



Hoskilainen

Hsk:aren

2-2015

Satamassa puhuttaa s. 10

MYRKKYMAALIT



MUSTO®

SEBAGO®



**Kaikista normaalihintaisista
Musto- ja Sebago-tuotteista
-20 % seura-alennus!**



YAMAHA Buster®



**YAMAHA Center
Vantaa**

Tuupakantie 1, Vantaa Kehä III, puh. 010 533 5000
avoinna: ma-pe 10-18, la 10-14, www.yamaha-center.fi/vantaa

HYVÄ HOSKILAINEN,

Purjehduskausi 2015 käynnistyi lipunnostolla 18.4. klo 12. Toimintavuosi oli itseasiassa jo alkanut muutamaa päivää aiemmin pidetyllä vuosikokouksella, johon oli jälleen saapunut kiitettävä määrä puriseuramme jäseniä. Sääntömääräiset asiat käsiteltiin rivakkaan tahtiin, jolloin aikaa jäi kuulla valmennusjohtomme selvitystä alkaneen kauden tavoitteista sekä matkapurjehtijoiden suunnitelmista.

Vaikka Kaarle Tapper (Laser) ja Tuuli Petäjä-Siren (RS-X) ovat jo hankkineet Suomelle maapaikat vuoden 2016 olympialaisiin, on heidänkin vielä varmistettava henkilökohtainen valintansa kisoihin. Hiukan pidemmän puomin päässä on Joonas ja Niklas Lindgrenin (470) sekä Mikaela Wulffin (470) Rion matkalippu, koska hankittavana on vielä sekä maa- että henkilökohtainen joukkuepaikka. Mikaela purjehtii yhdessä NJK:ta edustavan Niki Blässarin kanssa.

Optarijoukkueet ovat matkustaneet koko alkuvuoden aktiivisti. Viime vuosien ahkera ja oikeanlainen valmennus- sekä harjoittelutyö kantaa hedelmää useiden Suomen mestaruuksien muodossa. Nyt optariapurjehtijoitamme ja valmentajaamme halutaan jo sparrausvastukseksi Euroopan suurten purjehdusmaiden joukkueiden harjoitukseen.

Talouden näkökulmasta tämän sesongin merkittävimpiä investointeja ovat mastovajan sekä nosturilaiturin kunnostukset. Innostuneina odotamme myös sekä uutta lasikuituista koppivenettä että uutta RIB-venettä. Hankintojen myötä myyty vanha RIB-veneemme löysi uuden kodin F-18 -purjehtijoiden luokkaliitosta ja vene jää HSK:lle.

Ympäristöasioidenkin hoidossa HSK on aina pyrkinyt olemaan maamme eturivissä, mitä muun muassa kehittyneet jätteiden lajittelujärjestelmämme osoittaa. Myrkkymaalien käytössä asiantuntijat suosittelevat nyt kovia maaleja pehmeiden asemasta. Yritämme rohkaista hoskilaisia mahdollisimman nopeasti keskittymään suositusmaalien käyttöön - ympäristön hyväksi. Asiasta on perusteellisempaa tietoa muualla tässä lehdessä sekä nettisivuillamme.

Uivan venenäyttelyn vuoksi välttämätöntä veneidemme siirtoa pyritään helpottamaan myös järjestämällä Ormis-jippo viikkoa ennen Uivaa. Toivomus on, että mahdollisimman moni suostuisi jättämään veneensä Ormholmenille näyttelyn ajaksi. HSK järjestää halukkaille kuljetuksen sieltä Helsinkiin sekä näyttelyn jälkeisenä viikonloppuna toiseen suuntaan.

Tämän vuoden syyskokouksessa on useita luottamushenkilövaaleja. Nyt on menossa allekirjoittaneen sekä talousjohtajan viimeinen toimikausi ja samanaikaisesti koulutusjohtajan kaksivuotiskausi päättyy. Edellisten lisäksi käytännöllisesti katsoen jokainen toimikunta mielellään tankkaa uutta verta toimintaansa. Mikäli itse olet tai tiedät jonkun toisen kyvykkään jäsenen olevan vailla kykyjään vastavaa tehtävää seurassamme, otathan pikimmiten yhteyttä vaalitoimikunnan puheenjohtajaan, emerituskommodori Ted Gröndahliin.

Tänä vuonna ensimmäiset ovat laskeneet veneensä veteen jo maaliskuun puolivälissä. Samoihin aikoihin ovat harjoituksensa myös Helsingin vesillä aloittaneet aktiivisimmat kilpuripurjehtijamme. Meidän muidenkin on viimeistään nyt hyvä ottaa loppukiri.

Hienoa purjehduskautta 2015!



**Timo Nurmilaukas
Kommodori**

HSK:n toimiston aukioloajat
KANSLIET betjänar

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

Hoskilainen 2/2015
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**
Timo Nurmilaukas
timo.nurmilaukas@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: Matti Vuorimaa
Juhlaliputus Ormiksella

Paino: Wellprint Oy 2015

SISÄLTÖ

- 3 Kommodorin tarinat
- 6 HSK:n vuosikokous
Brändityöryhmän kuulumisia
- 7 Kungliga Motorbåt Klubben
100 år
- 8 HSK:n jätehuollosta
- 10 Myrkkymaaleista
- 11 Satama uudistuu
- 12 Haitallisille myrkkymaaleille
on vaihtoehtoja
- 14 Muistoja kultaiselta 70-luvulta
- 19 Hoskilaisen kuvakisa 2015
- 20 Kevätretki Utön luotsi- ja
majakkasaarelle
- 22 HSK:n joukkueeseen
purjehdusliigaan 2015
- 23 Ormisjippokilpailu 2015
- 24 Saaritalkoiden houkutus
- 25 E-jollat ja 470-purjehtijat
treenaat Hoskillä
- 26 Ocean Race 60 –
mistä oikein on kyse?
- 30 Matkailuvenetapahtumia 2015
- 34 HSK Opti Teamin
preseason taputeltu
- 37 Suomen avomeripurjehduksen
maajoukkue on valittu
purjehduskaudelle 2015
- 38 S/Y Iiris Kanarialla
- 40 KMK – HSK -retkisatama-
yhteistyö voimistuu
- 41 Vilkas maaliskuu Klubitalolla
- 42 Tulevia arvokilpailuja HSK:lla
- 47 ”Venetsialainen ilta”
- 48 Tapahtumakalenteri 2015
- 50 Liitto tiedottaa
- 52 Blue Peter Race 2015
- 55 Myytävänä toimistossa

JÄSENEDET

Jäsenille tiedoksi, että kaikilla HSK:n jäsenillä on henkilökohtainen jäsenkortti, joka oikeuttaa SPV:n etuihin sekä tarjouksiin lähiliikkeistä (mm. Suomen Venuehuolto, Veneläjän Verkkokauppa, windX). Jäsenkortit on noudettavissa toimistosta.

Voimassaolevat tarjoukset löydetä kotisivuilta kohdasta ”Jäsenille” / ”Jäsenedet”.

Huomioithan, että jäsenyys tulee todistaa pyydettyäessä.

TERVETULOA UUDET JÄSENET

Aalto Matti	Piispa Timo
Aarnio Ulla	Pönni Tuomas
Hänninen Seppo Olavi	Rikala Samuel
Ilkko Jussi	Rusthollkarhu Sanna-Mari
Immonen Aaro	Sandholm Joonas
Järvimaa Meri	Santala Jukka
Kaurinkoski Susanna	Sinisalo Jukka
Kilpiä Lasse	Sivenius Hanna
Kontio Mia	Suhonen Jukka
Kontio Mikael	Tuori Elias
Koskela Pasi	Tuuri Jussi
Kuitunen Panu-Pekka	Uusitalo Martti
Kuusisto Jarmo	Vehkamäki Sampsa
Malmivaara Erika	Vesalainen Oskari
Malmivaara Kirsi	Virtanen Lauri
Malmivaara Mikko	Väkiparta-Lehtonen Pia
Monthan Inga	Öhman Sam
Männistö Pertti	

Oletko
huomannut
näjä?

- **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!



Hoskilainen numero 3/2015:n aineistot
17.8.2015 mennessä osoitteeseen:
hoskilainen@hoski.fi

Olethan huomannut, että Hoskilaisen
näköislehden voi lukea myös netissä,
osoitteessa: www.hoski.fi → Jäsenlehti

Kuva: Rolf Eriksson – Ensimmäinen purjevene, Thetis, vedessä 12.3.2015

HSK:n vuosikokous 15.4.2015

HSK:n vuosikokous pidettiin 15.4. Iso-Pässi-salissa. Kokouksen puheenjohtajana Ted Gröndahl ja läsnä 32 seuran jäsentä. Varsinaisen vuosikokouksen perusasiat li-

säksi kokouksessa kerrattiin kilpurijehdusmenestyksen taustoja sekä kerrottiin tulevan kauden matkaveneilytahtumista.



HSK:n brändityöryhmän kuulumisia

Edellinen pääsihteerimme Elina Konttinen käynnisti nelisen vuotta sitten työryhmän, jonka tavoitteena oli kehittää pursiseurastamme eläviä mielikuvia myönteiseen suuntaan.

Tähän astisia saavutuksia ovat vanhan vaakunan palauttaminen pursiseuralippuumme, lomakkeiden graafisen ilmeen sekä tarroissa ja vaatteissa käytettävän logon uudistaminen.

Nyt ryhmällä on työn alla alueemme kartan ja viitoituksen nykyaikaistaminen sekä klubitakin, sen rintalogon ja HSK-nappien työstäminen. Paljon muutakin on tuutissa, mutta siitä myöhemmin.

Ryhmän kantavia voimia Elinan lisäksi ovat Daniel Tuori, Timo Utter, Irma Verhe, Perttu Monthan, Juha Petäjä sekä Petri Ilmarinen – huikeita ammattilaisia kaikkii!

Timo Nurmilaukas



Kungliga Motorbåt Klubben

100 år

Rauno Alatalon, Seppo Seljavaaran sekä Kallu Westersundin vuosikymmenen saatossa rakentamat läheiset suhteet tukholmalaiseen veljesseuraamme johtivat siihen, että HSK:n kommodori rouvineen oli saanut kutsun otsikon mukaisesti, 6. helmikuuta järjestettyihin juhliin.

Tilaisuus järjestettiin Tukholman Grand Hotelin Talvipuutarhassa. Osanottajia juhlassa oli 660, joista vähäisempi osa kaltaisiamme kutsuvieraita. Heti alusta alkaen tunsimme itsemme lämpimästi tervetulleiksi, koska jo aulasta alkaen KMK:n aiempi kommodori, Göran Egnell Lotta-vaimoineen otti meidät siipiensä suojaan, mikä suuresti helpotti tutustumistamme muuhun juhlaväkeen. Pöytiä oli yhteensä 69 kappaletta ja siksi positiivinen yllätyksemme oli melkoinen, kun totesimme meidän plaseeratun HM Kuningas Carl-Gustafin ja HM Kuningatar Silvian kanssa samaan, kolmenkymmenen hengen ykköspöytä. Tilaisuudessa oli kyllä muitakin suomalaisia, mutta heistä meidän kanssamme samaan pöytään sattui vain Suomen suurlähettiläspari sekä tilaisuuden pääsponsori,

Nordean, hallituksen puheenjohtaja sekä suurasiakastoinnasta vastaava johtaja, kumpikin vaimoineen.

Koska Suomi on KMK:n tämänvuotinen kohdema, oli illan ohjelma suomalaisvaikutteinen. Suurlähettiläs puhui, Lill Lindfors juonsi, minkä lisäksi Linda Lampenius esitti useampia suomalaishenkisiä viulukappaleita.

Ruotsalaisyhtymä näytti kuuluvan, että ykkös-, kakkos- ja kolmospöydän väki nautti sekä aperitiivit että digestiivit erillisessä kabinetissa. Toki kyseessä saattoi olla myös turvallisuusnäkökohta. Näin ollen kuningatar Silvian oli helpompi löytää Pirjo ja minut tullessaan hakemaan ideoita juuri edessä ollut Suomeen suuntautunutta valtiotierailua varten.

Vaikka oma pursiseuramme on monessa asiassa maailmanluokan toimija, on meillä glamoröösien gaalailtojen järjestämisessä vielä melkoisesti opittavaa.

Länge leve KMK!

Timo Nurmilaukas

Det samarbete Rauno Alatalo, Seppo Seljavaara samt Kallu Westersund under många årtionden byggt upp med vår broderförening i Stockholm ledde till att HSK:s kommodor med avec fick en inbjudan till KMK:s 100 års jubileumsfest den 6 februari. Festen hölls i Grand Hotels vinterträdgård i Stockholm. Vid de 69 borden satt 660 gäster. För vår del blev vi positivt mycket överraskade att bli placerade vid honnörsbordet för trettio personer i sällskap med HM kung Carl-Gustaf och HM drottning Silvia. Andra gäster från Finland fanns också på plats, men vid vårt bord satt endast Finlands ambassadör med fru samt festens huvudsponsor styrelseordföranden för Nordea jämte dess direktör för storkunder, båda med fruar. Då KMK under detta år har som mål Finland, hade programmet en finländsk betoning. Ambassadören höll ett tal, Lill Lindfors

var konferencier och Linda Lampenius framförde flere finska violinstycken.

Svensk kutym synes vara att gäster vid första, andra och tredje bordet avnjuter såväl aperitif som digestive i ett enskilt kabinett. Eventuellt berodde detta kanske på säkerhetsaspekter. Nu hade drottning Silvia lätt att slå sig i samspråk med Pirjo och mig för att få idéer för det närrastående statsbesöket till Finland.

