ja paistoihan Berliinissä aurinkokin!

Sääennusteet vaikuttivat varsin huonoilta. Meillä oli suunnitelma mennä rajakaupunki Swinoujsciehen ja siitä suojaisemmille reiteille. Siellä joutuisi kuitenkin koneistamaan, niin tuulista ei olisi niin paljon haittaa. Saatiin naapurin saksalaispurjehtijalta hyvät opastukset reiteistä

ja sillan avautumisista. Tulisi sitten Rügenilläkin samalla käytyä. Toisin kuitenkin kävi. Ei sitä kryssiä sitten kovin kauaa jaksanut, kun päätettiin laskea kurssia Bornholmille. Siihen suuntaan päästiin ihan mukavasti! Matka oli hieman pitempi, kuin sinne Swino..., no se rajakaupunki (puolalaisten nimien kirjoittaminen on tosi hankalaa, saati niiden lausuminen ymmärrettävästi!), mutta huomattavasti mukavampaa kyytiä! Päädyimme Bornholmille, Naxön satamaan.

Saimme sitten viestiä **Minnalta ja Eerolta**, että Reivitär on menossa Gujhemisiin. Koska he vakuuttivat, että satama olisi hyvä, niin seuraavana päivänä siirryimme sinne. Satama olikin aika täynnä, mutta päästiin kuitenkin erään suomalaisveneen kylkeen kiinnittymään. Minnan ja Eeron kanssa käytiin sitten seuraavana päivänä päiväretkellä Christiansöllä. Koska veneiden takaisin mahtuminen oli epävarmaa, retki tehtiin tällä kertaa lautalla. Christiansön satamaa on keuhuttu itämeren hienoimmaksi satamaksi, eikä suotta. Meidän retkelle sattui vielä aurinkoinen ja lämmin ilma. Aikuillasta saapuivat ystävämme **Auli ja Reijo** Jolly Oceon -veneellään Gujhemisiin. He olivat menossa Karibian suuntaan. Yhdessä Reivittären kanssa, päätimme kaikki kolme venettä suunnata Rügenin suuntaan. Aamulla siis aikainen herätys.

Meidän kylkeen oli ilmestynyt pienehkö tanskalainen purjeverene. Meille oli aikaisemmin sanottu, että meidän kylkeen ei enää mahdu lisää veneitä. Tämä siksi että yhteysalus manööveraa samassa altaassa, ja tilaa ei ole paljon. Ilmoitimme Tanskalaisille, mitä meille oli kerrottu. He sanoivat, että asia on kunnossa, joten tyydyimme varoittamaan aikaisesta herätyksestä. No, aamulla koputtelimme klo 6 veneen kylkeä. Vaikka heillä oli maasähkökaapeli rantaan, suoriutuivat he kymmenessä minuutissa ulos satama-altaasta, vaikka olivat herätettäessä täydessä unessa. Todellinen salamälähtö heiltä! Jollyn porukka jäi vielä nukkumaan, kun Reivittären kanssa höyryttiin ulos satamasta. Reivitär sai purjeet ennen meitä ylös, koska me toheloimme nostimen kanssa hieman. Tuuliennuste sitten osoittautui jälleen kerran vääräksi. Enemmän vastaista ja kovempaa, tottakai.

Muutama tunti jaksettiin

Kaikki ok!?

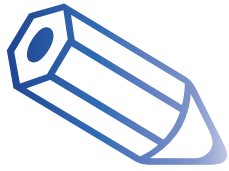
sitä ryskettä ja sitten ehdotin Tiinalle, että palattaisiin Bornholmille. Saatiin edellä purjehtivaan Reivittären yhteys kännykällä ja kerrottiin, että me palaamme takaisin Bornholmille. Rügen ei tänä vuonna vaan taipunut meidän suunnitelmiin! Reivittärellä tuntui olevan meitä parempi "kryssikestävyys". Olimme saaneet Jollyltä viestiä, että he jäivät suosiolla Rönneen. Sinne mekin sitten lasketeltiin hyvää kyytiä. Tämä oli meille viisas päätös. Tämän jälkeen meillä oli pääsääntöisesti myötäisiä tuulia. Matkareittimme Ruotsin rannikko pitkin kulki seuraavasti.

Simrishamn–Hanö–Uttklippan–Kalmar

Kalmarin jälkeen pysähdyimme yhdessä luonnonsatamassa, joka sijaitsi hieman Oscarshamnista pohjoiseen. Kun jatkoimme sieltä matkaa, muuttuivat suunnitelmat matkan edetessä. Loppuviikoksi oli luvattu myrskyä Ruotsiin ja emme halunneet jäädä pitämään säätä Ruotsiin. Koska tuuli oli oikeasta suunnasta ja hyvä, livautimme sitten yli kahdensadan mailin leiskauksen Utöhön asti. Sieltä Hangon läntisellä oleva merikarhuasari Kifskäriin ja sieltä Hoskin Hasselholmiin. Siellä olikin tuttuja paikkaa ja saatiin nunnon kesäjuhlat aikaan. Kotimatalla käytiin vielä Matgruvanin merikarhuasaressa sekä tietenkin Ormholmenilla. Kun sitten lauantaina 1.8. saavuttiin kotisatamaan, oli kuohuvaa vanavettä jätetty taakse hieman yli 1 600 mailia. Alkumatalla tuulet eivät oikein suosineet ja viileätä oli myös. Suunnitelmista ei kannata pitää liikaa kiinni, kelien mukaan on parempi mennä. Tätä kirjoittaessa olemme jo ilmoittautuneet ensi kesän merikarhukskaaderille Puolaan. Ilmeisesti Puolasta ei olla vielä saatu tarpeeksi!

Teksti ja kuvat: Hannu Laurila





Koulutuskysely

HSK:n koulustuimikunta kartoittaa aikuis- ja matkaveneilykoulutuksen tarpeita seurassa ja pohtii miten järjestäisi kysyntää vastaavia koulutuksia yhteistyössä naapuriseurojen kanssa.

Muun muassa Humallahden Venekerhon kommodori **Timo Wiiala** on lähestynyt HSK:ta koulutusasioissa. HVK:kin haluaa tarjota jäsenilleen monipuolista koulutusta. Monesti tietyille kursseille osanotto on kuitenkin niin vähäistä, ettei koulutusta ole ollut kannattavaa pitää. Ongelma on tuttu monessa venekerhossa, myös HSK:lla.

Mikäli olet kiinnostunut osallistumaan erilaisiin koulutuksiin, ilmoita mielenkiinnostasi ja toivomistasi aiheista osoitteeseen koulutus-posti@hoski.fi **18.3. mennessä** niin katsotaan mitä saadaan yhdessä aikaan.

Mahdollisia koulutusaiheita ovat mm.

- veneilijän kurssi
- veneenpäällikön kurssi
- ensiapu- ja turvakoulutus
- VHF-kurssi
- CEVNI
- solmukurssi
- matkaveneilijän valmennustilaisuus
- veneen ja koneen kevätkunnostus
- mies yli laidan -tilanteet
- jne.

Ilmoitathan mahdollisesta mielenkiinnostasi määräaikaan mennessä.

Koulutus



VENEILIJÄN ENSIAPUKURSSI I 7.4 ja 14.4.2016 ja kertauskurssi Ensiapukurssin käyneille



Veneilässä itsenäinen toimintakyky on välttämätöntä ja ensiaputilanteissa sen tärkeys vielä korostuu. Ulkopuolista apua joutuu odottamaan pitkiäkin aikoja, joten jokaisen veneilijän tulee hallita keskeiset ensiaputaidot.

Järjestämme veneilijöille tarkoitettua hätäensiapukurssin.

Tärkeimmät ensiapukurssilla opittavat asiat:

- uskallus toimia ensiapua vaativissa tilanteissa
- lisäavun hälyttäminen 112
- hengityksen turvaaminen
- johtovastuun merkityksen ymmärtäminen hätätilanteissa
- kurssilla käsitellään lisäksi tavallisimmat sairauskohtaukset, elvytystilanne, hypotermia, haavat, ruhjeet ja murtumat sekä shokki

Kurssijankohta: Keskiyö 7.4. klo 17.30–21.00 ja toinen osa torstai 14.4. klo 17.30–20.00

Hinta: 70 € (vähintään 15 osallistujaa). Maksetaan HSK:n tilille FI48 8000 1000 083577 14.3.2016 mennessä.

Koulutuspaikka: HSK, ISO-PÄSSI

Kouluttaja: Sari Ebeling, jolla on Suomen Punaisen Ristin ensiapuopettajapätevyys.

Sitovat ilmoittautumiset: maanantaihin 14.3.2016 mennessä osoitteeseen toimisto@hoski.fi

Päälle kannattaa pukea rennot ja myös lattiaharjoittelua sietävät vaatteet.

Ystävällisin terveisin
Sari Ebeling, Ensiavun- ja ensihoidon kouluspäällikkö

Retkisaariviiri

Vuonna 2016 otetaan retkisaarissa käyttöön Retkisaariviiri. Tämä uusi viiri koskee niitä veneitä, jotka on katsastettu ja rekisteröity muihin seuroihin kuin HSK:lle, mutta omistaja/päällikkö on HSK:n jäsen. Retkisaariviirin tarkoituksena on selvittää retkisaarissa käyvien muiden seurojen lipun alla olevien veneiden/omistajien oikeutus käyttää saariamme. Retkisaariviiri on venekohtainen, mutta veneessä pitää aina olla myös HSK:n jäsen. Retkisaariviirin

hakemuslomakkeita tulee toimistolle kevään aikana. Viirit on numeroitu, jotta tunnistaminen saarissa on helppoa. Retkisaariviirin hinta on vuonna 2015 syyskokouksen päätöksen mukaisesti 50 eur/kausi.

Veneilysäitä odotellessa.

Retkisaaritoimikunta
saari-posti@hoski.fi



Loputon kasa vielä rannassa.



Klapit koottiin pyöreään pinoon.



Elokuinen rapuilta Ormiksellä.



Ilmetellään ruostunutta kiuasta ja pataa.



Runt Skagerrak med ett skolfartyg

Text: Axel Westfelt och Petri Kaurinkoski
Bilder: Fredrik Katainen och Petri Kaurinkoski

Hur skulle det vara att segla ett traditionellt gaffelriggat skolfartyg i två veckor med ett gäng som jag aldrig träffat förr? Den här frågan hade säkert 13 stycken unga tjejer ställt sig före den junisöndag då de mönstrade på SXX Seglarskolas GRATIA på Nya Varvet i Göteborg. En nybörjarkurs för unga flickor skulle starta, och ombord på den 115-åriga yachten fanns 8 befäl och 13 elever. Ett antal föräldrar vinkade när vi lämnade kajen tillsammans med GRATITUDE och ATLANTICA, och började vår resa mellan Sverige, Danmark och Norge.

Vi hade som målsättning att segla under 11 dagar, besöka lokala små hamnar, undervisa eleverna i att segla ett traditionellt gaffelriggat segelfartyg samt att njuta av livet på hög nivå. Dessutom var vi bjudna till Arendal för att delta i festligheterna i samband med renoveringen av kuttern BOY LESLIE. Ursprungligen var det kuttrarna GRATITUDE och ATLANTICA som var bjudna till evenemanget, men som tredje fartyget i rederiet mottog GRATIA självfallet också en inbjudan, det var klart vi skulle försöka ta oss dit.

Första kvällen tog vi oss till en liten by utanför Göteborg och ägnade oss åt att bli bekanta med varandra. Lite blygsamt började var och en titta runt och bekanta sig med umgänget och omgivningen. Det är ju inte allt för mycket plats ombord, så samspel krävs av alla för att få helheten att gå ihop. Alla brukar inse realiteterna och acceptera omständigheterna som de är. I regel styrs dagsrutinen av standardscheman som säger att väckning är klockan sju, frukost en halvtimme senare och klockan åtta sätts flaggan gemensamt på däck. Därefter blir det vaktvis morgonstädning; fria vakten städar under däck och vakt-havande på däck. Hur det exakt görs beror på omständigheterna, för segelsättningen är oftast gemensam aktivitet med alla man på däck.

Vi började den riktiga seglatsen med att sätta segel i Göteborgs skärgård och sedan segla förbi Vinga mot Læsø. Det blev en sträckbog och till kvällen landade vi i Østerby Havn. Alla hade fått känna på sina sjöben, för sjögång hade bildats under dagen. Vi kände oss som stora sjömän, för vi hade ju seglat utomlands på en gång. Som vanligt var duschen hamnens absolut största attraktion. Nästa dag hade vi hoppats på en sydvridande vind, men den kom aldrig. Däremot fick vi solsken med några regnskurar och en lång sträckbog till Skärhamn på Tjörns västra kant. Under dagarna på öppet hav hade vi massvis med tillfällen att bekanta eleverna med den, i förhållande till en mindre båt med vanlig Bermuda-rigg, mera komplicerade riggen.

Följande dag fick vi stark sydvästlig vind med ihållande regn. Det bedömde vi som opassande väder för att ta ut unga elever på Skagerrak i. Våra planer på att ta oss



till Arendal höll på att ryka, men man får anpassa sig till vädret, det visste vi ju. Vi fick i alla fall en minnesrik dag längs kusten och nu var det en riktig utmaning att hitta alla sjömärken och fiskemärken från regnet. Sällskapet utgjordes till största delen av tyska, brittiska eller holländska båtar. Lokala säsongen hade ju inte riktigt kommit igång, då det var veckan före midsommar. Det kändes som om vi hade hela skärgården för oss själva, och vi tog oss längs den snitslade banan av sjömärken och öar till Kungshamn. Efter den mycket våta dagen uppskattades trefasströmmen och värmesystemet som ökade på komforten ombord avsevärt.

Från Kungshamn skulle vi vidare i en sakta döende västnordvästlig vind som enligt prognoserna under kvällen skulle vrida till nord och kanske vidare till nordnordost. Nästa dag var vi bjudna till Arendal, så det fanns ännu en chans att hinna dit i tid. Det skulle i så fall innebära nattsegling, vilket var spännande och helt nytt för de flesta eleverna. Så efter en lugn förmiddag och lunch till kaj gick vi ut förbi Hällö och började kryssa upp längs kusten mot Väderöarna. Vi fick möjlighet att upptäcka hur strömmen längs kusten påverkade vår kurs och fart över grund på olika bogar. Till och med den svaga strömmen skulle tas till hänsyn. Ytterligare kunde vi öva att använda en traditionell pejlskiva för att bedöma våran position.



Vid kvällstid var vi redan väl norr om Väderöarna och kunde känna att vinden höll på att vrida som prognosen sagt, så det var dags att slå och sikta mot Norge. Natten som kom var bland de finaste man kan tänka sig. Vi hade stadig halvwind, nästan fullt ställ, medström och en stjärnklar natthimmel. Att göra stadiga 10 knop hela hundvakten med den gamla yachten är få förunnat. Som belöning angjorde vi Torungens fyr strax efter soluppgången, och förtöjde senare i Arendals hamn alldeles före frukost. En sovorgon ordnades så att alla skulle vara pigga i hamnen.

I Arendal fick vi vår första riktigt soliga dag, men det var ju så dags för det var midsommarafton. Vi tog vara på situationen och eleverna undervisades i knopar, splits och tagling. Alla fick även tillfälle att bekanta sig med de övriga fartygen. Både ATLANTICA och GRATITUDE anlände under eftermiddagen och totalt nio skutor hade tagit sig till Arendal för att jubla BOY LESLIEs nya liv. Den kanske mest imponerande var EXCELSIOR från Lowestoft som är utrustad att segla som en trålare i samma stil som kutterarna gjorde ursprungligen. Utrustningen tog en hel del plats på däck och man kunde bara föreställa sig hur det går i verkligheten. Vi fick dessutom höra intressanta föreläsningar om hur hela projektet BOY LESLIE hade utförts.

Som i alla seglarmöten blev det tävling, eller Friendly





Race som det kallades, mellan skutorna på midsommardagen. Solsken och kryss i 4-7 m/s vind var perfekta förhållanden för oss. Som planerat visade vi först båtarna för allmänheten genom att kryssa fram och tillbaka utanför Arendals hamn. Sedan tog vi oss ut till farleden där starten skulle gå med en gentlemans klockslag. Det visade sig att våra unga tjejer var som pånyttfödda. Manövrarna gick med en precision som skulle gör schweiziska urmakare avundsjuka. Hela gänget svetsades ihop på ett sätt som om de hade seglat ihop i flera år. Tre timmar och ett oräkneligt antal slag senare gled vi över mållinjen och blev utropade som dagens snabbaste fartyg på banan. Jublandet som bröt ut ville man ju inte avbryta, men det var dags

att bärga och förtöja i Hesnesøya hos lokala fiskare, som vi hade blivit inbjudna till. En fin gemensam kväll med samtliga besättningar och en ofantlig räkmiddag krönte vår midsommar.

På söndagen var det dags att vända tillbaka och vi satte kurs mot Skagen. Det här skulle bli vår käcka dag då vi elegant korsar Skagerrak, för i början hade vi frisk 12-13 m/s sydvästlig vind som gav oss riktigt fin fart. Nu var det inte mera någon tvekan om tjejerna skulle klara öppet hav och vind. Nu var de stolta av att just de seglade GRATIA. Största utmaningen var att förbereda lunch, för det var faktiskt sjögång och vi rullade rejält, men det gick ju fint. Väl i Skagen beslöt vi oss för att ha en båsdag.

Det innebär att båsen delar ut olika underhållsarbeten, för på en gammal skuta finns det finns oändligt att slipa, lacka, tjära och laga. Det får inte ens en stilig yacht någon lindring på, utan hon skall underhållas hela tiden. Igen imponerade eleverna med sitt flitiga arbete och härliga humör. Vem hissades upp i riggen för att tjära vanten, vem klättrade längs gaffeln för att tjära hanfötterna, vilka lackade livvästlären? Det var mycket flitigt arbete på gång och som belöning fick vi tid att promenera i staden, eller som de flesta gjorde, gå ut till Grenen, den allra nordligaste spetsen på Danmark. Tillbaka ombord på kvällen hade vi gemensamma lekar och lektioner. En hel dag i hamn, men inte alls en bortkastad dag.

Från Skagen skulle vi ta oss tillbaka till Västkusten, för det var inte många dagar kvar tills vi skulle lämna fartyget till nästa besättning. Väl på Mönster häckförtöjde vi vid berget och njöt av en lugn vik som om några dagar skulle vara proppfull av fritidsbåtar. Vi genomförde en säkerhetsövning med nödraketer samt MOB-övning. Eleverna tävlade i riggstafett, där vakterna tävlar om hur väl de känner riggen och olika begrepp ombord. I det här fallet var det inte viktigt vilka som vann, alla var vinnare.

Sista hela dagen tog vi oss till Källö-Knippla i Göteborgs skärgård för att vara nära avmönstringshamnen Nya Varvet. Förtöjda på Källö-Knippla träffade vi åter igen Seglarskolans övriga fartyg och firade en gemensam sista



kväll. Besättningen på pojkbåten GRATITUDE var speciellt nöjda med att ha oss på sin utsida. Våra flickor verkade inte missnöjda heller. Självfallet ville pojkarna kliva ombord på vår stiliga yacht för att gemensamt starta festligheterna. Den sista dagen gick vi långsamt in till Nya Varvet, 13 nöjda och glada tjejer lämnade GRATIA med en helt unik och ny upplevelse med sig. En del tårar syntes i ögonen, men tur som det är kan alla komma tillbaka nästa sommar.

Kolla Fredrik Katainens video från seglatsen:
<http://vimeo.com/katainen/segl2015> Lösenord: sxk



SXK Seglarskolan ja HSK YHTEISTYÖHÖN

SXK Seglarskola suuntaa ensi kesänä yhden koulu-laivansa Suomeen, kun GRATITUDEn kesäohjelmassa Helsinki on yksi etappisatama, jossa miehistöä vaihdetaan. Tämä etappisatama tulee olemaan HSK ja näin jäsenistömme saa helpon tavan osallistua näille kursseille.

HSK:lle tuleva purjehdus alkaa Kalmarista 4.7. ja on HSK:lla 17.7. Kurssi on suunnattu nuorille aikuisille, eli 18–29-vuotiaille purjehtijoille. HSK:lta matka jatkuu nuoremmalla miehityksellä 18.7. kohti Tukholmaa, jonne saavutaan 29.7.

Miehistövaihdon aikana GRATITUDE on HSK:lla ja kiinnostuneet voivat varmasti käydä tutustumassa alukseen.

Lisää tietoa SXK Seglarskolan toiminnasta ja kursseista tullaan kertomaan kevään klubi-illassa 14.3. Lisäksi Seglarskolan [www-sivuilta \(www.sxkseglarskola.se\)](http://www.sxkseglarskola.se) löytyy koko ensi kauden ohjelma ja sieltä voi myös lukea paljon muuta tietoa toiminnasta. Hoski.fi-sivuilta löytyy myös video viime kauden purjehduselta.

Petri Kaurinkoski

S-MARKET
Enemmän kuin edullinen

Haavissa tuoreita herkkuja!



Palvelemme ma–la 7–22, su 9–22
S-market Itälahdenkatu
Itälahdenkatu 27, p. 010 76 66000

HOK-ELANTO



Omistajan käyntikortti

BONUS JOPA 5 % | MAKSA S-ETUKORTILLA, SAAT MAKSUTAPAETUA 0,5 % | SMARKETHOKELANTO.FI

Segla skolfartyg i sommar!

Äventyr, gemenskap och vänner för livet!