Trots att vår segelklubb är en aktör i världsklass på många områden, har vi ännu mycket att lära oss då det gäller att arrangera glamorösa galaaftnar.

Länge leve KMK!

Timo Nurmilaukas

HSK:n jätehuollosta



Kontissa on tynnyrit jäteöljylle, pilssivedelle, vanhalle polttoaineelle ja glykolille sekä astiat öljysuodattimille, poisheitettäville maaleille, paristoille ja akuille.

Kontissa on siis palavia aineita, jopa räjähdysherkkää polttoainetta. Siitä huolimatta jotkut ajattelemattomat jäsenemme kuljettavat sinne hätäraketteja! Sytyttimethän sieltä vielä puuttuivatkin! Vanhat hätäraketit viedään kauppaan, josta ostatte uudet. Kauppias on veloitettu ottamaan vastaan vanhat raketit. HSK:n alueelle vanhentuneita hätäraketteja ei saa jättää.

Venepukit ja peitemateriaalit

Joka vuosi jää eri syistä valtava määrä puutavaraa talvisäilytysalueelle. Vuonna 2014 kuljetettiin kaatopaikalle 3 kuorma-autolavallista lautaa ja kakkosnelosia, jotka oli hylätty alueelle. Mikäli teiltä jää puutavaraa Hoskille, kertokaa siitä satamamestarille, hän järjestää niille kierätyksen. Moni veneilijä haluaa valmiiksi alueella olevat puutavarat.

Ilmoita myös mikäli venepukiksi on ylimääräinen tai käyttökelvoton, saamme silloin sen nopeammin pois jaloista.

Satamamestari

Energia ja sekajäte

Jätehuollosta syntyy kustannuksia meille Hoskilaisille n. 22.000 €/vuosi. Kustannusten pienentämiseen jokainen voi vaikuttaa lajittelemalla ja viemään jätteet sinne, minne ne kuuluvat (= jäteastia). Siisteydestä välinpitämättömien jäsenten toiminta nostaa kustannuksia entisestään.

Kesällä 2014 roskapusseja löytyi metsiköstä, venepukkien seasta, jollien välistä, paikosta, jossa jäteastia oli ollut joskus 2005, laitureiden alkupäästä ja jäteastioiden väliin työnnettyinä siis aika läheltä oikeaa osoitetta!

Roskapussit, jotka eivät ole asiallisissa säiliöissä, ovat varisten ja lokkien herkkupöytiä ja henkilökunnalta menee aamuisin pari tuntia sotkujen siivoamiseen. Jättemylläkkää selvitellessämme meille tosin selvää se, mitä syötte, juotte ja samalla myös muut jäsenistön intiimit asiat!

Lajittelussa erotellaan metalli ja lasi ja lähes kaikki

muut jätteet ovat energiajätettä, jotka poltetaan Vantaan uudessa jätteenpolttolaitoksessa. **Kaikki muovit, joita käytetään elintarvikepakkauksissa ovat poltettavia muoveja.**

Vaaralliset jätteet

Tyhjät maalipurkit ja maalausvälineet ovat sekajätettä. Jos viette ne konttiin, niin maksamme niiden hävittämisestä noin 20 kertaa enemmän kuin sekajätteestä. Lähes tyhjät maalipurkit voi jättää yöksi auki kuivumaan ja seuraavana päivänä nekin ovat sekajätettä.

UUTTA! Kaikki tyhjät öljypurkit (ei ole väliä vaikka niihin jää kupillinen öljyä, öljy on energiaa ja palaa hyvin) sekä öljyn sotkemat rätit ja paperit ovat energiajätettä. Öljyjätteistä konttiin kuuluvat siis vain suodattimet ja jäteöljy kaadettuna säiliöön.





MYRKKY- MAALEISTA



Pohjamaali-illassa 18.3. HSK:n klubitalolla käsiteltiin laajasti veneiden myrkkymaalien ympäristövaikutuksia, maaleihin liittyviä säädöksiä ammattimaisten toimijoiden ja venekerhojen näkökulmista ja eri menetelmiä pohjan kunnostukseen ja pohjamaalien uusimiseen. Illassa käytiin läpi myös niitä tekijöitä, jotka ovat johtaneet HSK:lla tehtyyn päätökseen kieltää ns. pehmeiden maalien käyttö HSK:lle talvisäilytykseen tulemissa veneissä. Tässä artikkelissa palaan näihin perusteisiin.

Ensimmäinen ja tärkein asia on, että kyseessä olevien maalien kasvustoa estävä vaikutus perustuu maalissa oleviin myrkyllisiin aineisiin, jotka estävät orgaanisten eliöiden kasvun ja kiinnittymisen tällä tavalla käsitellyn alustaan. Toisin sanoen, maalien teho perustuu ympäristömyrkyihin. Tästä aiheesta on Hanna Haaksin tarkempi artikkeli tässä lehdessä. HSK toimii kaupungilta vuokratulla alueella, ja jo pitkään on vuokrasopimuksen ehdoissa kielletty yksiselitteisesti jäteöljyn, myrkyllisen maalijätteen tai veneilyyn liittyvien muiden ongelmajätteiden päästäminen maaperään tai veteen. Tähän perustuu se HSK:lla voimassa oleva määräys, että maalien hiontajätettä ei saa päästää maaperään vaan se on kerättävä talteen ja hävitettävä ongelmajätteenä. Valitettavasti tätä sääntöä näkee rikottavan säännöllisesti, mutta tämä on jo nyt ja pitkään ollut kiellettyä.

Pohjan pesua veneen noston yhteydessä on pidetty normaalin toimintana, eikä näiden sääntöjen katsota koskevan normaalia pohjan pesemistä. Jokainen voi kuitenkin havaita omin silmin, mitä tapahtuu kun ns. pehmeällä maalilla maalattu pohja pestään painepesurilla. Pohjasta irtoava maalijäte leviää pesuveden mukana maaperään ja myös asfalttia pitkin veteen. Ero koviin maaleihin on silminnähtävä. Pehmeästä maalista maalijäte irtoaa jo pelkällä pesulla, kun kova maali tarvitsee mekaanisen käsittelyn ennen kuin jätettä irtoaa merkittävästi. Kovan maalin jäte on myös käytännössä helpompi kerätä talteen kuin pehmeän maalin pesuvesi. Käytännössä siis se, mihin tällä kiellolla halutaan puuttua, on

estää myrkyllisen jätteen joutuminen pesuveden mukana maaperään.

On myös syytä muistuttaa, että HSK:n alue on hyvin suosittu vapaa-ajan viettoalue. HSK:n alueella lapset ja nuoret harrastavat ja veneilijöiden jälkikasvu konttailee ympäriinsä tutustumassa telakan kiehtovaan ja jännittävään maailmaan. Siinä yhteydessä on mukava maistella niitä erikoisia punaisia kiviä!

Miksi emme sitten vain kiellä painepesurin käyttöä? Kuten totesin, maalijätteen päästäminen ympäristöön on jo nyt kiellettyä, mutta sitäkin kieltoa rikotaan säännöllisesti. Toiseksi, meillä ei ole järkevää tapaa käsitellä edes maalijätteellä sotkettuja "ämpäriä". Joten olemme päätyneet radikaaliin täyskieltoon.

Olisi myös mahdollista rakentaa pesupaikkoja ja sellainen on esimerkiksi naapurillamme Leeveneellä. Leeveneen ratkaisussa kaikki pesuvesi kerätään talteen ja toimitetaan tankkiautolla käsiteltäväksi ongelmajätteenä. Sellainen ratkaisu ei sovellu laajassa mitassa käytettäväksi. Toisenlaiset, suodatukseen perustuvat järjestelmät (pesupaikat) ovat myös kalliita rakentaa ja vaativat huoltoa ja ylläpitoa. HSK on päättänyt hakemaan toimintatapaa, joka mahdollistaa nykyisen kaltaisen toiminnan nykyisessä laajuudessa ilman mittavia erikoisjärjestelyjä.

HSK:lla on erinomainen ja nykyään jo jossain määrin ainutlaatuinen satama- ja telakka-alue Helsingin kaupungin alueella. Meillä on vuosittain n. 350 venettä talvisäilytyksessä. Tällä määrällä olemme Helsingissä merkittävä talvisäilytysalue. Kaupungin kasvaessa ja kaupunkirakenteen tiivistyessä olemme jo melkein kaupungin ytimessä missä naapurimme voivat parvekkeiltaan seurata kevät-kunnostusten etenemistä. Paitsi että kaupunki on ajan kuluessa kasvanut, myös ihmisten ympäristötietoisuus on kehittynyt. Nämä muutokset ympäristössä ovat saaneet myös meidät HSK:lla kiinnittämään enemmän huomiota toimintamme ympäristövaikutuksiin.

Haluamme ottaa aloitteen omiin käsiimme ja näillä toimilla pyrimme siihen, että myös kaupunkilaiset kokevat

Satama uudistuu

Satamassa on ehditty jo korjata mastonosturin edustan laiturin sekä hankkia tukilaituri uuden puominosturin edustalle. Mastovajan perustusten korjausurakasta on tehty sopimus ja työt toteutetaan huhti – toukokuun aikana.

Satama on päättänyt edelleen lykätä pihan asfaltointia ja samalla jatkaa pihan valaistuksen suunnittelua. Valaistuksen uusiminen toteutetaan pihan kunnostuksen yhteydessä, tarkoitus on toteuttaa kokonaisuus 2016. Urakat on kilpailutettava uudestaan koska kokonaisuuden luonne muuttuu kun uusia osia tulee mukaan. Samalla päivitetään tarjouspyyntöjä tilaajavastuulain tuomien vastuiden osalta.

Tämän lehden mennessä painoon on jo alettu kaivaa kuoppaa eteläisen kevytvenekentän lisävalaistuksen pylvästä varten. Kentän valaistusta parannetaan uudella valaisimella ja parantamalla olemassa olevien valojen suuntausta.

Pienempiä korjauksia tehdään kesän aikana sitä mukaan kuin tarvetta ilmenee ja budjetissa on varaa. Toivomme, että suuria yllätyksiä ei tule tänä vuonna.

Hoskin satamaan on myös asennettu uusi sääasema. Sääaseman antureiden tilaa vielä parannetaan, kunhan pylöniin luo päästään asiallisella laitteella. Sääaseman tiedot löytyvät linkistä: verkossa www.weatherlink.com/user/hksatama. Sääaseman toimitti Ilkka Lilja Oy.

Satamatoimikunta

aktiivisen veneilyharrastuksen kaupungin ytimeen hyvin sopivaksi toiminnaksi. Ja pyrimme siihen että omilla toimillamme voimme tehdä mahdolliseksi veneilyn harrastamisen omalla telakka-alueellamme sellaisena toimintana, kuin mihin olemme tottuneet. Luonnollisesti suomalla omat tapamme tarvittavilta osin nykyaikaan.

Satamatoimikunta tulee erikseen toimittamaan enemmän teknisuontoista tietoa. Tietoa aiheesta tullaan jakamaan myös HSK:n kotisivuilla. Asiaan liittyvät kysymykset voi lähettää osoitteella satama-posti@hoski.fi, otsikkoon tulee merkitä "Kysymys myrkkymaaleista". Kysymyksiin ei vastata henkilökohtaisesti, mutta kysymyksistä ja vastauksista kootaan ja päivitetään kotisivuille kysymys-vastaus-osio (ns. FAQ), josta vastauksia voi hakea. Huomatkaa

myös, että toimikunta ei voi antaa yksittäisiä veneitä koskevia toimintaohjeita. Veneet ovat yksilöllisiä ja viime kädessä omistajan vastuulla.

Myrkkymaali-illassa vahvistettiin, että siirtymäaika on 2015 – 2016. 2017 ei alueella enää saa säilyttää ns. pehmeillä pohjamaaleilla maalattuja veneitä. Toimikunta tulee vielä antamaan ohjeita painepesurin käytöstä pohjanpesussa siirtymäaikana.

Satamajohtaja



Haitallisille myrkkymaaleille ON VAIHTOEHTOJA

Myrkkymaalit ovat haitallisia Itämeren vesielioille, mutta onneksi nykyään markkinoilla on esimerkiksi uusia, mekaanisia menetelmiä veneen pohjan puhtaana pitämiseksi. PSS ry kerää näistä käyttökokemuksia kahden veneilykauden ajan.

Jokakeväiseen veneen huoltorutiiniin kuuluu pohjamaalien tarkastus ja paikkamaalaus tai kokonaan uuden maalikerroksen levittäminen. Yksi veneen pohjaa suojaavista aineista on kiinnittymisenestomaali eli kansanomaisemmin myrkkymaali, jonka tarkoituksena on estää kasvustoa ja siten myös merirokkoa kiinnittymästä veneen pohjaan. Pohjaan kiinnittynyt merirokko paitsi lisää syyshuoltotoimenpiteitä, hidastaa se myös veneen vauhtia ja lisää polttoaineen kulutusta.

Myrkkymaalien toiminta perustuu kemiallisiin tai biologisiin ominaisuuksiin, jotka estävät mikrobin ja kehityneempien kasvi- ja eläinlajien muodostaman kasvuston tarrtumista veneiden pohjiin. Maalit, joiden teho perustuu edellä mainittuihin ominaisuuksiin tulee Suomessa hyväksyttävä Turvallisuus- ja kemikaalivirastossa (Tukes). Ilman Tukesin hyväksymismenettelyä ja lupaa ei maaleja saa myydä tai markkinoida Suomessa. Maalit, joiden teho perustuu fyysikaalisiin vaikutuksiin, eivät ole tämän lupamenettelyn piirissä.