Segla svenska skolfartyget GratITUDE till och från Helsingfors

Kalmar - Helsingfors 4/7 - 17/7

Du ska vara 18 - 29 år gammal

Helsingfors - Stockholm 18/7 - 29/7

Du ska vara 15 - 18 år gammal

Stiftelsen Svenska Kryssarklubbens Seglarskola

Läs vårt kursprogram på www.sxkseglarskola.se

Tel +46 31 293505



HSK:N TOIMIHENKILÖT 2016

Hallitus Styrelsen

hallitus-posti@hoski.fi

Kommodori

Kommodor

Nuorivaara Joni

I Varakommodori

I Vicekommodor

Andersson Henrik

II Varakommodori

II Vicekommodor

Vuorinen Juha

Pääsihteeri

Generalsekreterare

Monthan Perttu

Talousjohtaja

Ekonomichef

Rantala Jessica

Satamajohtaja

Hamnchef

Pellikka Risto

Koulutusjohtaja

Skolningschef

Saarni Risto

Vaalitoimikunta

Valnämnden

vaali-posti@hoski.fi

Lindgren Eva

Eriksson Rolf

Henttinen Tomi

Hyvönen Ossi

Ollila Henri

Parhamaa Kimmo

Savikurki Seppo

Purjehduskilpailuosasto

Kappseglingsektionen

I Varakommodori

I Vicekommodor

Andersson Henrik

Kilpailutoimikunta

Kappseglingnämnden

kilpa-posti@hoski.fi

Lindgren Eva, pj

Ahlamaa Pentti

Alanne Sirpa

Andersson Henrik

Angervo Ilari

Brummer Lauri

Eklund Juha

Eklund Paul

Eskola Nora

Gröndahl Ted

Gylden Risto

Huotari Heikki

Hyvönen Gosha

Hyvönen Ossi

Hyvönen Salla

Hyvönen Teuvo

Järvinen Jari

Kaurinkoski Petri

Lautiainen Marianne

Lehtinen Hanna

Lehtinen Juha

Lehto Santeri

Lempiäinen Erkki

Lindström Peter

Meisalo Leena

Mäkinen Mika

Neuhaus Patrik

Nurmilaukas Timo

Partinen Joonatan

Pehkonen Matti

Ruokolahti Vicke

Sivenius Ilkka

Sjöholm Arto

Tenhu Mikko

Tähkääpää Kati

Vaara Heikki

Vauhkonen Jukka

Virkkunen Carita

Virkkunen Kalle

Wulff Anna

Tuomaritoimikunta

Domarenämnden

tuomari-posti@hoski.fi

Gylden Risto, pj

Lempiäinen Erkki

Pehkonen Matti

Valmennustoimikunta

Träningsnämnden

valmennus-posti@hoski.fi

Andersson Henrik

Konttinen Okko

Leskinen Petri

Lindgren Joonas

Rönkkö Perttu

Store Tom

Kölivenetoimikunta

Kölbåtsnämnden

kolivene-posti@hoski.fi

Rönkkö Perttu

Andersson Henrik

Kotiasalo Markku

Lindgren Eva

Pulsa Heikki

Siren Jukka

Veneilyosasto

Fritidsbåtssektionen

II Varakommodori

II Vicekommodor

Vuorinen Juha

Matkaveneilytoimikunta

Långfärdsnämnden

matka-posti@hoski.fi

Ollila Henri, pj

Laurila Hannu

Pellikka Eero

Pensamo Martti

Puustinen Risto

Salminen Ville

Suomalainen Tarmo

Syrjänen Ville

Troil von Eric

Unnbom Ari

Westersund Kalevi

Retkisaaritoimikunta

Utfärdsnämnden

saari-posti@hoski.fi

Parhamaa Kimmo, pj

Ansala Erka

Dahlbom Mikko

Elomaa Seppo

Hakkarainen Teppo

Hamunen Kimmo

Hirvonen Juha

Kakko Lauri

Kroneld Mikael

Laulajainen Jukka

Laurila Hannu

Mantila Pentti

Mikkonen Kari

Oittinen Heikki

Pellikka Minna

Toikkanen Juha

Unnbom Ari

Westersund Kalevi

Veneilyturvallisuuustoimikunta

Båtsäkerhetsnämnden

turva-posti@hoski.fi

Savikurki Seppo, pj

Appelqvist Pekka

Basilier Rene

Eklund Paul

Ekroth Björn

Haimila Risto

Hakulinen Kalervo

Helle Kari

Järvinen Jari

Majapuro Jukka

Pensamo Martti

Pulli Esko

Salminen Ville

Sauramo Kari

Siirtola Reijo

Tikka Tommi

Wikström Ville (optimistit)

Tiedotus- ja seuratoiminta

Informations- och

klubbverksamhet

Pääsihteeri

Generalsekreterare

Monthan Perttu

Tiedotustoimikunta

Informationsnämnden

tiedotus-posti@hoski.fi

Eriksson Rolf, pj

Eklund Paul

Hämäläinen Merja

Kajiansinkko Vili

Kangasniemi Arja

Karjalainen Antero

Mannaberg Joonas

Monthan Perttu

Paakkanen Matti

Troil von Eric

Tuominen Sakari

Westersund Kalevi

Virkkunen Carita

Vuorimaa Matti

Klubitoimikunta

Klubbnämnden

klubi-posti@hoski.fi

Paajanen Annukka, pj

Aarnio Ulla

Hakkarainen Merja

Laurila Tiina

Lautiainen Marianne

Lindgren Eva

Manninen Eila

Malmari Marsa

Malmivaara Mikko

Wulff Anna

Väkiparta-Lehtonen Pia

Satama- ja kiinteistötoiminta

Hamn- och fastighetsverksamhet

Satamajohtaja

Hamnchef

Pellikka Risto

Satama ja kiinteistötoimikunta

Hamn- och fastighetsnämnden

satama-posti@hoski.fi

Henttinen Tomi, pj

Ekroth Björn

Kaurinkoski Erkki

Kinnunen Tero

Kärki Eero

Laurila Hannu

Lehtinen Juha

Myllylä Tuomas

Ollila Henri

Pellikka Risto

Pennanen Juha

Ruotsalainen Miika

Savikurki Seppo

Sirén Carl

Verhe Irma

Wessman Jarmo

Viding Eero

Koulustoiminta

Skolningsverksamhet

Koulutusjohtaja

Skolningschef

Saarni Risto

Koulustoimikunta

Skolningsnämnden

koulutus-posti@hoski.fi

Saarni Risto

Salminen Ville

Syrjänen Ville

Westersund Kalevi

Kevytvenetoimikunta

Lättbåtsnämnden

kevytvene-posti@hoski.fi

Hyvönen Ossi, pj

Elomaa Heikki

Heliö Karri

Jokinen Sami

Maisniemi Kira

Partinen Jukka

Pennanen Miikka

Suonsilta Reino

Virkkunen Kalle

Vuorjoki Petri

Öller Christian

Junioritoimikunta

Juniornämnden

juniori-posti@hoski.fi

Kiiski Sami, pj

Saarni Risto

Salonen Teemu

Willgren Robin

Talous

Ekonomi

talous-posti@hoski.fi

Talousjohtaja

Ekonomichef

Rantala Jessica

Tilintarkastaja

Revisor

Rabbe Nevalainen KHT

AltumAudit Oy Ab (vara)

Toiminnan tarkastaja

Verksamhetsgranskare

Pehkonen Matti

Alenius Jani (vara)

HALLITUKSEN UUDET JÄSENET



JESSICA RANTALA

- Talousjohtaja
- Olen Jessica Rantala, 27-vuotias suomenruotsalainen Vaasasta. Päivätyökseksi toimin pankki- ja rahoitusallalla asiakkuuspäällikkönä. Lauttasaareen muutimme vuonna 2013 ja HSK:n jäseneksi liityin vuonna 2014. Perheeseeni kuuluu mieheni Jaska, newfoundlandinkoira Albert ja kaksimastoinen moottoripursi Finntern 35 Marika. Vappuna 2015 purjehdimme Marikan Vaasasta uuteen kotisatamaansa HSK:lle. Matka oli kylmä, mutta ikimuistoinen.

Olen lapsesta asti veneillyt paljon ja Vaasan Moottorivenekerho olikin veneemme lisäksi kuin toinen kotini. VMK:lla tuli oltua monessa mukana ja erityisesti mieleeni painui Lady-kipparikurssi. Pidemmän ajan haaveena olisikin suorittaa kansainvälisen huviveneenkuljettajan lupakirja.

Veneilykokemusta minulle on kertynyt 26 vuotta ja 9 kuukautta, josta suurin osa Sea Hound -moottoriveneellä nimeltä Rose-Marie 2. Merimaileja on kertynyt n. 60.000, joten Pohjanlahti, Götakanal, Höga kusten, Tallinna, Gotland ja Öland ovat tulleet tutuksi.

Unelmani on purjehdintä Atlantin yli ja vielä joku päivä maailman ympäri. Purjehdijäesikuvani ovat Jessica Watson sekä tietysti oma isäni Jari Harri, maailman paras kippari.

Olen kovin kiitollinen ja otettu hoskilaisten luotamuksesta ja ilomielin teen parhaani seuran hyväksi. Minua saa aina vetää hihasta ja tulla juttelemaan. Helppoiten minut tunnistaa isosta ruskeasta Albert-koirasta. Hurjasta koostaan huolimatta Albert on kiltti poika, joka toimii tarpeen vaatiessa myös meripelastustehtävissä.

Olen kovin kiitollinen ja otettu hoskilaisten luotamuksesta ja ilomielin teen parhaani seuran hyväksi. Minua saa aina vetää hihasta ja tulla juttelemaan. Helppoiten minut tunnistaa isosta ruskeasta Albert-koirasta. Hurjasta koostaan huolimatta Albert on kiltti poika, joka toimii tarpeen vaatiessa myös meripelastustehtävissä.



RISTO SAARNI

- Koulutusjohtaja
- Koulutustoimikunnan puheenjohtaja

Risto Saarni, 48, Lauttasaarelainen vuodesta 2001. Päivätyönä liikkeenjohton konsultti, joten aikuiskoulutus ja koulutusohjelmat ovat tulleet tutuiksi vuosien mittaan. Toinen duuni on purjehdus mm. Tokio II -raaserilla. Maileja on tullut viime vuosina 4.000–8.000 kaudessa. Lapset Elisa 17 v. ja Aleks 12 v. Poika treenaa ja kilpailee HSK Opti Race -ryhmässä. Olen myös Suomen Optimistijollaliiton hallituksen puheenjohtaja. Harrastuksina erilaiset kunto- ja voimailukunnat.

Valemmustoimikunta



HENRIK ANDERSSON

- I varakommodori
- valmennustoimikunnan puheenjohtaja

Muutamaan kymmeneen veneilyvuoteen mahtuu matkapurjehdusta lähivesillä, toistakymmentä kesälomavierailua Visbyssä sekä muissa Gotlannin satamissa ja puolenkymmentä Bornholmin käyntiä. Kaikki kesälomat asutaan veneessä. Göta Kanal molempiin suuntiin ja pari vierailua Ruotsin länsirannikolla. Kausi alkaa aikaisin ja päättyy myöhään.

Kilpapurjehduspuolella monta vuotta avomerirankingsarjaa, Gotland Runteja ja ensimmäinen Östersjömaran 1994, 600M pysähtymättä kahden hengen miehistöllä. Yksityyppikilpailuja X-99, First 31,7. Nykyään Star-luokassa ja talvisin hieman gastihommia Louhessa Cannesissa.

Tiedotustoimikunta



ROLF ERIKSSON

- HSK-jäsen vuodesta 1990.
- Tiedotustoimikunnan puheenjohtaja vuodesta 2010.

Vene: s/y Blätunga, Viking L 4, rakennusvuosi 1948.

Kevytvenetoimikunta



OSSI HYVÖNEN

- Kevytvenetoimikunnan puheenjohtaja
- Syntynyt 1951.
- HSK-jäsen vuodesta 2007.
- Aloittanut purjehduksen vuonna 1964.
- SPL:n 1 lk:n kilpapurjehdusansiomerkki 1975.
- Kilpailulautakunnan jäsen HSK:lla.
- Asuu HSK:n alueella.

TOIMIKUNTIEN PUHEENJOHTAJAT

Junioritoimikunta



SAMI KIISKI

- Liittynyt HSK:n jäseneksi 2016.
- Toimin kauden 2014–2015 HSK:n Opti Cadett -ryhmän joukkueenjohtajana.

Nautin veneilystä niin moottori- kuin purjehdusveineilläkin.

Kilpailutoimikunta



EVA LINDGREN

Hei, olen Eva Lindgren – toimin kilpailulautakunnan ja vaalitoimikunnan vetäjänä ja lisäksi olen mukana klubitöimikunnassa.

Olen kolmannen polven HSK:lainen. Isoisä on ollut perustamassa HSK:ta ja oli seuran ensimmäinen satamamestari. Myös isäni on ollut mukana HSK:n toiminnassa katsastajana, satamatoimikunnassa sekä kilpailulautakunnassa.

Minut on liitetty jäseneksi 1963, olin siis 10-vuotias, mutta ollut hoskilla jo syntymästä asti.

Vuonna 1972 liityin (isä ilmoitti minut ja siskoni) kilpailulautakuntaan ja naistoimikuntaan, nykyiseen klubitöimikuntaan.

Kilpailulautakunnassa minulla on ollut vetäjän vastuu vuodesta 1989. Olen järjestänyt ja ollut vastuussa MM, EM, PM ja monista SM ym. kilpailuista. Olen toiminut HSK 1. kommandorina v. 2002–2010.

Vaalitoimikunnan jäsen ja pj. olin myös vuosina 1998–2001. Kunniajäsen vuodesta 2006. HSK kultainen kunniamerkki 1989 ja Suomen liikuntakulttuurin ja urheilun Ansioristi 2009 ja Ansioimitali kultaisin ristein 1999.

Siskoni kanssa meillä oli aikoinaan H-vene s/ y Playgirl jolla kilpapurjehdimme isän kanssa. Menestystä ei tullut mutta mukana oltiin. Vuosien varrelle gastina muiden veneissä eri luokissa.

Vuosina 1996–2003 purjehdin avomeripurjehdusta naisistossa Finnflyer 31:ssä. Siinä luokassa tuli myös menestystä. Mielestäni paras suoritus oli Espoo-Suursaaaren voitto 1998, lasketussa ajassa olimme puolittuntia nopeampi kuin seuraava luokkammevene (MS 3 nykyinen ORC 3), maalissa olimme puolitoista tuntia aikaisemmin kuin seuraava kanssakilpailija.

Että sellainen historia on minulla. Nähdään rannassa.

Matkailuvenetoimikunta



HENRI OLLILA

- Matkailuvenetoimikunnan puheenjohtaja.
- Hoskin jäsen vuodesta 1980.

Alkuvuosina ollut jonkin verran mukana kilpailuissa, sittemmin vain matkaveneilyt.

Purjehdin tällä hetkellä BENETAU OCEANIS 345 -veneellä, joka on kuudes veneeni.

Kölivenetoimikunta



PERTTU RÖNKKÖ

Aloitin purjehduksen 6-vuotiaana Optimistijollalla ja aktiivinen kilpapurjehdus alkoi lähes saman tien. MM- ja muihin kansainvälisiin regattoihin olen osallistunut Optimistijollalla, H-veneellä, JOD 35:llä ja X-35:llä. Lisäksi olen kilpaillut mm. E-jollilla, Lasereilla, 49er:lla, sekä useilla eri veneillä LYS ja ORC:in luokissa.

Purjehdusurani kohokohtia ovat olleet Atlantin ylityskisa ARC:n luokkavoitto 2014, opiskelijoiden purjehduksen MM-kisojen 4. sija 1998 ja Suomen 49er sarjan kovat kisat kokonaisuutena kausilla 2002–2005.

Nykyisin kilpaillen First 31.7 luokassa kipparoimallani Penelopella. Aloitin Moth-purjehduksen pari kautta sitten saadakseni kokemusta kantosiivistä, joiden varaan purjehdus näyttää vahvasti olevan nousemassa. Talvikaudella jääpurjehduskalustona on Kitewing-siipiä ja erikokoisia naruleijoja. Kilpapurjehduksen vastapainona ovat kesälomien leppoiset retkipurjehdukset perhemiehistöllä.

HSK:n jäsen olen ollut vuodesta 2001 alkaen ja toiminut jo useamman vuoden ajan kölivenetoimikunnassa.

Veneilyturvallisuustoimikunta



SEPPO SAVIKURKI

Aloitin purjehduksen järvaluueella 1966 itse rakentamalla Windmillillä. Lähialueiden matkapurjehduksen harrastajaksi siirryin 1978. Etäisin kohde on ollut Kööpenhamina 1987.

Hoskin jäseneksi tulin 1995, katsastajaksi 2003 ja veneilyturvallisuustoimikunnan puheenjohtajaksi 2007.



Matkaveneilytoimikunnan klubi-ilta perjantaina 4.3.

Klubitalon molemmissa saunoissa lämmitellään aluksia ja ohjelma alkaa Iso Pässä -salissa klo 19. Illan ohjelmassa nähdään mm:

- **Fastnet Race** matkaveneilijän näkökulmasta, **Perttu** ja Inga **Monthan** esittelevät kokemuksiaan kilpamiehistä.
- **Saaristomeren herkkupaikkoja** esittelijänä **Antti Hannula**, HSK s/y Blue Berry. Antti julkaisi 2015 englanninkielisen kuvakirjan Saaristomeren kierrosta suunnitteleville.
- **Etelä-Ruotsin kiertö** Trollhättan–Kööpenhamina–Ystad–Visby. 45 min videon spiiikkaa ja esittelee **Jussi Laine**, EPS s/y Artemis.

Tulevan kesäkauden tapahtumista keskustellaan ja suunnitellaan:

- **Helatorstain** varhaisen 5.–8.5. eskaaderin kohteita Virossa.
- **ICCY Rostock** -kesätapaaminen 13.–17.7. Saksassa.
- **SXX Seglarskolan** koululaiva **Gratitude** poikkeaa Hoskille miehistönvaihtoon 17.–18.7.
- **KMK–HSK -yhteistoiminta** jatkuu jo kahdeksatta vuotta. Kannattaa käyttää hyväksi mahdollisuutta tutustua KMK:n retkisaarisatamaan Högbötellä, muuttaman mailin Sandhamnista Stora Möjan suuntaan.

- Suunnitellaan sopiva **kesälomapurjehduksen tapaaminen** jossakin kiinnostavassa kohteessa, jonne veneet voisivat saapua joko yksin tai pienryhmissä. Virossa 2016 on nimetty merikulttuurin vuodeksi. Riianlahdella esim. ystävyysseuramme **Pärnu Jahtklubi, PJK, täyttää 110 vuotta** ja juhlat ovat 21.6. ja lähitöillä on Kihnu Mere Pidü -Meripäivät 8.–10.7.
- Hoskilaiset voisivat kutsua ja isännöidä **KJK-, PJK- ja KMK-ystävyyseurojemme** rajoitettuja venekuntia omissa retkisaarissamme.

Kesän matkoista kaivataan juttuja niin Hoskilaiseen kuin vuosikirjaan. Ensi kesän matkoilla kannattaa ottaa valokuvia, jotta talveksi riittää julkaistavaa aineistoa.

Kotisivuilla www.hoski.fi informoidaan klubi-iltojen aiheista ennakoon. Tervetuloa vanhat ja uudet jäsenet hauskoihin ja hyödyllisiin klubi-iltoihin!

Samuli Leististä Vuoden purjehtija

SPV:n syysliittokokous valitsi 22.11. HSK:n **Samuli Leistin** Vuoden purjehtijaksi kansainvälisessä luokassa. Hoskilaisen toimitus onnittelee Samulia valinnan johdosta! Seuraavassa Samulin miitteet ja terveiset jäsenistölle:

”Purjehdusurani 6-vuotiaasta optimistipojasta X-35 yksityyppiluokan purjehtijaksi on ollut pitkä. Ura huipentui viime kauden loistaviin tuloksiin. Tie menestykseen on kestänyt kymmeniä vuosia ja lopettamis päätöksen olen jo kerran aikaisemmin tehnyt, mutta vuonna 2010 perustettu kahden kölliveneen X Sail Racing Team antoi puhtia tavoitella arvokilpailumitaleita. Loistava ja sitoutunut 20 hengen yhtenäinen tiimi on ollut parasta ja hauskinda purjehdusta urallani.

Reilun vuoden menestysputki starttasi, kun kahden vuoden suunnitelma eli Atlantin ylitys toteutui Leopard 3 supermaxilla. Onnistuimme rikkomaan 2014 ARC:n reittiennäytöksen yli kahden päivän marginaalilla. Tästä saavutuksesta purjehduskausi 2015 starttasi hienosti käyntiin ja löysimme X-35 veneillemme loistavan vauhdin. Lisäksi vuosien tiimityöskentely oli hioutunut huippuunsa. Näiden johdosta saavutimme MM-kaksoisvoiton Kööpen-



haminasta, ORCi EM-pronssia Piritasta ja kaiken kruunasi SM-kulta sekä ORCi-ranking voitto.

Näiden saavutusten siivittämänä oli hieno saada Vuoden Purjehtija tunnustus SPV:ltä. Purjehdus on iso osa elämäni ja olen sen johdosta halunnut antaa työpanokseni suomalaisen purjehduksen eteenpäin viemiseksi. Fiilis onnistuneen kauden jälkeen on ollut aivan mahtava ja osaltaan viiden vuoden projektin loppumisen jälkeen hieman tyhjä. Nopeasti tyhjyyden kuitenkin pystyy uusilla projekteilla täyttämään. Purjehtiminen foilaavalla veneellä kiinnostaa paljon ja toivottavasti tulevaisuudessa purjehdusuraa pääsisi jatkamaan kantosiipien avulla.

Suuri kiitos HSK:lle tuesta sekä mukana elämisestä. Ilman loistavia harjoitusfasilitteetteja olisi menestyminen ollut haastavampaa.”

Samuli Leisti

Purjehdustietoa rennoissa tunnelmissa

Vuoden 2016 ensimmäinen klubi-ilta tammikuun puolessa välissä keräsi Ison-Pässin lähes täyteen. Illan aikana vaihtui ICCY:n pääsihteeri ja esiteltiin seuraavaa kesätapaamista Rostockissa. Tietoa kertyi myös HSK:n kevätretkestä, ruotsalaisesta perinnelaivakurssista sekä purjehdusmatkoista Puolaan ja Saksaan.

Ison-Pässin salissa kävi leppoisa puheensorina astuesamme sisään. Perjantaisen klubi-illan tunnelma oli rento, ja jos oli varustautunut kunnolla, illan tietopakettin sai vastaanottaa viinin, oluen ja pikkupurtavan saattelemana.



ICCY:n pääsihteerin vaihtumisseremoniassa mukana vasemmalta ICCY:n perustajajäsen Seppo Seljavaara, uusi pääsihteeri Joni Nuorivaara, edellinen pääsihteeri Hannu Laine sekä ICCY:n Council jäsen Kalevi Westersund.
Kuva: Arto Wegelius.

Illan avasi pukumieskvartetti juhlavissa tunnelmissa. ICCY:n (International Council of Cruising Yachts) pääsihteeri **Hannu Laine** luopui toimestaan ja luovutti sen **Joni Nuorivaaralle**. Juhlavasta pukeutumisesta huolimatta toimitus hoidettiin naurun saattelemana: Laine antoi tuoreelle pääsihteerille ensimmäiseksi tehtäväksi ICCY-kravattimallin vaihdon tyylikkäämmäksi.

Kun toimi ja viiri oli vaihdettu, **Kalevi Westersund** muisteli ICCY-tapaamisia Suomessa ja toivotti halukkaat tervetulleiksi kesän 2016 ICCY-tapaamiseen Rostockiin 13.–17.7. Luvassa on muun muassa kulttuuria, nähtä-

vyyksiä sekä illallisia musiikin ja tanssin säestämänä. Ilmoittautumisaikaa on huhtikuun loppuun asti. Lisätietoa löytyy kotisivulta www.iccy.org.

Matkainfoa antoivat myös **Ville Salminen** ja **Tarmo Suomalainen**, jotka esittelivät HSK:n kevätretkeä Pietariin 18.–20.3. Allegro-juna kuljettaa 32 hoskilaista tutustumaan miljoonakaupunkiin ja sen kulttuuriin illanviettoja unohtamatta. Valitettavasti suositun kevätretken kaikki paikat ovat jo täytetty.

Perinnepurjehduskursseja eri-ikäisille

Heinäkuussa HSK:n C-laiturin päähän purjehtii erikoinen vieras: Svenska Kryssarklubben (SKK) Seglarskolansin kaksimastoinen kahveliketsi Gratitude. Laivan miehistö eli joukko purjehduksesta innostuneita 15–28-vuotiaita vaihtuu Lauttasaarella 17.–18.7. Siellä perinnepurjehduksesta kiinnostuneiden hoskilaisten tai muiden nuorten on helppo aloittaa tai lopettaa noin viikon kestävä kurssi.