Myrkkymaalien teho perustuu nykyään yleisimmin joko kupariin tai sinkkiin tai niiden yhdistelmään. Ennen vuotta 1991 veneiden myrkkymaaleissa oli mahdollista käyttää maalia, jossa vaikuttavana aineena oli orgaanisia tinayhdisteitä, kuten TBT:tä. Vuoden 1991 jälkeen TBT:tä sai edelleen käyttää yli 25 metristen alusten pohjamaalauksessa vuoteen 2003 asti.

Vaikutukset herkkään Itämereen

Myrkkymaalin nimi paljastaa karun todellisuuden itse tuotteesta. Tuotteen teho perustuu myrkkyyneen. Nykyisissä maaleissa käytettävät sinkki ja kupari ovat suurissa määrin ihmiselle vaarallisia, mutta jo pienissä pitoisuuksissa

ne ovat haitallisia Itämeren eliöstölle ja erityisesti muutamalle avaineliölle ja sitä myöden myös koko Itämeren ekosysteemille.

Itämeren ekosysteemi on erittäin herkkä. Herkkyden selittäviä tekijöitä ovat muun muassa Itämeren nuori ikä, vähäinen lajimäärä sekä hidas veden vaihtuvuus. Koko Itämeren veden vaihtuminen vie noin kolmekymmentä vuotta. Itämerellä on vain muutama niin sanottu avainlaji, joista monen muun lajin hyvinvointi ja olemassaolo riippuu. Tällaisia avainlajeja ovat rakkolevä sekä sinisimpukat.

Rakkolevä on monivuotinen kasvi ja sen kasvustot ovat elintärkeitä monelle lajille. Sen pinnassa sekä koko kasvustossa kasvaa erilaisia leviä, simpukoita, katkoja, siroja, kotiloita ja matoja. Rakkoleväkasvusto, joka alkaa vedenpinnan alapuolelta ja ulottuu kirkkaassa vedessä 7 metrin syvyyteen asti, tarjoaa kalanpoikasille suojaosan ja ruokapitoisen kasvuympäristön ensimmäisenä kesänään. Rakkolevän olemassaolo on koko Itämeren eliöstölle ja sen hyvinvoinnille ratkaiseva.

Sinisimpukka elää muutaman metrin syvyydestä aina 30 metrin syvyyteen asti. Sinisimpukat ovat monelle Itämeren lajille elintärkeitä ja ne ovat merkittävä osa rannikkoekosysteemiä. Monet kalat, pohjaeläimet ja linnut käyttävät niitä ravintona. Sinisimpukat suodattavat ravintonsa merivedestä ja näin niihin kertyy helposti ympäristömyrkyjä. Ympäristömyrkyt vaikuttavat näin sekä sinisimpukoissa että ravintoketjussa.

Huviveneiden myrkkymaaleissa käytettävät tehoaineet, sinkki ja kupari, ovat haitallisia näille molemmille lajeille vahingoittaen niiden lisääntymiskykyä. Erittäin haitalliseksi huviveneiden myrkkymaalaamisen tekee se, että

veneet liikkuvat runsaasti alueilla, joissa vesi on matalahkoa ja rakkoleväpitoista.

Haittavaikutusten voimakkuutta kasvattaa entisestään se, että päästöt ovat suurimmillaan keväällä, useiden vesielioiden parhaimpaan lisääntymisaikaan, kun veneet lasketaan veteen uudessa maalissa. Huviveneet ovat myös satamissa paikallaan pitkiä aikoja, jolloin haitallinen piste-vaikutus muodostuu erittäin suureksi.

Vaihtoehtoja myrkkymaaleille

Mitä veneilijä sitten voi tehdä vähentääkseen omalta osaltaan myrkkyykuormaa? Siirtyminen vähemmän myrkyllisiin maaleihin sekä mekaanisiin pohjan puhtaanapitomenetelmiin ovat ainoat toimivat keinot. Mekaanisia puhtaanapitomenetelmiä on monia ja niitä tulee markkinoille jatkuvasti lisää. Tämä kertoo ympäristötietoisuuden lisääntymisestä myrkkymaalien osalta sekä siitä, että veneilijät ovat kuluttajina nyt kiinnostuneempia myrkkymaalien vaikutuksista kuin ennen. Mustat vedet, eli käymälävedet ovat suomalaisilla veneilijöillä hyvin hallussa, myrkkymaalien käytön lopettaminen voisi olla seuraava näytön paikka.

Perinteisten myrkkymaalien rinnalla on myös fysikaalisiin ominaisuuksiin perustuvia maaleja. Niiden toiminta perustuu esimerkiksi liukkaaseen pintaan, jonka maali muodostaa. Nämä ovat hyviä vaihtoehtoja. Niidenkin osalta tarvitaan kuitenkin vielä lisää tutkimusta sen suhteen millaisia aineita niistä saattaa liueta veteen ja millaisia pitkä ajan vaikutuksia niillä saattaa olla eliöstöön.

Ympäristön ja veneen kunnostajan kannalta turvallisin vaihtoehto on veneen pohjan puhtaana pitäminen mekaanisin menetelmin. Mekaanisia menetelmiä ovat muun muassa pohjan harjaaminen erilaisilla harjoilla ja lastoilla, veneen satamassa säilyttäminen erilaisten mattojen päällä, veneen harjapesettäminen venepesurilla vedessä, ylös nostaminen kesken kauden ja pohjan pesu painepesurilla.

Pidä Saaristo Siistinä ry on mukana CHANGE-projektissa (Changing antifouling practices for leisure boats in the Baltic Sea), jossa testataan erilaisia mekaanisia menetelmiä veneilykausien 2015 ja 2016 aikana. Mukana on yhdistyksen jäseniä sekä muun muassa Buster-veneet. Tähän mennessä mukaan on saatu seuraavat menetelmät ja järjestelmät:

- veneen nosto kaudella kolme kertaa ja pohjan pesu venepesupaikalla painepesurilla

- veneen säilyttäminen venenostimessa sen ollessa käyttämättömänä
- veneen säilyttäminen Venos-pienvenetelakassa sen ollessa käyttämättömänä
- veneen säilyttäminen kotisatamassa/laiturissa Seaboost-harjasmaton päällä
- Sonic Shield -sähköinen eliön- ja kasvunestolaitteisto
- Scrubbis-venepesuri
- Powerbrush-pesuharja
- Pohjan harjaaminen perinteisellä kansiharjalla ja sienellä veneen ollessa vedessä

Jokaisella menetelmällä on oma toimintaperiaatteen. Osassa menetelmiä vaaditaan veneilijältä enemmän varsinaista pesemistä, kuten Scrubbiksen ja Powerbrushin käytössä. Osassa taas vaaditaan veneen nostamista venenosturilla ja painepesuria. Tämä toimenpide vaatii yleensä telakan työpanosta. Venos-pienvenetelakka ja venenostin taas vaativat sen, että vene ajetaan joka kerta nostimen päälle ja nostetaan ylös. Seaboostin harjasmaton toimintaperiaate perustuu kitkalle, joka muodostuu veneen ja maton väliin, ja joka pitää veneen pohjan puhtaana sen ollessa laiturissa kiinni.

Mielenkiintoista tuleekin olemaan testiveneilijöiden kokemuksista kuuleminen kauden 2015 lopulla. Mekaaniset puhtaanapitomenetelmät etsivät vielä lopullista paikkaansa veneilijöiden arjessa. Kun tietoisuus menetelmien toimivuudesta lisääntyy, näiden menetelmien käyttö varmasti lisääntyy.

Kevään kunnostustöiden ollessa kuumimmillaan on syytä vielä muistuttaa, että veneen pohjamaaleja hiottaessa pois on hiontapöly ja maalinalaset on syytä kerätä talteen. Molemmat ovat vaarallista jätettä, joka maahan jätettäessä aiheuttaa maaperän pilaantumista. Pölyn ja palaset voi kerätä talteen esimerkiksi veneen alle asetettavan pressun avulla tai hiomisessa voi käyttää hiontapäätä, joka on kiinnitetty imuriin. Kannattaa olla aktiivinen oman veneseuran suuntaan ja kysyä olisiko seuralla tarjota jäsenistön käyttöön hiontaimuria.

Lisätietoja mekaanisista pohjan puhtaanapitomenetelmistä sekä turvallisuudesta telakkatyöskentelystä saa Pidä Saaristo Siistinä ry:stä kysymällä sekä tietysti yhdistyksen verkkosivuilta.

Hanna Haaksi



Seppo Kalso,
ainaisjäsen vuodelta 1971

MUISTOJA KULTAISIELTA 70-LUVULTA, HOSKILLA JA VÄHÄN MUUALLAKIN



C-vene Tiamat ja Viking-vene Carine Hestössä 1972.
Kannella Eija Kalso, Sepi ja Kukkeli Heikkilä.

Jäseneksi ja piireihin

Kun keväällä 1971 valmistuin LVI-tekniikoksi, eli Suomi nousukautta. Töitä oli tarjolla jokaiselle, minullakin oli neljä varmaa teknikon paikkaa heti koulun loputtua.

Koska olin aloittanut purjehduksen jo pikkupoikana Heinolan- ja Pääjängteen vesillä, oli ensimmäisenä uuden työ- ja asuinpaikan kriteerinä purjehduskelpoiset vesistöt.

Tarjolla olisi ollut Lahti, Tampere ja Helsinki. Meren kutsu vei voiton, edessä oli muutto Helsinkiin alivuokralaiskämpään Mannerheimintielle. Heti ensimmäisenä iltana yöpäivän jälkeen vei tie Kaivopuiston rantaan veneitä katsomaan. Loppukesästä morsiameni Eija, muutti myös Helsinkiin ja tapasi työpaikallaan Hedoylla Saaren Tepan. Siinä ei kauan mennyt, kun selvisi, että molempien miehet ovat intohimoisia purjehdijoita. Niin tieni vei Hoskille ja Tapasin Hessu Saaren. Hessu kuului seuran johtokuntaan ja myötävaikutti jäseneksi pääsyyni.

Viimeisen opiskeluvuoteni aikana tuli voimaan opintolainan valtiontakaus ja lainan sai helposti. Niinpä minäkin otin maksimimäärän starttirahaksi uudelle elämälle. Minulla oli silloin Heinolassa vanerista tehty tasakeulainen n. 6 metrin purjeverne, se ei kuitenkaan tuntunut sopivalta merikäyttöön, joten aloin katsella oikein merivenettä. Pian sellainen löytyikin, TIAMAT-niminen, erikoisluokka C, myyjänä oli nykyisin Ruotsissa piispana toimiva kaikkien Ruotsinsuomalaisten ja muidenkin tuntema Lennart Koskinen.

Hessun ja Tepan myötävaikutuksella pääsimme nopeasti ”piireihin” ja Strömmiskän ravintolan illanviettoihin. Siellä oli lähes joka ilta meno päällä. Opin tuntemaan legendaarisia Hoskilaisia mm. Vaijeri & Kitin henkilökunnan, johtaja Anden, Maran, Affun, Peten, Melberin Nissen ja sulostuttajat joiden nimiä en enää muista. Sitten oli tietysti persoonallinen satamamestari Nisse Lindholm perheineen, Stiggan vaimoineen, Lasse Mårtensson ja Chrisse Schwint olivat myös usein paikalla, Pepsa Järvinen asiantuntevine puheineen, fillari Ripa, Backmanin Björkka ja Lissu, Uuno tietysti myös. Lista olisi pitkä, pakko jatkaa vielä, ilman Karumaan klaaniahhan hoskia tuskin olisikaan, Äppö, Kosti, Veke, Kallu ja Posan Jussi, Raiski perheineen, Ahlmaat, Rapelin Matti pianon ääressä ei myöskään ollut harvinainen vieras. Tässä muutamia alkuajan mieleen jääneitä persoonia.

Lähipiiriksi ja perhetuiksi muodostuivat kuitenkin Tapa ja Hessu Saari, Sepi ja Kukkeli Heikkilä sekä Ritva ja Pena Palmu. Yhdessä vietimme monet vaput ja pikkujoulut Hoskilla sekä säännölliset kotibileet.

Ensimmäisen kesän meripurjehduksista mieleenpainuvimpia oli osallistuminen Pentalan purjehdukseen illanviettoineen. Uutta meripurjehduksessa oli myös se, että skuutit voi sitoa kiinni purjehdessa. Sisävesien puuskissa se olisi johtanut katastrofiin.



A-vene Mismar matkalla Suomenlahteen 1974.

Kesän 1972 purjehdukset C-veneellä suuntautuivat useimmiten Hestöhön tai Ormholmeniin, oman saaren ostosta Hoskilla ei vielä unta nähty.

Kesälomapurjehduksen teimme Palmun perheen hankkimalla GT-krissyarilla Turun saaristoon. Pena oli täysin aloittelija, joten yritin opettaa hänelle purjehduksen suuria saloja. Silloin en arvannut, että siitä tulisi vielä päätyöni.