Isopurjetta käärimässä – suuressa aluksessa ei pärjää ilman toimivaa yhteistyötä. Kuva: Fredrik Katainen.

Vuonna 1903 rakennettu Gratitude on lähes 24 metriä pitkä ja purjepinta-alaa on kaikkiaan 360 neliometriä.
Kuva: Fredrik Katainen.





Klubi-illassa jäi aikaa myös eväistä ja hyvästä seurasta nautiskeluun. Kuva: Arja Kangasniemi.

Klubi-illassa SXX:n Seglarskolanin toiminnasta kertoi **Petri Kaurinkoski**. Hän kiinnostui perinnepurjehduksesta 35 vuotta sitten ja on edelleen mukana SXX:n purjehduskoulun toiminnassa. Kaurinkoski kuvaili perinnelaivoja liikkuviksi kesäsiirtoloiiksi, joissa tärkeintä on yhdessäolo ja yhdessä tekeminen. Isossa laivassa pääsee tekemään erilaisia asioita kuin perhepurjehdus, vaikkapa nostamaan joukolla isoja kahvelipurjeita. Kurssilla opetetaan myös muun muassa navigointia, purjehduksen teoriaa ja pleis-sausta. Vaikka suurin osa SXX:n purjehduskoulujen osallistujista on ruotsalaisia ja pääkieli on ruotsi, opetusta saa tarvittaessa myös englanniksi, joten puutteet ruotsinkielisessä eivät estä osallistumista.

SXX:n Seglarskolanilla on lisäksi kaksi muuta laivaa, Gratia ja Atlantica, jotka tekevät koulutuspurjehduksia kesän aikana. Kurssitarjontaa siis riittää, jos joku toinen ajankohta, paikka tai alus kiinnostaa enemmän kuin Gratituden. Elokuussa, koulujen alkamisen jälkeen, järjestetään myös aikuisten kurssia ja lisäksi yhdistyksen laivoja voi vuokrata. Jos perinnelaiva kiinnostaa, mutta ei ole mahdollisuutta osallistua kurssille, Kaurinkosken mukaan Gra-



Hannu Laurila esittelee S/Y Navigateurin reittiä Puolan rannikolle runsaalle kuulijajoukolle. Kuva: Arto Wegelius.

titudeen pääsee tutustumaan miehistön opastuksella, kun se yöpyy HSK:n laiturissa.

Kaurinkoski kertoo SXX:n perinnepurjehduksesta myös klubi-illassa 4.3. ja häneltä voi kysellä kurseista sähköpostilla petri.kaurinkoski@iki.fi. Lisätietoa löytyy myös osoitteesta www.sxxseglarskola.se. Ilmoittautua voi osoitteeseen seglarskolan@sxx.se.

Sotaharjoituksia ja kovia tuulia

Kun purjehduskurssi oli esitelty, oli aika lähteä S/Y Navigateurin matkaan, määränpäänä Puolan rannikko. Kippari **Hannu Laurilan** kuvaamien videoiden ansioista tuntui kuin olisi itsekin ollut veneen kannella.

Hannu ja **Tiina Laurila** seilasivat viime kesänä kuusi viikkoa Itämerellä. Purjehduksen ensimmäinen määränpää oli Tallinna, josta matka jatkui Dirhamin, Ventspilsin, Liepajan ja Klaipėdan kautta Puolan Heliin. Klaipėdasta lounaaseen, Kaliningradin aluevesillä, S/Y Navigateur joutui väistämään sotaharjoituksia avomerelle. Harjoituksista isolla Kaliningrad Exclusion Zone 117:lla on vaikea saada tietoa etukäteen, mutta joku klubi-illan osallistujista kertoi, että Navtex-vastaanottimeen lähetetään tieto niistä.

Laurilat nauttivat kesälomapurjehduksesta, vaikka Puolan rannikolla oli kovia tuulia, mikä vaikutti jossain määrin matkan taittumiseen. Puolalaiset satamat ovat pääasiassa suojaisia, mutta kovalla tuulella sisäänajo on vaikeaa. Satamat ovat sitä parempikuntoisia mitä lähemmäs Saksaa saavutaan, mutta samalla myös hinnat nousevat. Heliin lisäksi Puolassa tulivat tutuiksi Leba, Uszka ja Kolobrzeg. Ustkan uutta marinaa Laurilat kehuivat suojaiseksi swellit, mutta satama oli vielä viime kesänä työmaana.

Laurilat eivät reissanneet tuli peffan alla, vaan ehtivät katsella kaupunkien nähtävyyksiä. Kolobrzegissä pariskunta vuokrasi pyörät ja teki vuokra-autolla matkan Berliiniin. Puolasta S/Y Navigateur purjehti Bornholmin, Sirmishamnin, Hanön, Utklippanin ja Kalmarin kautta Utöhön, josta otettiin suunta kohti Suomea.

Pitsihuviloita, olkikattoja ja hiekkarantoja

Klubi-illan päätti kuvakertomus **Eero** ja **Minna Pellikan** kesäpurjehduksesta S/Y Reivittärellä. Reissun käännapiste oli Rügen, jonne seilattiin Jussarön, Gotlannin ja Bornholmin kautta. Matka kesti neljä viikkoa, josta yksi kului säiden pitämiseen, ja johon sisältyi kolme yöpurjehdusta. Kuukaudessa ehtii siis mainiosti käymään Saksassa saakka.

Saksan rannikolla Pellikat tutustuivat muun muassa Sassnitzin pitsihuviloihin ja vanhaan hansakaupunkiin Stralsundiin. Greifswaldin satamasta he huomauttivat, että kävelysilta avataan vain aamulla ja illalla, mikä kannattaa



Komea pitsikerrostalo Sassnitzissa. Kuva: Minna Pellikka.

ottaa huomioon matkan suunnittelussa. Vittessä Pellikat hämmästelivät satamalahden mataluutta: nuori poika kahlasi kaukana rannasta ja vesi ulottui vain polviin saakka. Saksan rannikolta löytyi myös hiekkarantoja, olkikattoisia taloja sekä kivikirkoja.

Kuvien ja kuvailun perusteella Saksan rannikko on mielenkiintoinen kohde. Ruoka ja juomat ovat siellä edullisempia kuin Suomessa ja laituripaikka irtosi 12–30 eurolla. S/Y Reivittären kotimatka taittui Kalmarin, Vester-

vikin ja Hiidenmaan kautta päämäärään Inkooseen.

Klubi-ilta syytti kipinä Puolan ja Saksan rannikko-kaupunkien koluamiseen. Koska illan aikataulu oli väljä, aikaa jäi vinkkien kysymiseen esitelmien pitäjiltä ja tutkimiseen tuttuun kanssa. Klubitalon aulassa juttu luisti vielä sittenkin, kun omat tossut suuntasivat kotia kohti.

Teksti: Arja Kangasniemi



Purjelaivoja Greifswaldin satamassa, joen varressa. Kuva: Minna Pellikka.

HSK Opti Team Mussanah Race Weekillä 20.–23.1.

Jo perinteeksi muodostunut Mussanah Race purjehdittiin Omanissa 20.–23.1.2015. HSK Opti Team oli edustettuna kymmenen juniorin sekä valmentajien ja taustajoukkojen voimin. Seuraavassa päävalmentaja Vili Kaijansinon loppuanalyysi tapahtumasta:

”Week on nyt takanapäin ja nyt olisi loppuanalyysin paikka. Kilpailu päättyi lauantaina 23.1. ja tätä kirjoitettaessa on ollut hetki aikaa miettiä ja pohdiskella tapahtumia kisaviikolta.

Kilpailussahan saatiin ajettua kaikki 12 lähtöä, keskituulen ollessa noin 3 m/s. Virta tuli käytännössä koko ajan tuulen suunnasta, välillä tuuleen nähden enemmän oikealta, välillä vasemmalta. Tuuli oli haasteellinen, mutta luettavissa, kevyemmässä kelissä tuuli oskilloi 2–4 min rytmillä kääntyen 5–15 astetta, kun 5–6 m/s tuulessa

painealueet kestivät 4–10 minuuttiin rytmillä kääntyen 5–15 astetta. Painealueiden suuruutta oli ajoittain vaikea havainnoida, mikä hankaloitti kokonaiskuvan muodostamista pelikentästä sekä ennakoivia.

Kuitenkaan tuuli ei ollut vaikein kesytettävä meidän tiimille. Pieneksi akilleen kantapääksi muodostui terävä, noin 40 sentin korkuinen aallokko, jonka pohjalle muodostui pientä maininkia. Yksinkertaisesti ajoherkkyys ja ajoasennon tehokkuus eivät riittäneet kesyttämään aallokkoa riittävän hyvin, jotta venevauhti ja nousukulma olisivat olleet esimerkiksi argentiinalaisten tasolla.

Vaikka vastus oli kivenkova, niin silti pikkuisen petyin tuloksellisesti, paras purjehtijamme **Noel Laukkanen** ylsi sijalle 24/105. Tekemisen taso oli hyvää, mutta alkupisteestä viimeiseen lähtöön tekeminen ei kehittynt



HSK Opti Team Omanissa.



Meininkiä rannasta. Matkajohtaja Johanna ja valmentaja Vili.



Samppa voitti hopefleeetin (sijat 54–105), hän otti hopeafleeetissä kolme lähtövoittoa! Tässä Samppaa ohjataan korkeimmalle palkintokorokkeelle.

riittävästi, jotta finaalilähdöissä olisi pystytty tappelemaan lähtövoitoista tai kärkisijoituksista säännöllisesti. Ehkä hiukan surullista, mutta tosiasia oli se, ettei meidän tiimistä kukaan oikeasti pystynyt taistelemaan edes yksittäisestä lähtövoitosta. Tilannetta kuvastaa hyvin se, että **Samppa Rikala** 10 v. nappasi meidän porukan parhaan yksittäisen lähtösijoituksen ollen alkusarjassa hienosti kolmas, tosin tämäkin merkittiin varaslähdöksi. Useampi meidän urheilijoista ylsi kärkikymppiin, mutta kukaan ei top vitoseen.

Pitää mainita, että Noel teki noissa olosuhteissa todella hyvää duunia omaan kokoonsa nähden, pitää vain venähäneelle juniorille vaihtaa erilainen purje. Uuden purjeen tarvitsee myös **Stemu**, joka sijoittui sijalle 33. Tosin nyt sai jokainen meidän lapsosen nähdä, mitä asioita maailman kärkityypit tekevät, jotta he ovat säännöllisesti kärjessä. Tekemällä asioita tapahtuu myös niitä hyviä asioita, ja tuurikin seuraa tekijää, ei makaajaa.

Ei tässä kannata pääätä pensaaseen työntää, tammikuussa vasta mennään ja tämä oli kauden avaava harjoitus.



Ellen Ormio purjehti sijalle 26. Ellen esitti ajoittain todella ennakkoluulotonta purjehdusta nuoresta iästään huolimatta (s. 2003)



Keltanokka seuraa kokeneemman velhon liikkeitä. Samppa (FIN 1097) tulossa valmentajan veneelle Stemun perässä.



Aaro "Arska" Immonen haki kokemusta hopeafleetistä.



Samppa hopeafliitin voittajana.



Cessi paransi suoritustaan koko ajan, tällä kertaa kankea alkua piti hänet hopeafleetissä.



Viilma taisteli hienosti loukkaantumisen jälkeen kultaafleettiin, eli top 53.

tuskilpailu! Kansainvälisellä mittarilla mennään nyt tässä, joten jos mielihii kisoissa tuleva kesänä menestyä, töitä on tehtävä, sekä oikeita linjanvetoa pitää onnistua tekemään.

Tällä hetkellä eletään tietynlaista murrosta HSK:n optijengissä. Kokeneimmat purjehtijat ovat venähtäneet viimeisen kuuden kuukauden aikana sen verran, että kokemus ja äly eivät riitä tällä hetkellä kompensoimaan

kankeahkoa liikkumista ja tehotonta ajamista. Nuorilla on taas enemmän vauhtia kuin valoa, joten siellä ei vielä kyp-syys riitä ihan kärkeen kansainvälisellä tasolla. Eikä siitä pidä olla huolissaan, että junnut kasvaa, se on terveen lapsen merkki, ja optarin jälkeenhän se todellinen purje-hdus ja kilpaurheilu vasta alkavatkin.

Päävalmentaja Vili Kaijansinkko

Kuvat: © Anu Vauhkonen



Noel Laukkanen on juuri ylittänyt maaliviivan, hänen sijoituksensa oli kultaafleetissä 24.



Tommy Stenius purjehti kultaafleetin sijalle 33.

Hoskilaisen 1/2016 kuvakisan voitto Rolf Erikssonille



Merisavu Uunisaari, Uuninsu/ Sjörok Ungsholmen, Ungsmun 5.1.2016

Osallistu sinäkin seuraaviin kuvakisoihin

Lähetä kilpailuun osallistuvat kuvasi tai kuva-linkki (nettialbumiin) Hoskilaisen sähköpostiosoitteeseen hoskilainen@hoski.fi otsikolla HOSKILAISEN KUVAKILPAILU. Liitä kuvan lisäksi tiedot kuvan ottajasta ja mielellään lisätietoja kuvasta.

Seuraavaan kilpailuun kuvat tulee olla perillä 18.4.2016

Hoskilaisen toimituksen kuvakilpailun raati valitsee kunkin kauden kilpailuun osallistuneista kuvista aina yhden voittajakuvan, joka palkitaan paitsi maineella ja kunnialla myös Hoskin hienolla tavarapalkinnolla.

Kilpailuun osallistuneita kuvia voidaan käyttää myös Hoskilaisen, hoski.fi-nettisivujen sekä vuosikirjan kuvituksena.

**Kiitos kuvista
jo etukäteen!**



Düsseldorfin messuilla riittää venemalleja, uutuusia ja tarjouksia.

Maailman suurimmilla vesiurheilumarkkinoilla

Düsseldorfin tammikuisilla venemessuilla esitellään venetyyppejä, venetarvikkeita, vesiurheiluvälineitä, vaatteita ja kohteita niin laajasti, että niiden perusteelliseen koluamiseen kuluisi koko messuviikko. Parissa päivässä messuilla ehtii tutustumaan tärkeimpiin kiinnostuksen kohteisiin ja tekemään seuraavan veneilykauden hankintoja.

Kaipaatko tuulahdusta veneilymaailmasta talven keskelle? Oletko vaihtamassa venettä ja mietit, mikä malli ja koko olisi sopivin? Etsitkö venetarvikkeita, joita et ole löytänyt Suomesta? Suunnitteletko purjehdusta vuokra-veneellä? Näihin ja moneen muuhun kysymykseen voit saada vastauksen Düsseldorfin venemessuilla.

Düsseldorfin messualue on laaja. Tämän vuoden venemessuilla 23.–31.1. oli käytössä 17 hallia, joista esimerkiksi purjehdusta oli kolmessa hallissa, samoin varusteita. Moottoriveneitä oli nähtävillä viidessä hallissa ja esillä oli

monta luksusjahtia. Kaiken kaikkiaan esillä oli yli 1700 venettä.

Uutuusia ja luksusveneitä

Düsseldorfin messuilla on esillä eri venevalmistajien useita venekokoja – ja tietenkin lukuisia uutuusia ja tarjouksia. Minusta ja miehestäni oli kiinnostavaa tutustua sellaisiin purjehdusvalmistajiin, joista emme ole ennen kuulleet. Esimerkiksi englantilainen Gunfleet 58 sykähdytti ylellisyydellä, valoisilla sisätiloilla ja erikoisilla suunnitteluratkaisilla.



Princess 30M:n hulpeassa salongissa kelpaa viettää aikaa.



Ollako purjehdusta vai eikö olla? Gunfleet 58:een on tehty moottoriveneitä suunnitteluratkaisuja.

kaisuilla: veneessä oli keskiohjaamo, todella isot etu- ja takahytit, suuret runkoikkunat, takana moottoriveneäminen aurinkokansi sekä nostoköli, jonka syvyys oli matalimmillaan 1,75 ja syvimmillään 3,6 metriä. Yli 50-jalkaisista purjehdusveneistä, joita ei Suomen ja Ruotsin messuilla näe, tutustuimme 50 vuotta vanhaan Swanin 60 S -malliin sekä turkkilaiseen Euphoria 54:een. Komeita veneitä molemmat.

Vaikka olemme henkeen ja vereen purjehdusihon, oli jännittävää päästä näkemään todellisia luksusjahtia. Kierroksellemme osuivat Azimutt 66, Princess S65, Princess 30M ja Drettmann Explorer Yachts 24M. Viimeksi



Delphia 46 DS -uutuuden saa joko syvällä, matalalla tai taittoköylillä.



Massiivinen Drettmann Explorer Yachts 24M. Suurimpiin veneisiin pääsee tutustumaan vain ajan varaamalla.

mainittu on painavin alus Düsseldorfin messujen historiassa: sillä on massaa peräti 175 tonnia. Näissä kookkaisu moottoriveneissä huomion kiinnittivät hulppeat sisätilat. Hyttejä saattoi olla jopa kuusi kappaletta ja ylelliseen salonkiin mahtui keittiön lisäksi iso ruokapöytä ja sohvaryhmä. Yläkannen suuriin tiloihin oli sijoitettu kaikkea tarpeellista baarikaapista moottoripyörään. Tällaisten valtavien alusten kuljettaminen Helsingin messukeskukseen ei olisi edes mahdollista, mutta Düsseldorfin messuille niiden tuominen onnistuu vieressä virtaavaa Reiniä pitkin. Tosin Uivaan venenäyttelyyn HSK:lla isojen veneiden kuljettaminen olisi vieläkin helpompaa.

Vesiturheilua ja aktiviteetteja koko perheelle

Venemessuilla on luonnollisesti esillä muitakin vesiharrastusvälineitä kalastuksesta melonnan kautta sukellukseen. Surfaukselle, leijalautailulle, suppaukselle, lainelautailulle

ja muille vastaaville oli oma halli, jossa emme tosin ehtineet käydä.

Lapset otettiin huomioon erinomaisesti messualueella. Perheen pienimmät rakensivat jättipalapelaa tai seikkailivat ilmatäytteisessä merirosvolaivassa pehmeällä kannella pomppien ja mäkeä laskien. Koululäiset pääsivät kiipeilyseinälle tai vajieriradalle. Tarjolla oli myös melontaa maisemaseinien kehystämällä tekojoella joko yksin, parin tai perheen kanssa. Tässä hallissa tuoksui sama tekemisen meininki kuin venekaudella.

Venetarvikkeita ja matkakohteita

Erlaisissa varuste- ja vaatehankinnoissa Düsseldorfin messut ovat oiva paikka vertailla eri valmistajien tuotteita ja saada tietoa niistä. Messualueen kautta sukellukseen, esimerkiksi vaatteista on esillä hajakokoja, joita voi saada todella edullisesti. Yksi omista intresseistämme Düsseldorfin

messuilla oli löytää ratkaisu venepatjojen kostumisen ja homeutumisen estämiseksi. Suomessa vaihtoehtoja ei ole kovin paljon ja halusimme vertailla, minkä systeemin veneeseemme valitsimme. Vertailun jälkeen päädyimme hankimaan Calypson säleporin, joka tehdään oman veneemme mittojen mukaan. Messuilta tarttui mukaan muitakin pieniä varusteita veneilykautta varten.

Myös charter-purjehduskohteita ja venevuokraamoja on esillä Düsseldorfissa runsaasti. Me törmäsimme matkailumahdollisuuteen, jota emme välttämättä olisi itse keksineet. Friisimaalla, Pohjois-Hollannissa, on vuokrattavissa huoneistoja noin 300–500 euroa per viikko. Samalla käyttöönsä voi vuokrata noin 300 euron viikkohinnalla pienen moottori- tai purjevereen, jolla pääsee päiväretkille lähiseudun joille, järville, kanaville ja merelle. Myös lyhyempi vuokraus onnistuu.

Düsseldorfin venemessut potkaisivat ensi veneilykäu-

den suunnittelun konkreettisesti käyntiin. Kaupunki on muutenkin mielenkiintoinen matkakohde ja sinne pääsee suoralla, reilun kahden tunnin lennolla. Düsseldorf antoi maistiaisiksi kevästä vihreine nurmikkoineen ja nähtävyyksiä riittää: laiva- ja merenkulkumuseo, reiniläis-goottilainen Pyhän Lambertuksen basilikakirkko, Rheinturm-torni, jossa on näköalatasanne ja pyörivä ravintola... Messukeskuksen lähellä sijaitsee Aquazoo, joka avautuu remontin jälkeen vuonna 2017. Düsseldorfin vanha kaupunki on kaunis ja sieltä löytyy paljon erilaisia ravintoloita. Altstadtissa on myös maailman pisimmäksi terassiksi kutsuttu ravintolakatu, jolla pääsee nauttimaan ruoasta ja juomasta ulkoterasseilla jo tammikuussa!

Teksti: Arja Kangasniemi
Kuvat: Arto Wegelius



Melominen mäntymetsässä, vuorimaisemissa maistuu kaiken ikäisille messuvieraille.



Näitä kiipeilijöitä ei vaivaa messuväsymys.

Kesän RETKILLÄ MAISTUU...



...LAITILAN JUOMAT!

LAITILAN JUOMAT – TUULISÄHKÖLLÄ VALMISTETUT JO VUODESTA 2001

Kilpailukalenteri 2016 HSK

Pvm	Kilpailun nimi	Luokka	Maksu	ilm.pvm	
14.5.	S. Wikströmin saaristopurjehdus	Lys, kölliveneet	40	10.5.	Saaristo
15.5.	Pro Sailor Race saaristopurjehdus	ORC ranking	55	10.5.	Saaristo
4.6.	WB-Sails Round the buoys race	ORC	70	31.5.	E = Ytterskär
		IRC / X-99	55	31.5.	
18.–19.6.	Ranking purjehdus	2.4mR	60	14.6.	D = Melkki
1.–3.7.	Helsinki Regatta	Vikla, 505, Finn	kts. Helsinki Regatta.fi		D = Melkki
24.–30.7.	Gold Cup	Kansanvene	kts. Gold Cup sivut		E = Ytterskär
6.–12.8.	Maailmanmestaruus	H-vene	kts. H-MM sivut		E = Ytterskär
3.9.	Henri Lloyd race	ORC	55	30.8.	Saaristo
		IRC	55		
		Lys, kölliveneet	40		
3.9.	Lauttasaaren ympäripurjehdus		Erilliskutsu		Lauttasaari ympäristö
4.9.	ProSailor Lys rankingkilpailu	Lys	40	30.8.	Saaristo
10.–11.9.	Ande Vihma purjehdus	Star	70	6.9.	D = Melkki

KILPAILUAVUSTUSHAKEMUKSET 2016 (olympialuokat)

HYVÄ KILPAPURJEHTIJA!

Kilpailuavustushakemukset kaudesta 2016 tulee jättää toimistoon **29.4.2016** mennessä.

Avustuksen edellytyksenä

- sijoitukset kaudella 2015 (ja aikaisemmat)
- budjetti, harjoittelu- / kilpailu- / jatkuvuussuunnitelma
- kirjoitus Hoskilaiseen tai vuosikirjaan purjehduksista

Tositteet kuluista tulee esittää avustuksia nostettaessa.

Avustushakemuslomakkeita on saatavilla toimistosta.

HALLITUS

Matkaveneilyn tapahtumia 2016

Matkaveneilytoimikunnan 2016 tapahtumat on julkaistu jo tammikuussa kotisivuilla.