Veneen vaihtoviikot

Kevät 1973 ja veneen vaihtoviikot (vielä ei ollut lanseerattu käsitystä, veneen- ja vaimon vaihtoviikot, sekin aika Hoskilla koitti vielä monelle), olin katsellut ihailien Hoskin isoimpiin veneisiin kuulunutta Kaj Österbergin A-vene Kismet’tä. Kun sitten näin Hesarissa ilmoituksen, A-vene L-13 myytävänä, iski kuume. Myyjänä oli vanha Larulainen, rehtori Lauri Viitala. Viitala kuvasi veneen hienouksia ja kuntoa ylitsevuotavasti, näin sieluni silmin tuon kaunottaren halkovan Suomenlahtea. Niinpä läksimme bussimatkalle Kustaviin katsomaan kaunotarta. Vene oli Viitalan huvilan rantaan rakennetulla slipillä kuppais-ten repaleisten pressujen alla, kun saavuimme harmaan tuhruisessa ilmassa paikalle. Revittyämme pressuja pois, ei itku ollut kaukana. Kaunotar oli karneassa kunnossa, ylistetyt vaahtomuovipatjat olivat kauttaaltaan homeessa, pillissä vettä, tavarat hujan hajan, purjeet mytyssä keulapiikissä, ”hienon varmakäyntisen Vireen” paikalla oli ruostemöykky. En tiedä minkälainen on shokki, mutta muistan ajatelleeni silloin, että tämän ennenkokemattoman olotilan täytyy olla shokki. Olimme valmiit palaamaan Helsinkiin.

Onneksi Viitalan rouva tuli juuri silloin kutsumaan kahville ja palauduin pikkuhiljaa normaaliin olotilaan. Siinä kahvia juodessamme kertoivat Viitalat kyynel silmässä ihanista purjehdusretkistään Tukholmaan, Ahvenanmaalle ja Suomen saaristoon. Kahvit juotuamme ajattelin kuitenkin vielä käydä vilkaisemassa ”kaunotarta”, koska perimmiltään se oli sitä. Keulapuun kaari oli upea ja



Purjehdusmuotia A-venessä 1974, Eija ja Seppo Kalso

vielä pukeillaan maissa ja Viitala pilssissä Vireen kimpussa. Sepi ja minä olimme vielä silloin voimissamme ja ripeitä liikkeissämme, saimme veneen veteen parissa tunnissa ja maston pystyyn. Onneksi kallion syrjässä, jossa mastoa pystytimme ei ollut vettä kuin veneen syväyksen verran, saaristomeri tuli nimittäin sisään sellaisella vauhdilla, että kaunotar olisi upponut saman tien. Lähtövalmistelujen kuluessa vuoto turposi sen verran että pumppu ja ämpärit riitti pitämään aluksen pinnalla. Ei siinä kylliksi, että vettä tuli alta, sitä tuli myös taivaalta, eikä kansi ollut sen pitävämpi kuin pohjakaan.

Purjeet ylös ja kohti Helsinkiä, Viitala jäi ihmettelemään kalliolle, että mitä oikein tapahtui. Vaikka myöhemmin isoilla vesillä purjehtiessani oli joskus raskasta ja tiukkoja paikkoja, pysyi Kustavin keikka kyllä top tenissä.

Venevälittäjä harjoittelijana

Olin pannut lauantai-Hesariin C-veneen myynti-ilmoituksen, se oli siihen aikoihin lähes ainoa foorumi. Puolilta päivin alkoi porukkaa tulla laiturille, oli myyjän markkinat. Veneessä oli 4 – 5 ukkoa, yksi oli kaikkietävät renkaisiin potkija, täällähän on kaaria poikki, taitaa mastokin ja purjeet olla mätiä, kailotti tietäjä suureen ääneen. Sitloodan nurkassa istui vaatimattoman näköinen herra hiljaa kuunnellen aikansa kailottajaa, nousi ylös ja ilmoitti selkeällä ääneellä, ”Minä ostan tämän veneen, muut voivatkin sitten poistua”. Hyvästelin muut valitellen, että valitettavasti nyt ei ollut kuin tämä yksi kappale tarjolla. Silloin en voinut kuvitellakaan, että olisin 15 vuoden päästä venevälittäjä.

Pikakunnostuksen jälkeen oli A-vene kaunotar, jonka ristimme MISMERiksi välttävissä purjehduskunnossa, sinä kesänä kiersimme Ahvenanmaan ja kävimme Uudesakaupungissa.

Viikonloppuisin olimme usein Hestössä, Heikkilän Sepillä oli Viking-vene, joka oli myös nopea purjehtija. Paluumatka oli aina ankara kilpailu, kovalla ja kevyellä kelillä Sepi oli vähän niskan päällä, mutta keskikelit oli meille edullisempia. Päästyämme Hoskille oli Sepin selitys tappioon, ”Ai ai kun oli taas pahat viiva tuulet”.

Jossain vaiheessa olin myös satamalautakunnassa sihteerinä, venepaikkani oli mastonosturia vastapäätä olevassa ponttoonissa. Siihen aikaan ei Lauttasaarissa tainnut olla toista mastonosturia, joten seuran ulkopuolisia käyttäjiäkin meinasi olla riesaksi asti, useimmat yrittivät vielä käyttää ilmaiseksi vaikka nosturissa oli selkeät maksuohjeet. Kerran siihen sitten tuli Sinbadin puolelta joku isohko teräsvene ja alkoivat hommiin. Virkani puolesta menin kysymään onko maksukuitti matkassa. Kuittia ei löytynyt ja kohtuullinen suukupu oli valmis. Onneksi Melberin Nisse köpötteli paikalle kertoen Peran olevan hänen



Ande Vihma Betonian ruorissa helmikuussa 1975 Hoskin edustalla, kydyissä venemessuvieraita.

kavereitaan, että eiköhän anneta nostaa. Myöhemmin minusta tuli tämän Pera Dunckerin hyvä ystävä ja nauroimme tätä ensi kohtaamistamme monta kertaa.

Meripurjehdus oli nyt iskenyt sisävesimieheen lähtemättömästi. Olin muuttanut Lauttasaareen Särkiniementielle, parvekkeelta näin ja kuulin meren kohinan. Lauttasaaren kirjasto tuli tutuksi kun luin kaikki mahdolliset merkirjat. Sitten ilmestyivät Heikki Herralan kertomukset Karibian purjehduksista, minä myös, päätin silloin. Asiaa oli vain yksi ongelma, olin rahaton.

Kahden veneen loukussa

Syksyllä 1977 kävelin eteläisellä laiturilla ja jäähmetyin paikalleni. Laiturissa oli Wine-niminen vene, hieno orengonpinea kansi, reelingit, keulakannella telineessään iso tukkiankkuri, doghouse hytti, sprayhood yms. ja niin meriveneen näköinen. Taas iski kuume, tuollaisen kun saisi, niin voisi lähteä vaikka Välimerelle.

Annas olla kun seuraava Vene-lehti ilmestyi oli siellä ilmoitus, Weekend-risteilijä L-7 myytävänä, myyjänä Ilmari Selänne. Eikun juttusille, olin valmis ostamaan veneen heti, ongelmana oli vain, ettei ollut yhtään rahaa. A-vene oli nyt laitettu flyygeli-kuntoon, uudet purjeet ja kaikki tip top. Uskoin saavani siitä saman verran kuin Ilmari pyysi Wineestä. Sain anopilta käsirahan verran lainaa, lopuille maksuaikaa.

Olin kahden veneen loukussa, nousukausi oli edelleen vauhdissa ja ostaja löytyikin lopulta samalla hinnalla minkä jouduin uudesta maksamaan. Sitten tuli ongelmat, ostajalta ei alkanutkaan rahoja kuulua, hänellä oli moottorivene mikä ei mennyt kaupaksi. Ilmarikin alkoi jo her-

mostua loppusaataviensa kanssa. Niinpä uhkasin ostajaa, että menen pankkiin ja annan asian heidän hoitoonsa. Rahat tulivat ja niin olivat kaikki onnellisia.

Haaveet alkaa hahmottaa

Nyt minulla oli ”merivene”, haaveet alkoivat kasvaa. Yhtenä iltana istuin HSK:n uuden ravintolan Blue Peterin baaritiskillä vakio kooriläisten kanssa. Ajattelin, jos lähtisin 15. päivä toukokuuta 1980 veneellä Ranskan kanavien kautta Välimerelle, sanoin. Kaverit katto, että just joo, vanhalla puuveneellä, eihän sinne ole Suomesta mennyt kuin 4 – 5 venettä aikaisemmin. Niiden aikaisempien joukkoon kuului mm. Göran Schildt ja Aulis Ehrstedt Hoskiilta samankokoisella vaneriveneellä kuin Wine. Se oli siinä, päätös oli tehty, eiku töihin.

Kolme kovaa vuotta, lyhennetyt kesälomat, ylitöitä ja rahan säästöä, veneen kunnostusta kölistä maston top-piin. Viimeisenä vuonna ennen lähtöä tuli vielä avioero ja häätö Lauttasaaren asunnosta. Alkuperäinen suunnitelma oli purjehtia Välimerelle perheen kanssa, vaimo ja kaksi lasta. Päätin kuitenkin pysyä suunnitelmassa vaikeuksista huolimatta. Sain puhuttua tuplaserkkuni Tapsan kaverikseni ja pankin kanssa ”kättäpäälle sopimuksen” vararahastoksi.

Töistä jäin pois huhtikuun puolivälissä 1980, aloitimme kuukauden kestäväen loppukirin valmisteluissa. Ilma oli loistava, lähes helteinen koko kuukauden, mikä helpotti hommia. Tarkoitus oli olla puolivuotta matkalla, jättää vene Espanjaan talveksi, ja purjehtia seuraavana kesänä takaisin. Kaikki pitemmälle reissulle lähteneet tietävät, että hoidettavia asioita on miljoonia. Jopoon kertyi kilometrejä, kun poljin ympäri kaupunkia.

Siihen aikaan ei Itämeren ulkopuolella käyneitä vielä ollut monia, Ande Vihma oli kokeneimpia syvänveden lukkijoita. Andelta yritin sitten ammentaa tietoa näistä isojen vesien asioista. Anden neuvo oli, kuule Seppo, kyllä sinä



Kymijoen purjehtija valloittaa Pariisin heinäkuussa 1980.



Yksinpurjehtija Ormholmenissa elokuussa 1981.

nämä purjehdusasiat klaaraat, mutta yhden neuvon kuitenkin annan. Kun kaikki asiat tuntuvat menevän pieleen ja mikään ei onnistu, ota huikka ja laita päätä tyynyyn, seuraavana aamuna asiat näyttävätkin jo paremmalta. Tämä oli neuvo, jonka muistin monta kertaa, se auttoi selviämään monista ahdistavista tilanteista mm. kun olin Gibraltarin salmessa ja huomasin, että edessä on yksinpurjehdus Suomeen.

Kaikki suuret projektit vähän myöhästävät, niin tämäkin, mutta vain viisi päivää. Toukokuun 20. päivänä 1980 irrotimme köydet Hoskin laiturista, lämpötila oli noin 5 astetta ja räntää rätki taivaalta. Oli todella hyvä syy lähteä kohti lämpöisiä latituedeja. Tunne oli mahtava, olin 32 vuotias ja eräs elämäni suurista haaveista oli toteutumassa.

Kirjoitin matkasta Vene-lehteen artikkelisarjan, joten ei siitä sen tarkemmin. Muutama kohokohta kuitenkin. Kun saavuimme Pariisiin Eiffel-tornin juurelle, oli entisellä Kymijoen purjehtijalla pala kurkussa, olin tehnyt jotain. Myös Fuengirolassa vietetyt pari viikkoa, senioritojen Mercedes ja Rosita, kanssa olivat ikimuistoiset.

Yksin Biskajan kautta suoritetun paluupurjehduksen kohokohta oli, kun saavuin Ormholmenille elokuun lopulla 1981. Satamassa oli Tamelan Ekon kuutonen, ketään ei kuitenkaan

näkynt. Hetken kuluttua ilmestyivät miehet punaisina metsästä, lyhyt tervehdys ja Eko meni veneeseen tullen hetken päästä takaisin, kädessään lenkkimakkara ja muutama olut. Nämä saattaisivat maistua yksinpurjehtijalle, sauna on lämmin, sanoi Eko ojentaen kamat. Se oli kuin olympiamitalin olisi saanut.

Kun seuraavana päivänä saavuin Hoskille, näkivät kaiverit Blue Peterin ikkunasta Winen tulevan. Kun käänsin omalle paikalleni ponttoonilaituriin, olivat pojat vastassa, Nixflun kippari soitti kornetilla Porilaisten marssin. Silloin tuli vesi silmästä.



Wine takaisin kotilaiturissa, 10 maata ja mahtavat kokemukset takana.

Hoskilaisen 2 / 2015 kuvakisan voitto Jarmo Merikoskelle

ALKUKESÄN YÖSSÄ



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.

Kuvat tulee olla perillä seuraavasti:
Hoskilaiseen 3 / 2015 maanantaina 17.8.
Hoskilaiseen 4 / 2015 maanantaina 28.9.

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!**

Kevätretki Utön luotsi- ja majakkasaarelle 27. – 29.3.



Kuva: Minna Pellikka

Perjantain puolipilvisessä iltapäivässä saattoi aistia varhaisen kevätmuuton enteitä. Lähes puolensataa hoskilaista parveili hieman levottomana Blue Peterin liepeillä, kunnes klo 14 pyrhdyttiin pyörien päällä makaavaan peltiseen pönttöön. Mukavilla orsilla istuen edettiin yhden pyrhdyksen taktiikalla aina Nauvoon saakka. Ansaitun välitankkauksen jälkeen Pärnäisten lauttaranta tulikin nopeasti vastaan.

Majakkakirkko 2. kerroksessa.



Nopealla parvimuutolla siirryttiin vielä isompaan ja kelluvaan pönttöön. M/s Eivor irrotti köytensä klo 18.15 ja alkoi pimenevässä illassa uiskennella vasten kevätmuuttoa omaa reittiään: Berghamn – Nötö – Aspö – Jurmo – Utö. Yhteysaluksen uumeniin oli luontevaa pesiä, sillä ruokintapaikalla tarjottiin kiinteitä annoksia A-oikeuksin.

Ennen puoltayötä rantauduttiin ja tepasteltiin lyhyt matka laiturilta Utö Havshotelliin, jonne matkatavaramme olivat jo saapuneet mönkijän kyydissä. Kaikille löytyi ennalta varattu pesäkolo ja yöpuille kipuamisen jälkeen koko hotelli hiljenti, melkein...

Maittavan aamiaisen jälkeen alkoi ensimmäinen ohjelma. Kantasaarelainen Martin Öhman kierrätti meitä ympäri kylän hiekkateitä. Parin tunnin kävelyllä kuultiin mielenkiintoista historiaa elämästä tällä erikoisella luotsi- ja majakkasaarella. Suomen eteläisimmällä asutulla saarella on vajaan puolensadan talvipopulaatio.

Utön historia, luotsaus, majakka, kirkot, koulu, haaksirikot ja hautausmaa

Väylä Utön länsipuolella on ollut käytössä ainakin 1500-luvulta saakka. Luotsausta on tarvittu kautta aikojen ja 1696 Ruotsin kuningas vahvisti ensimmäisen aseituksen luotsaustoiminasta valtakunnassaan, johon silloin

kuuluimme. Luotsin virka on ollut hyvin suosittu varsinkin ulkosaaristossa, koska se takasi toimeentulon perheelle elinajaksi.

Suomen ensimmäinen merimajakka rakennettiin saarelle jo 1753, mutta se räjäytettiin Suomen sodassa. Nykyinen majakka sai alkunsa 1814. Saimme kiivetä jyhkeän majakan toiseen kerrokseen, jossa sijaitsee ainutlaatuinen kirkkosali. Hiljentymisen jälkeen lauloimme alkua suvivistä.

Toinen kirkko, Bönehuset, rakennettiin kivistä 1910 tasamaalle ja sinne oli heikkojalkaistenkin helpompi tulla. Majakanvartijoille perheineen rakennettiin jo 1753 Stenhuset, joka on iäkkäämpi kuin Helsingin vanhin säilynyt kivitalo. 1840 valmistunut hieman tilavampi Fyrbyggnaden pystyi majoittamaan neljä majakanvartijan perhettä.

Koulutusta on Utössä aina pidetty arvossa ja kansakoulu perustettiin jo 1884. Oppilasmäärä on vaihdellut yhdestä kahteenkymmeneen. Jatkokoulutus mantereella mahdollisti aikanaan virkasuhteen ja säännölliset ansiot. 1700-1800 -luvulla nuorukaiset hakeutuivat töihin purjelaivoille, koska kokemus kauppalaivoilta oli eduksi luotsin virkaa haettaessa. Luotsien välityksellä saatiin entisaikaan monipuolista ja uutta tietoa koko ulkopuolisesta maailmasta.

Haaksirikkoja on ulkosaariston vesillä tapahtunut useita. Moottorikuunari Draken 1929, jonka muistoristi on Kesnäsin etelärannalla. Panssarilaiva Ilmarinen ajoi miinaan 1941 ja sen muistolaaatta on majakan seinässä. Park Victory haaksirikkoutui jouluna 1947 ja sen muistokynttelikkö on Bönehusin kappelissa. 1994 Estonian uppoamisessa Utö toimi lähimpänä pelastuspaikkana.

Utön pienellä hautausmaalla on vain vähän hautoja ja meren uhrille pystytetty muistomerkki. Sora on tuotu proomuilla ja kirkkomaa siunattiin vasta 1963. Aiemmin vainajat on viety lepoon Jurmon saarelle.

Puolilta päivin avautui pieni Utö Handel, jonka terassilla saatoimme virkistäytyä. Kaupasta hankimme virvokkeita iltasaunaan, matkamuistoja ja persoonallisia postikortteja omalla Utö leimalla. Tauolle ilmestyi myös viihertäviin maastopukuihin sonnustautuneita ryhmiä kiikarit ja putket ojossa. Ei hätää, olivat ihan rauhanomaisia lintubongareita. Olimme jo aamulla nähneet heitä kiertelemässä pitkin saarta, sillä siipiveikkojen kevätmuutto oli hyvässä käynnissä.

Sitten odottikin jo hotellin monipuolinen lounaskattaus, jonka päät-

teeksi saimme kiittää Martin Öhmania hienosta saarikierroksesta.

Utön linnut, luonto ja sen erityispiirteet

Iltapäiväksi kokoonnuttiin hotellin luentosaliin, jossa saimme nähdä ja kuulla loistavan diaesityksen Utön linnuista ja luonnosta. Professori Jorma Tenovuon 2010 lähtien asunut saarella, talossa jossa on korkein savupiippu. Hän on jo yli 50 vuotta ollut aktiivinen lintuharrastaja ja mestarillisena kuvaajana otoksiaan on julkaistu kymmenissä lehdissä ja kirjoissa ympäri maailmaa.

Nyt saimme upeiden kuvien ja ammattimaisen selostuksen avulla nähdä monia saariston lintulajeja ja oppia myös luonnon omaa herkkyyttä eri lajien välillä. Esityksen päätteeksi saimme ostaa juuri ilmestyneen kirjan "Utön linnut", Jorman signeeraamana.

Kiitospuheessa katsottiin vielä kartalta Utön sijainti, jonka matkapurjehdustakin harrastava Jorma oli kertonut olevan keskellä kaikkea. Linnuntietä tai vettä pitkin matkaa on noin 50M sekä Turkuun, Hankoon että Maarianhaminaan ja 65M Hiiumaan Kärddlaan. Moni hoskilaisvene on saarelle kesäisin jo poikennut ja kaikille sitä voi lämpimästi suositella.

Molemmille isännillemme, Martinille ja Jormalle, luovutimme kiitokseksi Suomen Purjehduksen 100 v. juhla-kirjat sekä HSK:n 100 v. + 10 v. historiikit, vuosikirjat ja Hoskilainen lehdet ja lämmikkeiksi punaiset Hoskin pipot.

Iltapäivällä päästiin kahdessa saunassa huuhtomaan pois matkapölyjä ja sukimaan sulkiamme ojnukseen.

Handel och fyr.





Luotsin työkalu.

Sitten laskeuduttiin kahteen pitkään pöytään nokki-maan maukasta illallista. Vielä oli aihetta kiittää hienon kevätretkemme järjestäjiä. S/y Reivittären Minna ja Eero olivat ideoineet Utön tapahtuman ja he myös aikanaan aloittivat nämä Hoskin ohjelmalliset kevätretket 2009, jolloin kävimme Åmineforsissa Eurofinn Marinella tarkastelemassa heidän uuden EF 34 veneensä valmistusta.

S/y Navigateurin Hannu oli puolestaan tinkinyt edulliset bussikyydit ja saipa vielä m/s Eivorin lauttamatkat kaupapäälle ilmaiseksi.

Lintubongausta

Lintuharrastajat olivat koko viikonlopun aivan töpinöissä, kun olivat bonganneet 60 kevätmuuttoa tekevää lajia. Lähes kiihkon vallassa nähtiin heidän juoksevan ja välillä hiipivän todella harvinaisen tulipäähippiäisen perässä, kunnes valokuvasuurennos paljasti sen ihan tavalliseksi hippiäiseksi. Jorma kertoi vastaavasta tapauksesta jouluna 2012, jolloin periharvinainen pohjois-amerikkalainen kettusirkku oli saanut koko saaren elämän sekaisin useiksi viikoiksi. Lintubongareita saapui maailman ääriä ruuhkauttamaan saarta. Asukkaat saattoivat tuskastua, mutta taksiveneilijät myhäilivät runsaita tienestejään.

M/s Eivor lähti viiden tunnin paluumatkalle klo 13, nyt kevätmuuton suuntaa myötäillen. Päivänvalossa oli mielenkiintoista katsastaa välipysäkkien laiturimaisemia ja ihmetellä miten erilaisilta ne nyt näyttivätään ilman veneiden ruuhkia. Pärnäisistä paluumuuttomme illaksi Hoskille sujui lennokkaasti. Olipa kerrassaan upea kevätretki!

Teksti ja kuvat: Kalevi Westersund

HSK:n joukkueeseen Purjehdusliigaan 2015?

Purjehdusliiga on uusi seurojenvälinen purjehduskilpailu. Tämä mielenkiintoinen kilpailumuoto on saavuttanut suuren suosion useissa maissa ja on nyt rantautunut myös Suomeen. Liiga koostuu kolmesta osakilpailusta, jotka ajoittuvat tänä vuonna elokuun puolivälin ja lokakuun alun välille.

Joukkue, joka koostuu vähintään neljästä ja korkeintaan kymmenestä purjehtijasta, on nimettävä viimeistään 1.8. mennessä. Jos haluat pyrkiä mukaan joukkueeseen, ilmoittaudu kesäkuun loppuun mennessä Henkka Anderssonille osoitteeseen henrik.andersson@hoski.fi.

Joukkueeseen valitut saavat tiedon hyvissä ajoin ennen virallista nimeämispäivää.

Kilpailukutsu löytyy osoitteesta: <http://bit.ly/purjehdusliiga>

OrmisJippo 2015

Tervetuloa koko perheen voimalla OrmisJippoon!

Kilpapurjehdusta ja hauskanpitoa perheille!

Vuoden 2015 OrmisJippokilpailu purjehditaan tutun kaavan mukaan **perjantaina 14.8.** henkilökilpailuna OrmisJippoon. Reitti kulkee HSK:n edustalta Ormiselle ja osallistujien toiveiden mukaisesti lähtö on klo 16.00. Näin voidaan purjehtia valoisassa ehkä jopa perille saakka.

Tänäkin vuonna noudatetaan kilpailulautakunnan määrittelemää OrmisJippo-tasotuskaavaa. Kaava noudattelee FinLYS-sääntöä, mutta sovellettuana siten, että vene/miehistökohtaisia tekijöitä huomioidaan.

Miehistössä mukana olevat lapset, anopit ja kotieläimet parantavat mahdollisuuksia ja taas ahkera kilpaileminen kauden aikana tekee OrmisJippokisan voittamisen vaikeammaksi.

Tarkoituksena on antaa myös vähemmän kilpailuun venekunnille mahdollisuus tutustua kilpapurjehdukseen ja siten ehkä löytää uusi mielenkiintoinen ulottuvuus yhteiseen hienoon harrastukseen.

Lauantaina 15.8.

vietetään koko perheen kesäjuhlaa OrmisJippoa, jossa perinteisenä ohjelmassa mm. halkotalkoot, talkoosauvat, luontopolku, kevyt ruokailu & juoma, palkintojen jako, iltasoitto ja lasten suorittama lipunlasku.



Paloturvallisuus syntyy ennakoimalla riskit. Preston huolto ja koulutus palvelevat sinua toteuttamalla kohteellesi sopivat paloturvallisuusratkaisut - **kuinka voimme auttaa sinua tänään?**

Presto Paloturvallisuus Oy | puh: 010 3877 200 | www.presto.fi

Merkkaa kalenteriin!

Saaritalkoiden houkutus

Talkoot toimivat hyvinä seuramme jäseniä yhdistävänä tapahtumina, joissa eri sukupolvet ja -puolet kohtaavat toisensa mieleenpainuvissa maisemissa. Ne myös ovat yhä sallittuja ja vapaaehtoisia. Talkoisiin voi varustautua sopivasti. Mukaan kannattaa ottaa hauska mieli ja positii-visia kavereita, joita käytetään suoraan hyväksi työvoimana. Kaiken kokoneet istuvat huonoilla säillä kajuutassa tai saunan lämmityksessä ja antavat apulaisten kulkea rannoilla halot sylissään. Asialliseen pukeutumiseen kuuluu HSK-lippahattu päähän ja käteen kevyet työjarrut, esim. nappulahanskat.

Yhdistyksen puolesta on joku aina tuonut janoa vastaan mallasjuomia ja syömiseksi grillituotteita. Eri toivomuksesta on välillä saatu Thyringer wurstia, slerdekaa ja porvoolaista skruibeloa.

Saaritalkoot ovat olleet kaikki ihan eriluonteisia johtuen leveysasteista. Idässä on iloisempaa, lännessä leppoisampaa. Pitkissä talkoissa tunnelmat vaihtelevat yleensä aallonpohjasta toiseen ja välillä nousevat puihin. Aina on kuitenkin käynyt niin, ettei kukaan ole nauramatta takaisin selvinnyt. Kannattaa harkita jo etukäteen, mitä parhaita juttuja voisi kertoa saunassa ja iltagrillillä. Tari-

nat ovat viimeaikoina karanneet levottomaan suuntaan ja hiponeet hyvä maun rajoja.

Ormiksella talkoot pidetään keväällä **23.5.** ja syksyllä **19.9.** ja halkotalkoot Juhannuksena, sekä Jippokisoissa tarpeen mukaan. Tarjolla on aina monenlaista tekemistä kunkin kykyjen ja halujen mukaan. Teknistä osaamista tarvitaan työkalujen teroittamisessa ja kaar-naveneiden vuolemisessa lapsille. Puhetaitoja jotkut esittelevät neuvonantajina, joita aina tarvitaan ryhmätoissa kuten laitureiden vedossa. Vahvoina itseään pitävät suuntautuvat kantotehtäviin. Yhdistys korvaa energiahukan yhteisesti nautittavilla elintarvikkeilla.