Siellä niitä voidaan kevään mittaan tarkentaa ja julkistaa nopeasti uusin tieto.

Katso siis www.hoski.fi ⇨ Toimikunnat ⇨ Matkaveneily ⇨ Ajankohtaista ⇨ Toimintasuunnitelma.

Kevätretki Pietariin 18.–20.3.

Merihenkinen matka kiidetään Allegro-junalla kahtasataa, mutta Pietarissa rauhoitutaan Sokos Hotel Olympia Gardeniin. Paikalliskohteina mm. Grand Maket, eli ”koko Venäjä pienoiskoossa” ja Merisotamuseo. Matkan kiintiö oli 32, joka täytyi heti klubi-illan hyvän esittelyn jälkeen.

Helatorstain eskaaderi Viroon, 5.–8.5.

Suomalaisten veneilijöiden kansallispyhänä kimpapurjehdusten kohteina voisivat olla Viron pohjoiset satamapaikat: Eisma, Vergi, Viinistu, ruopattu Kaberneeme, uusi Koljunuki, Pranglin saaren Kelnase, Naissaar, Lohusalu, Dirhami ja Kärdlan uusi satama sekä Tallinnan neljä eri satamaa. Huom: Virossa ei tunneta helatorstaita ja ehkä vain Tallinnan satamissa ja Kärdlassa on palvelua näin aikaisin?



KMK–HSK-yhteistoimintaa kesäkaudella

Jatketaan jo kahdeksatta kesää vastavuoroista retkisatamien käyttöoikeutta Kungliga Motorbåt Klubbenin, KMK:n kanssa. Sandhamnista pohjoiseen, Stor Möjan lähitöillä upea retkisaari Högböten on tilan salliessa käytettävissä 1–2 veneelle kahden yön vierailuille, kuten vastavuoroisesti omat retkisaaremmet. Useita Hoskin veneitä on jo käynyt Högbötellä, mutta vain harva KMK:n vene on löytänyt esim. Ormikselle. Sopimukset on julkaistu molempien seurojen tiedotteissa, Vuosikirjassa 2014 s. 54–55. www.kmk.a.se



Kalev ja Pärnu Jahtklubi – HSK yhteistoimintaa kesäkaudella

Järjestetään Viron molemmille ystävyysseuroillemme mahdollisuus rajatuilla venekunnilla vierailu kotisataman lisäksi myös retkisaarissamme. Vastavuoroisesti Piritassa käydessä kannattaa soittaa ennakoon Kalev Jahtklubille: Sadamakapten Ado Tikerpae +372 53 010450. KJK tarjoaa laajennuksen jälkeen suojaisia vieraspaikkoja, puriseuratunnelmaa, saunat ja tasokkaat ravintolapalvelut. Kesälomapurjehduksella samanlaiset edut on saatavilla Pärnussa ja lisäksi PJK:n 110 v. juhlatunnelmaa 21.6. www.kjk.ee ja www.jahtklubi.ee.

Kesälomaeskaaderi kesä–heinäkuussa?

Toimikunta on pyytänyt jäsenistöltä ehdotuksia sopivasta kohteesta ja matkan vetäjistä. Virossa 2106 on nimitetty merikulttuurin vuodeksi. Riianlahden kierroksella kannattaa poiketa ystävyysseuramme Pärnu Jahtklubin 110 v. juhlilla 21.6. ja Kihnu Mere Pidun -Meripäivillä 8.–10.7. Klubi-illoissa ja kotisivuilla lisätietoja. matka-posti@hoski.fi



CA Baltic Rally 2016, Ystad–Kalmar, 12.6.–Juhannus
Hoskilaisilla on mahdollisuus osallistua ystävyysseuramme, arvostetun brittiläisen Cruising Associationin, CA Baltic Rallyyn. Yhteispuurjehduksen reitillä ovat mm. Simringshamn, Hanö, Karlskrona, Utklippan ja Kristianopol.

Vetäjänä jälleen Nicholas Hill, s/y Prospero. Hoskilaiset ovat tervetulleita mukaan, ja ainakin kipparilta edellytetään CA:n jäsenyyttä (82 £/v.) kohteliaisuuden ja yhteisö-vakuutuksenkin takia. www.cruising.org.uk



ICCY 2016 Rostock, Saksassa 13.–17.7.

International Council of Cruising Yachts, ICCY:n jo 35. kesätapaaminen on Saksan Rostockissa. ICCY:n perustajaseurana 1980-luvulla oli Touren Yachtclub von Deutschland, TYVD ja sen kommodori Klaus Bolte on ICCY Presidentti 2016. Pääsihteerinä on aloittanut HSK:n uusi kommodori Joni Nuorivaara. Kaikille veneille on TYVD varannut paikat aivan keskustan kaupunkisatamassa, jonne tullaan jatkamalla Warnemunden ohi etelään, Warnowin jokisuistoon. Ohjelman paikalliskohteina ovat kaupungintalo, vanha yliopisto ja laivanrakennusmuseo sekä päiväretket Stralsund / Rugeniin ja Warnemundiin. Grilli-ilta Rostocker Yachtclubilla ja ”TYVD open boats” ja gaalailallinen Steigenberger Hotellissa. Ilmoittautuminen jatkuu toukokuulle. Miehistönvaihtoja helpottaa esim. Finnline-sin Helsinki–Travemynde 28 tunnin yhteys Star-laivoilla.

Yhdessä SPV:n kanssa avustetaan eskaadereita sekä meno- että paluumatkalla Baltian tai Ruotsin rannikon ja Bornholmin kautta. Näin ensikertalaiset voivat hyötyä kokeneempien tiedoista uusilla vesialueilla. Parhaimmillaan on mahdollisuus laajaan rengasmatkaan, riittävästi aikaa varaten.

ICCY-tapaamiset ovat avoimia kaikille järjestäytyneille veneilijöille, joten matkalle lähtee muidenkin seurojen veneitä. Myös naapurimaista saadaan matkaseuraa. Saatueet on helppo tunnistaa isosta ICCY-tapahtumaviiristä. Moni on aikanaan suunnitellut matkaa Rüginin taakse vanhaan Itä-Saksaan. Nyt kannattaa kokea uutta ja erikoista, kun paikalliset veneilijät ovat avaamassa sellaisiakin ovia, joita ei yksin edes osaisi löytää. Aikaisempia ICCY-kertomuksia Vuosikirjoissa 2003, 2005, 2011, 2012 ja 2014. www.iccy.org ja www.tyvd.de.

ICCY 2016 Rostock -tapaamiseen ilmoittaudutaan venekohtaisesti jo keväällä ennakoon, jolloin suoritetaan puolet maksuista ja loput toukokuussa. Henkilökohtaiset osallistumismaksut vahvistetaan piakkoin (viimeksi aikuisilta 350 €). Hinnat sisältävät runsaan ohjelmatarjonnan lisäksi myös kaikki satamamaksut.

ICCY:n motto: ”The Sea and the Friends we

make from it”

International Council of Cruising Yachts, ICCY, on 1986 perustettu kansainvälinen matkaveneilijöiden yhdistys, jossa on edustettuna 13 maata, lähinnä Pohjois-Euroopasta. Perustajajäsenenä Suomi on ollut aktiivisesti mukana järjestäen jo neljä tapaamista: Helsinki–Turku 1984, Helsinki 1989, Helsinki–Savonlinna 1999 ja Maarianhamina 2009. Kunniakommodorimme Seppo Seljavaara on yksi perustajajäsenistä. ICCY:n pääsihteerisy siirtyi Suomeen 2010 Veneilyliiton entiselle toiminnanjohtaja Hannu Laineelle ja edelleen 2016 HSK:lle, kommodori Joni Nuorivaaralle. Nyt onkin kotoisen helppoa saada lisää tietoa ICCY:n toiminnasta. Myös maksuttoman ICCY Cruising -jäsenyyden hakeminen on vaivatonta.

ICCY:n tapaamisiin ovat tervetulleita kaikki maamme 330 jäseneseuran lipun alla liikkuvat venekunnat. Osallistujat saavat oman ICCY-tapahtumalipun merkiksi yhteisöllisyydestä. Keskimäärin tapaamisissa on ollut 40 venettä ja 120 henkilöä, lähes kaikista Itämeren maista. Hoskilaisia on lähes aina ollut kotimaisena enemmistönä, mm. lukuisa joukko Savonlinnassa 1999, kahdeksan venekuntaa Pietarissa 2003 ja neljä Tukholmassa 2015.

Tervetuloa mukaan ICCY-toimintaan! Lisätietoa on sivulla www.iccy.org.

Lisätiedot ja ilmoittautumiset; Kalevi Westersund, ICCY Council member, 0400 808 620.

OrmisJippo, 13.8.

OrmisJippo-perhepurjehduskilpailun startti on perjantaina jo klo 16, jotta tuulta riittäisi maaliin saakka. Erityisillä Jippo-säännöillä houkutellessaan hauskaan kilpaan koko perhe: lapset, anopit ja kotieläimet. Luontopolku on viritetty kaikenikäisille. Lapset palkitaan mitaleilla ja he suorittavat myös lipunlaskun. Tarjoilu on seuran puolesta.

Venetsialaiset, elokuun viimeisenä lauantaina 27.8.

Omatoimiset lyhytjuhlat järjestetään sekä Ormiksella että Risukossa, jo 16. kertaa tuplina.

Välimeren lomapurjehdukset keväällä ja syksyllä

Rohkaistaan jäseniämme jatkamaan veneilykauttaan molemmista päistä ja laajentamaan veneilyalueitaan. Ensikertalaisille soveltuvat hyvin SPV-liiton kevät- ja syyspurjehdukset, joiden vastuullisena järjestäjänä on OnSail/TravelOn Matkat Oy. Myös 1–3 veneelle räätälöityjä matkoja ja käytännön purjehduskoulutusta on tarjolla. SPV:n kevätmatka uutuuskohde Mallorcalle on jo loppuunmyyty ja syysmatka Kroatian Dubrovnikiin on lokakuun alussa. www.onsail.fi ja www.spv.fi.

Tervetuloa mukaan tapahtumiin! Lisätietoja toimikunnalta matka-posti@hoski.fi.