Risukossa pidetään talkoot keväällä **6.6.** ja syksyllä **12.9.** Grillillä on tapana päivystää aamuun saakka. Talkoot jatkuvat länsipuolen saunarannassa. Matkalle lähdetään jo ennen heräämistä ja sinne kannattaa varustautua raskaasti. Huokausten Sillan ja lankonkien yli suot kiertäen, puolimatka Venttamajalla pysähtyen, talvalta riittää yleensä useita tunteja.

Hasselissa on tapana pitää talkoot Juhannuksena, nyt **19.6.** Rantautumisen jälkeen nouseaan korkealle Raaseporin Casinolle kohottamaan kovaäänisiä loitsuja, joilla salaperäinen lentävä Kalle pelotellaan kesäksi. Kokko poltetaan lahden pohjassa rannassa, mikäli tuuli ei käy huvilalle päin, jolloin aikataulua siirretään yleensä eteenpäin.

Jos olet kevätsynnyt tai vain laiskansutjakka, on syytä alkaa vakavasti harkita ryhtymistä mukaan alkavaan sesonkiin ja nousta pystyyn syömään kalanmaksäöljyä meidän muiden tavoin. Tarunhoitoiset rinteet ja rotkot saaristossa odottavat kohta.

Hyvää kesää!

Kimmo Parhamaa
retkisaaritoimikunnasta



E-jollat ja 470-purjehtijat treenaavat Hoskilla

Viime kausi oli osalle HSK:n junioripurjehtijoista viimeinen Optissa. Neljä purjehtijaa Race-ryhmästä otti urallaan askeleen eteenpäin ja valitsivat veneluokakseen E-jollan. Heidän kehityksensä turvaamiseksi perustettiin HSK:n, SPV:n ja Olympiakomitean tuella valmennusryhmä, jonka vetovastuun otti ilomielin vastaan Nuorten olympiavalmentaja (NOV) Petri Leskinen.

Ryhmään kutsuttiin mukaan myös kaksi 470-luokan miehistöä; Sabina von Koskull – Magdalena Planting ja Matti Aalto – Lauri Virtaala. Purjehdustreenit alkoivat pääsiäisenä ja niitä on 3 – 5 kertaa viikossa.

E-jollien osalta tavoitteena on saavuttaa Suomen mestaruus ja kansainvälistä menestystä omissa ikäluokassa. 470-luokan osalta tavoitteet ovat alkuun maltillisemmat; monimutkaisen veneen kaikkien hienouksien hallintaan menee useampi vuosi.

E-jollista purjehtijoiden on tarkoitus siirtyä olympialuokkiin parin kauden jälkeen ja jatkaa uraansa menestyksekkäästi ja tietenkin ylläpitää seuramme mainetta olympiatasolla.

Petri Leskinen
Valmentaja

E-jollien valmennusryhmä:

- Pietari Airakorpi
- Otto Laakso
- Jon Wyers
- Valtteri Lehti



Pietari Airakorpi



Jon Wyers

Ocean Race Experience – Tokio II – 4. tuotantokausi alkaa!

Ocean Race 60 – mistä oikein on kyse?

Ocean Race 60 Oy tarjoaa ennen kokemattomia purjehdustapahtumia Suomen ainoalla VO60 purjveneellä. Tokio II suunniteltiin 1993 – 1995 maailmanympäripurjehdus-kilpailuun, joka on tunnetaan nykyisin nimellä Volvo Ocean Race. Tokio II:lla pääset nauttimaan Suomen nopeimman yksirunkoisen purjeneen voimasta ja vauhdista.

Mistä ja koska liike-idea ja ajatus veneen hankintaan syntyi?

Syksyllä 2011 yksi nykyisistä osakkaista etsi tilavaa, kohtuuhintaista purjehdusta perheelleen. Hän löysi nettikaupasta Tokio II:n, jonka myynti-ilmoituksessa mainittiin punkkien lukumääräksi 10, joka oli selkeästi enemmän kuin muissa myynissä olevissa veneissä. Perheveneeksi VO60 -vene ei soveltunut, mutta idea nopeasta charterveneestä kääntyi innovatiiviseksi omistajatiimin rakentamiseksi. Muutama puhelinoitto ja ryhmä oli kasassa!

Vene on mitoiltaan ja ominaisuuksiltaan aivan mahdollon: suuri syväys, pitkä, leveä sekä sisältä karu ja sokkeloinen. Veneen mahdollisuus alkoi kiehtoa, eikä sellaisen hankkimiselle ole järjestystä perustetta. Kuukautta myöhemmin lokakuussa 2011 olimme kuitenkin pienellä joukolla Espanjan Sotogrande satamassa lähdössä koepurjehdukselle. Koepurjehduksen jälkeen olimme vakuuttuneita Tokio II:n lumosta. Jos vain jotenkin pystyisimme tuottamaan samanlaisen kokemuksen asiakkaille, meillä olisi menestyksen avaimet käsissämme. Vene oli aivan mieletön purjehtia! Hetken harkittua teimme kaupat samalla käynnillä – olimme juuri ostaneet Suomeen 60 jalkaisen avomerikilpaveen!

Miksi päädyitte juuri Tokio II:een?

Emme edes katsooneet muita vaihtoehtoja. Tässä veneessä on reilu seisomakorkeus ja vaaleat sisäpinnat. Punkkien ergonomia oli mukava

ja sisätiloissa liikkuminen helppoa ja turvallista. Veneen runko oli täysin ehjä, eikä väsymyksen merkkejä ollut havaittavissa. Kunnon pentry ja navigointitila kruunasivat yleisvaikutelman. Kaikissa yksityiskohdissa näkyi se, että pelkästään veneen suunnitteluun oli käytetty yli 1,5 miljoonaa euroa, kun se aikoinaan vuonna 1993 rakennettiin Whitbread Round the World -kisaan Marten Marinen tehtaalla Uudessa Seelannissa. Kaunokaisen suunnitellut John Swarbrick, joka on Australian tunnetuimpia Naval-arkkitehteja. Hän on kuuluisa äärimmäisen nopeista purjeneistä. Totesimme, että Tokio II on kuin tehty charter-käyttöön. Tokio II:n jollamaiset liikkeet, raaka voima ja uskomaton vauhti koukuttaa ensipurjehduksella. Vaikka koepurjehduksella taisi huippunopeus olla jotakin 12 – 14 solmun nurkilla, oli kokemus huikea, olimme kuin pikkupoikia kannella leveä hymy kasvoilla. Tiesimme heti, että tästä tilanteesta ei paluuta ollut.

Millainen ryhmä yrityksen ja veneen ympärillä toimii? Kumppanit?

Ocean Race 60 Oy omistaa Tokio II:n ja meillä on yhteisessä 13 innokasta osakasta. Osalla meistä on veneilytusta, mutta ei suinkaan kaikilla. Tulorahoituksen saamme myymällä ja tuottamalla asiakastapahtumia yrityksille, yksityishenkilöille ja seurueille. Myynti on se, mikä pitää veneen purjehduskuntoisena ja jolla pystymme kattamaan juoksevat kulut ja tekemään välttämättömät, venekunnan edellyttämät investoinnit. Voitte kuvitella mitä 60-jalkaisen veneen ylläpitäminen maksaa, jos jo pelkästään ison fallin on 90 metriä pitkä.

Tomintamme on mitä suurimmassa määrin ulkoilmataapahtumien järjestämistä, ja potentiaalisten asiakkaiden tunnistamista ja heidän sitouttamisensa on usein kovan työn takana. Järjestämme purjehduksia Helsingin edustalla, osallistumme regattoihin ja purjehdimme avomeriosuusia Itämerellä. Me emme ole kisamiehistö, joka keskittyy kilpailmiseen tai tavoitteelliseen harjoitteluun. Meidän fokus on luoda elämyksellisiä asiakastapahtumia asiakkaillemme ja kehittää aktiivimiehistömme osaamista paremmiksi kippareiksi, firsteiksi ja gasteiksi. Vuosien varrella Tokio II:n ympärille onkin kehittynyt jo aktiivinen ja osaava ”faniporukka”, joka on muodostunut tiiviiksi porukaksi. He ilmestyvät yhä uudelleen purjehduksille. He



osaavat myös nopeasti reagoida, kun tarjolla on esimerkiksi yksittäisiä peruutuspaikkoja avomerilegeille ja eri siirto-osuiksille.

Mitä menneet kaudet ovat opettaneet?

Parhaat hetket & saadut opit?

Olemme oppineet kuuntelemaan asiakkaita ja kohtaamaan heidän paremmin. Näin osaamme vastata heidän toiveisiinsa. Järjestämme tapahtumat ammattimaisesti aina turvallisuus edellä. Meidän asiakkailamme ei tarvitse olla veneilykokemusta tai purjehdustaitoa, vaan me opastamme heitä purjehduksen saloihin ja turvalliseen veneilyyn. Me luomme puitteet, jossa jokainen voi osallistua oman kykensä ja halunsa mukaan. Voimme ylpeänä todeta, että yleensä asiakkaamme ei palaa samana ihmisenä takaisin tarjoamamme purjehduskokemuksen jälkeen, vaan hän on kokenut jotakin aivan uutta ja koskettavaa.

Jos palaamme tarinamme alkuun, niin mieleenpainuvuin hetki oli pitkä siirtopurjehdus Gibraltarin salmesta Suomeen. Siihen mahtui niin paljon oppimista ja eri laitteisiin ja toimintoihin tutustumista, että oli tulla ähky. Big boat -osaamista ei ole kovinkaan monella Suomessa, joten hankimme tietoa pieniä jyvää keräten pitkän matkaa. Niistä on nykyinen osaamisemme rakennettu ja palvelukonseptimme luotu – turvallisuus edellä, elämyksiä tuoden. Ehkä yksittäisenä tapahtuma on mieleen painunut myös ensimmäinen Gotland Runt eli nykyinen ÅF Offshore Race. Olimme kisassa mukana asiakkaan kanssa, jolla ei ollut kovinkaan paljon veneilykokemusta. Kaikesta selvittiin ja siitä tuli ikimuistoinen kisa hienoine muistoineen.

Miltä alkava kausi näyttää?

Alkava kausi näyttää vauhdikkaalta. Olemme onnistuneet myynnillisesti ja se näkyy tilauskirjassa. Meille on tulossa ennätysmäärä tapahtumia, joka tarkoittaa tiivistä purjehdusaikataulua vakiomiehistöllemme, kun kausi alkaa toukokuun alussa. Kauden huipentuma on VOR 2015 -veneiden saapuminen maaliin Göteborgissa juhanuksen tienoilla. Olemme siellä vastaanottamassa heitä Tokio II –veneillämme. Haluamme purjehtia mahdollisimman lähelle kisaveneitä. Meille on myös varattu paikka Classic-laiturista, johon on tulossa muutamia muita VO-klassikoita. Lisäksi veneistä on tekeillä historiikki, jossa myös meidän Tokio II esitellään. Tästä tulee oikeasti aika jännittävä ja mielenkiintoinen tapahtuma.

Kun aktiviteetit lisääntyvät ja mailimittari raksuttaa,

tarkoittaa se samalla paljon huoltoa ja veneen ylläpitoa. Meidän kausi alkaa siirtopurjehduksella Hollannin Breskensistä Suomeen 19.4. Landaamme Hoskille hyvissä ajoin ennen vappua. Näistä siirtopurjehduksista on muodostunut meidän klassikkoretkiä. Breskens on jo kuin toinen kotisatamamme.

Tyypilliset asiakkaat?

Asiakaskuntaamme on lähinnä yritykset, kaikki pienistä isoihin, pörssinoteerattuihin yhtiöihin. Tyypillisesti yritys haluaa ulkoiluttaa omaa tiimiään tai asiakkaitaan ja haluaa tarjota jotakin erilaista, urheilullista ja merihenkistä yhdessätekemistä. Toimintaamme liittyy vahva yhteisöllinen kokemus Itämerestä, tuulesta ja huikeista merellisistä ja urbaaneista maisemista. Hoski on varmaan maan paras

paikka operoida tällaista 60-jalkaista raaseria. Satamaan on kiva tuoda asiakkaita. He ovatkin todella kiinnostuneita ja yllättyneitä seuran laajasta toiminnasta ja vipinästä slipillä ja aallonmurtajan ulkopuolella. Voimme ylpeänä kertoa Hoskin toiminnasta ja sen laajuudesta, seuran menestyneistä jäsenistä ja aktiivisesta junioritoiminnasta.

Terveiset seurakavereille?

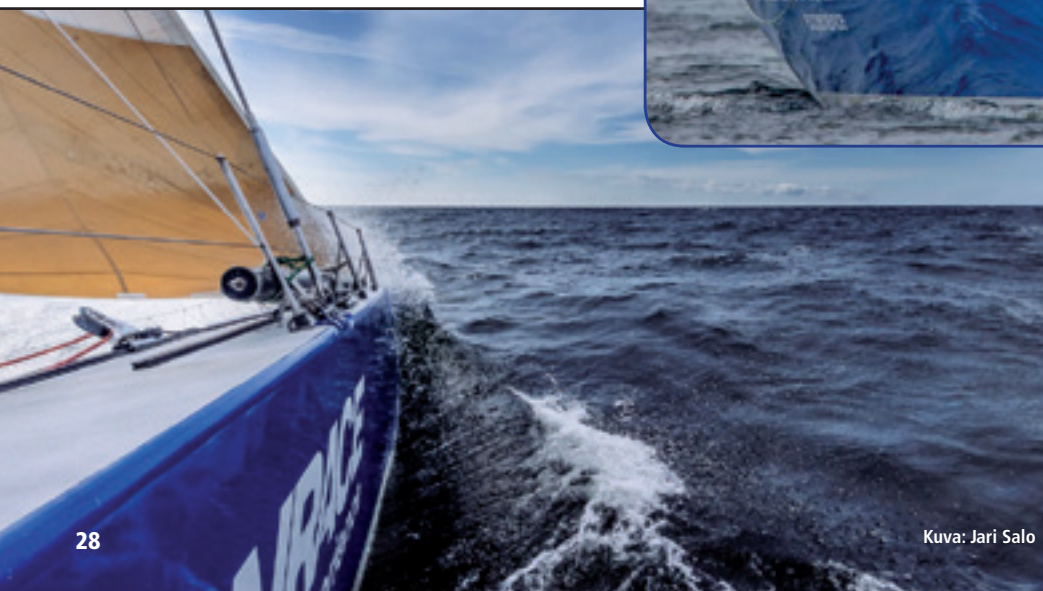
Tulkaa rohkeasti tutustumaan Tokio II:een. Aina kun veneen luona näette liikettä, on hyvä tilaisuus tulla kyselemään ja vaihtamaan kuulumisia. Mikä olisikaan vauhdikkaampi synttäripurjehdus tai kavereiden kanssa yhdessä tekeminen kuin avomeripurjehdus puhdasverisellä kilpaveneellä. Seurakavereille tarjoamme taatusti huokeat hinnat. Jännitystä tarjoaa vaikka se pieni yksityiskohta, että veneessä ei ole peräharusta. Pelkät barduunat pitävät 28 metrisen maston pystyssä! Mikäli Big Boat -purjehdus kiinnostaa, on hyvä tapa aloittaa ura gastina. Siitä voi edetä firstiksi ja tavoitteena voi olla vaikka Tokio II kipparin pesti. Meidän kippareilta edellytetään vuokraveneenkuljettajan tutkintoa ja voimassa olevaa EA1-korttia. Jatkuva kouluttautuminen ja harjoittelu ovat osa toimintaamme. Vakiomiehistöllemme ohjelmassa on mm. pimeänavigointi-, tutkanavigointi- ja jopa sukelluskurssit. Näin pidämme huolta ammatillisesta kehittämisestä ja asiakaspalvelun laadun jatkuvasta parantamisesta.

Terveisin kipparit

Risto Saarni, Ville Voltti, Antero Kaukonen ja Tom Store



Kuva: Pepe Korteniemi



Matkaveneilyn tapahtumia 2015

Matkaveneilytoimikunnan 2015 tapahtumat on julkaistu jo tammikuussa kotisivuilla, www.hoski.fi => Toimikunnat => Matkaveneily => Ajankohtaista => Toimintasuunnitelma

Helatorstain eskaaderi Viroon, 14. – 17.5.

Veneilijöiden kansallispyhänä kimpapurjehdusten kohteina voisivat olla Viron pohjoiset satamapaikat; Eisma, Vergi, Viinistu, Prangli, Naissaar, Lohusalu, Dirhami ja Kärdlan uusi satama sekä Tallinnan neljä eri satamaa.

Kesälomaeskaaderi Ruotsin länsirannikolle ja Göta kanavalle, heinäkuussa

Kesälomaeskaaderi tehdään seilaamalla Ruotsin länsirannikolle ja paluumatkalla hyödynnetään Göta kanavaa. Näin voidaan tarkemmin ajoittaa osallistuminen myös ICCY Stockholm tapaamiseen. Perustamisryhmä s/y Navigateur ja Reivitär on keräämässä halukkaita osallistujia. Ennakkosuunnitteluun ja järjestelyihin saa mielellään osallistua. Lisätiedot ja ilmoittautumiset hannu.laurila@htj.fi www.gotakanal.se



CA Baltic Rally 2015 round Rugen, 5. – 12.7.

Hoskilaiset voivat osallistua Cruising Associationin CA Rallyyn. Entisen Itä-Saksan suojaisen Rugenin alueen satamia ovat mm. Stralsund, Peenemunde / Kröslin, Uechermunde ja Swinoujcie. Greifswaldissa vierailaan mahdollisesti myös Hanse Yachtsin tehtaalla. Ainakin kipparilta edellytetään CA:n jäsenyyttä (80,50 €/v.), yhteisövakuutuksen takia. Listalla on jo 19 venettä ja 46 osallistujaa. www.cruising.org.uk



ICCY International Council of Cruising Yachts Högböte och Wasahamnen 1. – 6. augusti

Välkommen att delta i det 34 Internationella Båtrally som äger rum i Stockholm den 1 – 6 augusti i år. Vård för årets möte är KMK och vi hoppas på många deltagare.

Lördag 1.8. börjar vi med grill buffé på Högböte (extra program).

Söndag 2.8. åker vi mot Wasahamnen där vi alla kommer att ligga, med stor flaggning, under de kommande fem dagarna. Klockan 19.00 hålls en flaggceremoni och mötet öppnas formellt varefter buffé intas i Villa Godthems trädgård.

Måndag 3.8. börjar med en guidad stadsrundtur med båt i och kring Stockholm, lunch intas på Fjäderholmarna och vi ges tid att strosa runt och titta på hantverksverkstäderna innan båten hämtar oss för återfärd färd mot Wasahamnen. De svenska båtarna kommer att stå som värdar för våra utländska gäster under aftonen, innan vi umgås tillsammans på kvällen då buffé serveras.

Tisdag 4.8. utfärd går till Steninge Slott där KMK's ordförande Per Taube hälsar välkommen och ger en rundvandring innan lunch serveras. Bussen fortsätter till Sigtuna där vi får en guidad tur i staden innan vi besöker Sigtunastiftelsens klosterlika trädgård för eftermiddagskaffe. Åter i hamnen umgås vi tillsammans där buffé serveras.

Onsdag 5.8. är fri för egna aktiviteter ex. besök på ABBA museet. ICCY Councils håller styrelsemöte innan vi samlas för Gala middag på Wasamuseet.

Torsdag 6.8. serveras Brunch på Villa Godthem innan det är dags att hala ICCY flaggan och överlämna den till arrangören av 2016 års rally.

Utförligt program och anmälan finns på www.iccy.org. Korrigering av programmet kan komma att ske.

ICCY motto:

”The Sea and the Friends we make from it”

Tapahtumaa isännöi 100 v. täyttänyt ystävyysseuramme Kungliga Motorbåt Klubben KMK, jonka varakommodori Erik Lundquist on ICCY presidentti kaudella 2015. Hän esitti meille puhelimitse kutsun jo HSK:n 115v. lipunlaskussa. Ohjelmaan sisältyy runsaita lounaita ja buffeteja ja päätösillalliselle pukeudutaan purjehtijan juhla-asuun.

Matkaveneilytoimikunnan puolesta järjestetään opastettuja eskaadereita sekä meno- että paluumatkalle Ahvenanmaan ja mahdollisesti Viron rannikon kautta. Näin ensikertalaiset voivat hyötyä kokenempien tiedoista uusilla vesialueilla.

ICCY tapaamiset ovat avoimia kaikille järjestäytyneille veneilijöille, joten matkalle lähtee muidenkin seurojen veneitä. Myös Baltian maista saadaan matkaseuraa. Saatueet on helppo tunnistaa isosta ICCY tapahtumaviiristä.

Nyt jos koskaan kannattaa lähteä kokemaan uutta ja erikoista, kun isäntämaan edustajat ovat avaamassa sellaisiakin ovia joita ei yksin edes osaisi löytää. Aiempia ICCY matkakertomuksia voi lukea vuosikirjoista 2003, 2005, 2011 ja 2012. www.iccy.org ja www.kmk.a.se

Lisätiedot: ICCY Council Member kalevi.westersund@hoski.fi ja +358 400 808620

Ormisjippo, 15.8.

Ormisjippo perhepurjehduskilpailun startti on perjantaina klo 16, jotta tuulta riittäisi maaliin saakka. Erityisillä Jippo-säännöillä houkutellaan hauskaan kilpaan koko perhe; lapset, anopit ja kotieläimet. Luontopolku sopii kaikenikäisille. Palkintojenjaoissa lapsille jaetaan mitaleja ja he saavat myös osallistua lipunlaskuun. Kevyttä ruokailua ja juomaa on tarjolla seuran puolesta.

Venetsialaiset, elokuva viimeisenä lauantaina 29.8.

Omatoimiset lyhytjuhlut järjestetään sekä Ormiksella että Risukossa, jo 15. kertaa tuplina.





Kuva: Matti Vuorijmaa

HSK Opti Teamin preseason taputeltu

Viime vuoden hyvä menestys kotimaassa ja ulkomailla avasi mukavasti portteja, ja erilaisia harjoittelu mahdollisuuksia kevät kaudelle ennen kotimaisen sarjan alkua.

Kovan fysiikkaharjoittelun ohella, optijunnut kiersivät yhteensä viisi ulkomaan kilpailua ja leiriä. Tämä oli selvästi enemmän kuin aikaisempina vuosina, esimerkiksi viime vuonna ennen toukokuisia arvokilpailukarsintoja kiersimme vain kaksi ulkomaan reissua.

Kilpailukausi potkaistiin käytiin tammikuussa Omanin kutsukilpailulla. Siitä olikin kirjoitus edellisessä hoskilaisessa, joten ei pureuduta siihen nyt sen tarkemmin. Tämän jälkeen viikolla kahdeksan meidän kaksi parasta tasoryhmää (Race & Ranking) leireilivät kahdeksan päivää Barcelonassa. Tämä oli ”inttitermein” harjoitus, ei leiri. Intensiiviteetti oli kovempi kuin koskaan aikaisemmin, mutta kehittyneen fyysisen kunnon johdosta pystyimme toteuttamaan todellisen urheiluleirin. Aamuisin joukkue heräsi 7.00, jokaisen päivän avasi aamuaktivoinnit 7.15. Vesillä

vietimme päivän aikana 6 – 8 tuntia, jonka päälle eritasoisia fysiikkaharjoituksia.

Leirin puolivälin jälkeen pidimme yhden vähän helpomman päivän, kun latasimme henkisiä ja fyysisiä akkuja käymällä lounaan jälkeen FC Barcelonan futismatsissa. Paikkana Barcelonan kansainvälinen purjehduskeskus toimi loistavasti, koska majoitus, oheisharjoittelutilat, muonitus ja veneet olivat samassa paikassa, joten logistiikkaan ei kulunut ainuttakaan ylimääräistä minuuttia.

Pääsiäiseksi joukkue matkasi jälleen kahden ryhmän ja kahden valmentajan voimin Italian Gardajärvelle. Siellä harjoittelimme kolme päivää, jonka jälkeen osallistuimme vapaapäivän jälkeen nelipäiväiseen kilpailuun. Kilpailusta lähdettiin hakemaan tuloksellisesti selvästi enemmän mitä käteen jäi. Kovan tuulen kilpailu meni meiltä hyvin pitkälti harjoittelun puolelle, koska meillä oli vain yksi kovan tuulen harjoittelupäivä ennen Gardan pääsiäiskisaa. Valitettavaahan se oli, että piti ulkomaille asti tulla todistamaan, ettei tekeminen riittänyt 11 – 14 m/s tuulessa Euroopan huippuja vastaan.

Toisaalta, tämä oli meille harjoituskilpailu, ja siinä meillä oli mahdollisuus harjoitella ja kehittyä. Tekeminen kehittyi paljon kilpailun loppua kohti, mutta terävimmän kärjen sijoituksista ei kallioiden reunamilla taisteltu. Varmasti raikkaamman tekemisen vesitti myös koko joukkueen sairastelut, sekä lukuisat varusterikot. Italialaiset vuokraveneet eivät toimineet enää viime vuosien tapaan. Tästä jäi käteen paljon oppia, pohdiskeltavaa ja tietysti tekeminen jätti ilmaan kysymysmerkkejä.

Kaksi päivää Italian reissun jälkeen (8.4.),

lähdimme viiden urheilijan voimin Hollantiin Ouddorpiin. Siellä harjoittelimme kaksi päivää kahden parhaan britti-ryhmän kanssa sekä Hollannin ykköspurjehtijoiden kanssa. Toisena harjoituspäivänä perjantaina meillä oli mukana Hollannin maajoukkueen päävalmentaja Pim Stumpel, joka tutustutti meidät paikallisiin olosuhteisiin, sekä piti koko ryhmälle laadukkaat lähtöharjoitukset.

Kilpailun ensimmäisenä päivänä tuuli 11 – 20 m/s, ja nyt meillä oli loistava mahdollisuus näyttää, että kovan tuulen ajaminen oli mennyt eteenpäin. Kilpailupäivä keskeytettiin liian kovan tuulen johdosta kahden lähdön jälkeen, mutta meidän tekeminen oli ottanut suuren harppauksen Italiasta. Valtteri oli jaetulla ykkössijalle ensimmäisen päivän jälkeen, sekä koko ryhmä oli iskuteisyydellä.

Toisena ja viimeisenä kilpailupäivänä, tuuli puhalsi ensimmäisen lähdön aikana noin 5 m/s, ja nousi siitä päivän neljanteen ja viimeiseen lähtöön noin 11 m/s lukemiin. Tekeminen oli jälleen luovaa ja taiturimaista, lähtösijoituksia top-5:ssä tuli kaikille, useita sijoituksia top-3:ssa, ja kruunuksi kaksi lähtövoittoa (Valtteri ja Elias). Valtteri johti äärimmäisen tasaista kilpailua ennen viimeistä lähtöä, mutta vielä ei ollut aika valmis meidän kansainväliselle regattavoitolle. Hoskilaisten sijoitukset; Valtteri Uusitalo 4., Elias Kilpiö 9., Cecilia Dahlberg 23., Noel Laukkanen 25., Vilma Rikala 36. Kilpailuun osallistui yhteensä 207 urheilijaa.