Tapahtumakalenteri 2016

MAALISKUU

04.03.	Matkaveneilyn klubi-ilta; Fastnet, Saaristomeri, E-Ruotsi, Hela, ICCY Rostock	MAT
04.–13.03.	ALLT FÖR SJÖN, Stockholm	
11.–13.03.	MERI KUTSUU, Turku	
14.03.	Hallituksen tapaaminen uusille ja vanhoille jäsenille	HAL
18.–20.03.	MEREMESS, Tallinn	
18.–20.03.	Kevätretki Pietariin	MAT

HUHTIKUU

04.04.	Tiedotustoimikunnan kokous	TIE
07.04.	Veneilijän EA 1 1, ilta	KIL
11.04.	Runkokatsastus	TUR
13.04.	Vuosikokous	HAL
13.04.	Hoskilainen no 2 deadline	TIE
16.04.	Lipunnosto ja huutokauppa	HAL
18.04.	Hallituksen tapaaminen uusille ja vanhoille jäsenille	HAL
25.04.	Runkokatsastus	TUR
28.04.	Kilpailuavustushakemukset jätettävä (olympia luokat)	
30.04.	Vesillelasku: molemmat kentät	SAT

TOUKOKUU

05.–08.05.	Helatorstain eskaaderi Viroon	MAT
07.05.	Vesillelasku: eteläkenttä	SAT
07.–14.05.	SPV lomapurjehdus Mallorcalla, OnSail	MAT
09.05.	Katsastus	TUR
14.05.	Vesillelasku: pohjoiskenttä tyhjäksi	SAT
14.05.	S. Wikströmin saaristopurjehdus, LYS-veneet	KIL

14.05.	Talkoot Ormholmen	RET
15.05.	Pro Sailor Race saaristopurjehdus, ORC	KIL
16.05.	Katsastus	TUR
vko 20	Hoskilainen no 2 ilmesty	TIE
21.05.	Vesillelasku: eteläkenttä	SAT
21.05.	Talkoot Risholmen	RET
23.05.	Katsastus	TUR
27.–29.05.	NAANTALIN VENEMESSUT	
28.05.	Vesillelasku: eteläkenttä	SAT
30.05.	Katsastus	TUR

KESÄKUU

04.06.	WB-Sails Round the Buoys Race, ORC IRC X-99	KIL
08.06.	Sataman siivoustalkoot klo 15 alk.	KLU
09.06.	Katsastus	TUR
12.–22.06.	CA Baltic Rally, Kalmar–Ystad	MAT
13.06.	Katsastus	TUR
18.–19.06.	Ranking purjehdus, 2,4mR	KIL
20.06.	Katsastus	TUR
25.06.	Talhoon Hasselholmen	RET
30.06.	Katsastus	TUR

HEINÄKUU

01.–03.07.	Helsinki Regatta; Vikla, 505, Finn	KIL
08.–10.07.	Hangan Regatta	
08.–10.07.	Kihnu Mere Pidü -Meripäivät	
09.–16.07.	Muhu Väinä 59. Regatt, Pärnu–Tallinn	
13.–17.07.	ICCY Rostock kesätapaaminen	MAT
15.–17.07.	TALLINNAN MERIPÄIVÄT, Lentosatama	
17.–18.07.	SXX kouluilaiva Gratitude Hoskilla	KOU
24.–30.07.	Folkboat Gold Cup 2016	KIL

27.–31.07.	Swan 50 th Anniversary Regatta, Turku	
28.–31.07.	Kotkan Meripäivät	
	Kesälomaeskaadri	MAT

ELOKUU

09.–12.08.	H-boat World Championship 2016	KIL
11.–13.08.	Kuussaaren Meripäivät	
12.08.	OrmisJippo perhepurjehduskilpailu, startti klo 16.00	KVE
13.08.	OrmisJippo	MAT
13.08.	VIAPORIN TUOPPI	
15.08.	Tiedotustoimikunnan kokous	TIE
17.08.	Hoskilainen no 3 deadline	TIE
18.–21.08.	UIVA-FLYTANDE	
27.08.	Venetsialaiset, Ormis ja Risukko	MAT

SYYSKUU

03.09.	Henri Lloyd Race, ORC IRC LYS	KIL
03.09.	Lauttasaaren ympäripurjehdus	KIL
04.09.	Pro Sailor rankingkilpailu, LYS	KIL
10.09.	Talkoot Risholmen	RET
10.–11.09.	Ande Vihma -purjehdus, Star	KIL
17.09.	Talkoot Ormholmen	RET
17.09.	Hoskilainen no 4 deadline	TIE
19.09.	Tiedotustoimikunnan kokous	TIE
vko 38	Hoskilainen no 3 ilmesty	TIE

LOKAKUU

01.–08.10.	SPV lomapurjehdus Kroatiaassa, OnSail	MAT
vko 44	Hoskilainen no 4 ilmesty	TIE
22.10.	Lipunlasku	HAL

HAL	Hallitus
JUN	Junioritoimikunta
KEV	Kevytvenetoimikunta
KIL	Purjehduskilpailutoimikunta
KVE	Kölivenetoimikunta
MAT	Matkaveneilytoimikunta
KLU	Klubitoimikunta
PER	Perinnetoimikunta
RET	Retkisaaritoimikunta
SAT	Satamatoimikunta
TAL	Taloustoimikunta
TIE	Tiedotustoimikunta
TST	Toimisto
TUR	Veneturvallisuustoimikunta



HOSKILAINEN 2016

Helsingfors Segelklubb on perinteikäs helsinkiläinen pursiseura. Pursiseuran toiminta keskittyy kilpa- ja matkapurjehduksen edistämiseen ja palvelujen tarjoamiseen jäsenistölle. HSK:n kotisatamaan, Lauttasaareen, on erinomaiset liikenneyhteydet ja veneilyalan palvelut ovat lähellä. HSK järjestää runsaasti kansainvälisiä purjehduskilpailuja ja toimii yhteistyössä suomalaisten ja kansainvälisten järjestöjen, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n sekä eri pursiseurojen kanssa. HSK:lla on kolme retkisaarta matkaveneilijöiden käytössä.

Hoskilainen on Helsingfors Segelklubb ry:n tiedotuslehti, joka sisältää ajankohtaista ja arkistoitavaa tietoa veneilyharrastuksesta. Se jaetaan jäsenille ja yhteistyökumppaneille 4 kertaa vuodessa. Lehti tavoittaa yli 1.600 purjehtivaa ja merta harrastavaa jäsentämme perheineen sekä sankan joukon yhteistyökumppaneidemme toimistoissa. Ilmoittamalla lehdesämme teet mahdolliseksi julkaista lehteämme. Kiitos Sinulle!

Julkaisija

Helsingfors Segelklubb ry
Vattuniemen Puistotie 1, 00210 Helsinki
puh. 09 692 3580, fax 09 692 4168

Kustantaja

Oy HSK:n Palvelut / HSK's Service Ab
Vattuniemen Puistotie 1, 00210 Helsinki
puh. 09 692 3580, fax 09 692 4168

Lehden koko A5 (148 x 210 mm)
Painos 1 700 kpl
Sivumäärä n. 32–48 sivua
Värillisyyt 4/4

Ilmoitusmyynti

Miika Mäkinen
hoskilainen@gmail.com
puh. 0400 215 216

Aineistot

Aineistot PDF-tiedostoina tekstit sisäänrakennettuina
osoitteeseen hoskilainen@gmail.com
Viestin otsikoksi ja tiedoston nimeksi ilmoittajan nimi.

Ilmestymisaikataulu

Nro	Ilmestyy	Aineistopäivä
1	vko 9	25.1.
2	vko 20	18.4.
3	vko 38	22.8.
4	vko 44	3.10.

VUOSIKIRJA ilmestyy toukokuussa 2016,
aineistot 31.3.2016 mennessä.

Ilmoitusten painopinta-alat

1/1 sivua	132 x 188 mm
1/2 sivua	132 x 92 mm tai 65 x 188 mm
1/4 sivua	132 x 45 mm tai 65 x 92 mm
1/8 sivua	65 x 45 mm

HUOM! +3 mm:n leikkausvarat/suunta

Ilmoitushinnat

1/1	520 €
1/2	310 €
1/4	210 €
1/8	150 €
2. ja 3. kansi	600 €
takakansi	680 €
keskiaukeama	950 €

Toistoalennus –10 % / lehti. Hinnat alv 0 %

Helsingfors Segelklubb ry

Vattuniemen Puistotie 1, 00210 Helsinki / Hallonnäs Parkväg 1, 00210 Helsingfors, www.helsingforssegelklubb.fi

Toimisto / Kansli: puh. +358 9 6923 580, toimisto@hoski.fi

Satamamestari / Hammästare: puh. +358 40 5559 749, satama@hoski.fi

Kilpailutoimisto / Tävlingskansli: puh. +358 9 6925 411, www.hoski.fi

Myytävänä toimistossa

Avaimet

- Jäsenavain, sisältää yhden kohteen 65 €
- Kotisatama, retkisatamat, komerot, nosturi 40 €
- Porttien kaukosäädin 115 €

Kesälippis

kankainen 10 €



Pipo

..... 20 €

Solmio

logolla, silkki, musta ja sininen 25 €



Klubipaita

Laadukas Muston piké-paita HSK:n lippulogolla,
värit valkoinen ja punainen, koot S–XXL
jäsenhinta 45 €
muille 55 €

Klubitakin kangasmerkki

musta ja sininen 5 €

Pinssi

kovaemali 15 mm, tumman sininen lippulogo,
kullanvärinen runko 3,50 €

Peräliput

- 33 x 54 cm 20 €
(alle 7 m vene, lipputanko 80 cm)
- 44 x 72 cm 22 €
(alle 7 m vene, lipputanko 100 cm)
- 55 x 90 cm 30 €
(7–10 m vene, lipputanko 120 cm)
- 66 x 108 cm 40 €
(10–12 m vene, lipputanko 145 cm)
- 80 x 131 cm 57 €
(12–15 m vene, lipputanko 175 cm)
- 100 x 163 cm 87 €
(eli 15 m vene, lipputanko 210 cm)

Viirit

- Veneenomistajan viiri, 22 x 44 cm 24 €
- Kunniajäsenen viiri, 22 x 36 cm 36 €
- Viron lippu 5 €
- Retkisaariviiri 50 €

Venetarrat – HSK-logo

- Jumbo halk. 250 mm 9 €
- Keskikoko 6 €
- Pieni 3 €

Kirjat

- Purjehduksen kilpailusäännöt 2013–2016 15 €
- Vesilläliikkujan sääopas 15 €





Uusi koti Lauttasaassa. Hyvällä tuulella eteenpäin.

yitkoti.fi/lauttasaari

KOTEJA JÄRJELLÄ JA TUNTEELLA



020 433 2990*



yitkoti.fi

KATSO KAIKKI VAPAAT YIT KODIT LAUTTASAASSA: YITKOTI.FI/LAUTTASAARI
TAI SOITA 020 433 2990* JA KYSY LISÄÄ!



Lähellä

HELSINKI LAUTTASAARI Lauttasi

Uutuutena Keula! Yhdistämme Lauttasaaren uudessa kaupunkikeskustassa asumisen parhaat puolet! Nauti huolettomasta uudesta kodista, monipuolisista palveluista ja nopeista liikenneyhteyksistä. Paikoitushalli esteettömän hissimatkan päässä ja kauppakeskus Lauttis sekä metroasema kotikorttelissa.

Helsingin Nuoli | Kerrostalo | Lauttasaarentie 28

Arvioitu valmistuminen 2/2017. [C₂₀₁₃ yitkoti.fi/nuoli](http://C_2013.yitkoti.fi/nuoli)

Esim.	mh. alk.	vh. alk.
2 h+kt+s	56,5 m ²	111 420
3 h+kt+s	70,5 m ²	134 010
4 h+kt+s	89,0 m ²	161 970
5 h+kt+s	108,0 m ²	197 520

Helsingin Keula | Kerrostalo | Kauppaneuvoksentie 5

Arvioitu valmistuminen 5/2017. [C₂₀₁₃ yitkoti.fi/keula](http://C_2013.yitkoti.fi/keula)

Esim.	mh. alk.	vh. alk.
1 h+kt	26,0 m ²	71 370
2 h+kt+s	46,5 m ²	99 750
3 h+k+s	74,0 m ²	143 520
4 h+kt+s	80,0 m ²	155 280



Rannalla

MERENKULKIJANRANTA
Lauttasaari, Helsinki

HELSINKI LAUTTASAARI

Merenkulkijanrannan muuttovalmiissa kodeissa on painotettu laatua, valoisuutta ja mahtavia näköaloja. yitkoti.fi/klyyssi ja yitkoti.fi/jaakari



Rannalla

HELSINKI LAUTTASAARI

Koskikara kohoaa Lauttasaarentien varrelle, vastapäätä Liikuntapuistoa. Palvelut kävelyetäisyydellä. Osassa koteja avaraa vaikutelmaa täydentää etelään avautuva, lasitettu parveke. Valittavana on myös koteja, joissa on merinäköala. Tai kiinnostaako viherhuone? Arvioitu valmistuminen 4/2017. [C₂₀₁₃ yitkoti.fi/koskikara](http://C_2013.yitkoti.fi/koskikara)

*Puhelun hinta 0,088 eur/min. kotimaan puhelusta.