Tästä seuraavana viikon-

Valtteri Uusitalo
kärkikahinoissa
Gardalla.

loppuna (18. – 19.4.) tiimimme lähti kahdeksan urheilijan voimin Stenungsundiin Ruotsiin. Lensimme Göteborgiin perjantaina, laitoimme vuokraveneet kuntoon, ja olimme valmiina preseasonin viimeiseen kilpailuun. Kaksipäiväinen regatta oli tuuliolosuhteiden kannalta haastava koko viikonlopun ajan. Emme missään vaiheessa lähteneet väkisin voittamaan yksittäisiä lähtöjä, vaan ajoimme matemaattisesti fiksusti sijoituksia kärjen tuntumaan ilman suurempia riskejä, koska oletettavissa oli että hajontaa tulee paljon. Tämä oli arviomme, jonka pohjalta taktiikka luotiin kilpailuun. Konservatiivinen taktiikka onnistui koko ryhmältä myös lähdössä, koska lukuisten varastaneiden joukossa ei ollut yhtään hoskilaista. Vältimme fiksusti sitä linjan osaa missä veneitä ajautui useita kymmeniä yli linjan. Tämä antoi meille mahdollisuuden taistella kilpailu kärkisijoituksista.

Tekeminen yleisellä tasolla, alkaa olla sitä luokkaa, että kun saamme hyvän fiiliksen päälle ja luotamme omaan tekemiseen, niin kaikki on mahdollista. Jos Hollan-

nissa piti vielä harjoitella kansainvälisen regatan voittoa, niin ne oppirahat oli maksettu ennen Ruotsia. Tommy Steenius piiskasi itsensä kilpailun ylivoimaiseen voittoon 13 pisteen erolla toiseksi tullesseen, vaikka hän ei voittanut yhtään lähtöä, eikä koko ryhmämme ei voittanut yhtään lähtöä. Hyvää taustatukea antoi Valtteri Uusitalo (7.), joka paini ajoittain vähän tahmeiden suoritusten kanssa. Pitää nostaa vielä esille keltanokkamme Aleksi Saarni, joka purjehti ennakkoluulottomasti uransa parasta purjehdusta kilpailun kahdessa viimeisessä lähdössä sijoille 30 ja 25, lopputulos 50! Poikien sarjassa oli mukana 118 urheilijaa. Tyttöjen sarjassa Cecilia Dahberg oli 12., Vilma Rikala 15., tyttöjen sarjassa kilpaili yhteensä 67 urheilijaa.

Yhteenvetona siis, yksi puhdas harjoitusleiri, neljä kovaa kansainvälistä kilpailua, joista yhteensä neljä sijoitusta kymppiin joukkoon; Valtteri 4. ja 7., Elias 9., Tommy 1.!

Tästä on hyvä jatkaa kohti kotimaan kilpailuja! Suomen kauden avaavat kaksiosaiset arvokilpailukarsinnat toukokuun toinen ja neljäs viikonloppu.

Kevätterveisin,

Vili Kaijansinkko
HSK Opti päävalmentaja



Joukkuekuva Barcelonassa.



Taktiikkapalaveri Gardajärvellä.



Barcelona harjoitusleiri paketissa.



Stenungsundin palkitut; Vilma, Tommy, Cessi, Vili ja Valtteri.

Suomen avomeripurjehduksen maajoukkue on valittu purjehduskaudelle 2015



Avomeripurjehduksen luokkaliitto, Avomeripurjehtijat ry, muodostaa vuosittain parhaista suomalaisista avomeri-venekunnista koostuvan 3 – 6 veneen vahvuisen maajoukkueen, jonka virallinen nimi on Offshore Racing Team Finland. Hankkeen tarkoituksena on nostaa avomeripurjehduksen profiilia Suomessa ja ulkomailla. Maajoukkue nimettiin ensimmäistä kertaa vuonna 2014 ja edustuskelppoisuus myönnetään vuodeksi kerrallaan.

Avomeripurjehdus on purjehduksen kilpailumuoto, missä avomerikelpoiset purjeveneet kisaavat avomeri-, saaristo- ja ratakisoissa. Kilpailujen tuloslaskennassa käytetään ORCI -tasoitussääntöä, joka mahdollistaa hyvinkin erilaisten veneiden kilpailemisen keskenään. Avomeripurjehduksessa kilpailaan kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Vuonna 2015 avomeripurjehduksen maailmanmestaruuksista järjestetään Espanjan Barcelonassa. Euroopan mestaruuksista puolestaan kilpailaan Pärnussa Virossa ja suomenmestaruudesta Turussa Airstollalla.

Das Boot, kipparina Hannu Niemelä, on valittu maajoukkueeseen toisena vuonna peräkkäin. Kaudella 2014 tiimi ja vene purjehti nimellä Audi Gekko ja oli paras suomalaistiimi MM- ja EM-kilpailuissa 2014 ja 2013. Vene on tyypiltään Salona 38 R (vm. 2012).

Tiimin tavoitteena kaudella 2015 on olla jälleen paras suomalainen EM- ja Baltic Offshore Week -kilpailuissa. Das Boot purjehtii HSK:n lipun alla ja miehistö koostuu pääsääntöisesti HSK:n jäsenistä (5/8).

Kaikki maajoukkueen veneet osallistuvat Suomen avomeripurjehduksen ranking-sarjan lisäksi Pärnun EM-kisoihin sekä Turussa purjehdittavaan avomeripurjehduksen suomenmestaruuskilpailuun, Baltic Offshore Weekiin.

Lisätietoja osoitteessa <http://bit.ly/maajoukkue>.

Teksti: Perttu Monthan ja Avomeripurjehtijat ry

Oikaisu mastohaveria koskevaan juttuun



Kallu Westersundin ansiokkaassa mastojutussa (Hoskilainen 01/2015) oli muutama virhe, jotka kaipaavat huomiota, jotta veneilyturvallisuuden eri toimijat ja heidän roolinsa eivät hämärry.

Jutussa on esitelty Trossin (eli Meripelastusseura) moneen kertaan, vaikka tosiasia Kallu soitti Meripelastuskeskuksen numeroon, jota

operoi Rajavartiolaitoksen alainen Merivartiosto. Merivartioston johtokeskuksen toimesta tehtävät jaetaan kiireellisyys- ja vaaraluokituksen mukaan ja tarvittaessa Meripelastusseura osallistuu tehtäville, joko apuna tai itsenäisesti. Merivartioston toiminta kustannetaan verovaroin, ja on siten veneilijälle maksutonta. Ihmisen

pelastetaan vaaratilanteesta aina, ja myös kalusto tuodaan sen ollessa mahdollista lähimpään suojausalueeseen. Maksullinen Trossin jäsenyys ei siis ollut Kallun haverissa missään roolissa, eikä se vaikuta ihmisten pelastamiseen vesillä, eikä usein kalustonkaan; Trossin jäsenet toki saavat hinauksen Meripelastusseuralta pidemmälle kuin lähimpään suojausalueeseen. Aikataulun niin salliessa myös Merivartiosto toimii samoin.

Näitä tärkeitä toimijoita ei pidä sekoittaa keskenään tai joutua käsitykseen, että merellä hätätilanteessa syntyi tilanne, jossa apua tarvitseva jäisi avun ulkopuolelle. Tosiasia tuki on, että Meripelastusseuran tarjoama palvelu on alati niukkenevien resurssien aikana erittäin tärkeää, mutta ensisijainen pelastusviranomaisena on Merivartiosto.

Aurinkoista ja turvallista veneilykevättä ja -kesää toivottaen, Merivartioston puolesta,

Erkka Ansala

S/Y Iiris Kanarialla

Suunnitelmat muuttuu

Lähtiessämme Suomesta elokuussa 2013, meidän suunnitelmamme oli reitin ja aikataulun mukaan melko väljä. Toki jotain suunnitelmia oli, ja täytyykin olla, muttei mitään liian tarkkoja. Tärkeintä oli ensiksi päästä jonnekin, missä talvella meri ei jäätyisi. Kauden tavoitteeksi oli asetettu Kanarian Saaret, se täytyi. Täällä meidän vähäisetkin suunnitelmamme muuttuivat täysin. Tarkoitus oli viettää täällä yksi talvi tehden niitä venetöitä, mitkä jäivät Helsingissä tekemättä. Ainahan veneessä on tietenkin tekemistä, mutta nyt oli jopa tarvikkeita kuljetettu Suomesta asti mukana esim. uudet kansiluukut. Remontit ja huollot kuitenkin laajenivat ja olemme nyt viettäneet yhden talven sijaan täällä kaksi talvea. Las Palmasissa olimme yli vuo-



den samassa laiturissa, josta poistuimme vain viereiselle ankkuripaikalle siksi aikaa, kun ARC-veneet valmistuivat lähtöön. Remonteista emme tähän kirjoita enempää, ne ovat tylsiä juttuja.

Vauhti puuttuu

Reilu kuukausi sitten pääsimme vihdoinkin taas purjehtimaan, tarkoituksena lähteä kiertelemään Kanarian läntisiä saaria. Las Palmasin sataman vesi ei ole niitä puhtaimpia, se näkyi myös venevauhdissa. Iiriksen normaalista matkavauhdista puuttui vähintään pari solmua. Lisäksi sorto oli aivan mahdoton, emme saaneet mitenkään venettä nousemaan tuuleen. Tiesimme pohjan olevan likainen, mutta sen vaikutus oli meille silti pieni yllätys. Kävimme likaisella pohjalla Las Galletasissa Teneriffalla, josta palasimme Gran Canarialle Puerto de Mogániin hoitamaan muutamia asioita. Oli selvä, että pohjalle piti tehdä jotain. Kysymys ei ollut pelkästään siitä, että matkat kestäisivät kauemmin vaan enemmänkin siitä, että veneeltä puuttui kaikki normaalit purjehdusominaisuudet. Haluamme, että purjehdus tuntuu purjehdukselta.

Emme halunneet tässä vaiheessa nostaa venettä ylös, joten palkkasimme paikallisen sukeltajan putsamaan pohjan. Itse putsasimme ensin sen verran mitä snorkkelin kanssa pystyy. Suomessa saa jotenkin putsattua pohjaa

ilman sukelluslaitteita, mutta kovan kasvuston poistaminen on rankkaa työtä. Sukeltajankin pullosta alkoi ilma käydä vähiin, mutta hän ehti saada pohjan ja potkurin puhtaaksi. Työkaluina oli erilaisia lastoja, joilla kasvuston lisäksi myös myrkkymaali ohenee runsaasti tai lähtee pois. Yksi kotilo oli ollut niin tiukasti kiinni, että vei palan epoksimaalia mennessään. Meillä on ollut joka tapauksessa suunnitelma nostaa vene ylös kesän jälkeen, joten laite-taan sitten uudet maalit pohjaan.

Muita suomalaisia veneitä

Talvella täällä oli melko runsaasti suomalaisia purjehtijoita. Nyt on hiljaisempaa. Atlantin yli Karibialle menijät lähtivät viimeistään tammikuussa. Eurooppaan palaavat veneet ovat joko jo lähteneet tai valmistelevat lähtöä. Muuttolinnut ovat jo jättäneet veneensä Las Palmasiin ja lentäneet Suomeen.

Me olemme siitä harvinaisia, että emme ole vielä kertaakaan lähdön jälkeen käyneet Suomessa. Suurin osa nykypurjehtijoista lentää vähintään kerran vuodessa Suomeen, jotkut lentävät edestakaisin tämän tästä. Meillä ei ole syytä vältellä Suomea, mutta ei ole ollut mitään varsinainen syytäkään lähteä käymään. Voi olla, että joskus tulee.

Mitä seuraavaksi?

Kaikilla 7 pääsaarella pitäisi tietenkin ehtiä käymään. Suomesta tutulla yö/satama tahdilla tämän tekisi parissa

viikossa. Siinä ei kuitenkaan ole mitään järkeä. Tuntuu, että jos on uudessa satamassa alle viikon, ei ehdi vielä näkemään oikein mitään.

Suomesta lähtiessä meillä oli yhtenä vaihtoehtona lähteä Välimerelle. Se ajatus on kuopattu useammastakin syystä. Yksi syy on ilmasto. Täälläkin oli talvella viileää, Välimerellä olisi suorastaan kylmä. Tähän Kanariallekaan emme halua pysyvästi jäädä, joten vaihtoehdot ovat vähissä. Suunnitelma on loppu vuodesta suunnata Karibian lämpöön.

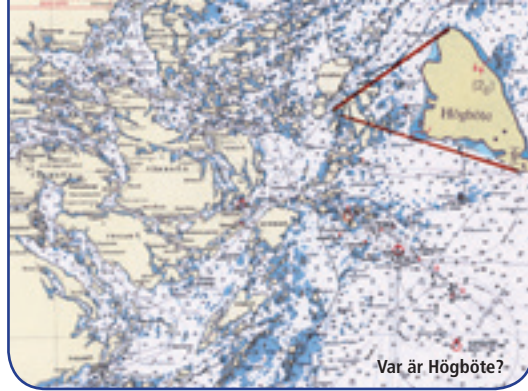
Nyt odotamme sopivaa keliä lähteä kohti La Gomeraa, El Hierroa ja La Palmaa. Yleensä täällä on melko reippaat tuulet, mutta nyt on hyvin heikkotuulista. Emme viitsi lähteä ajamaan koneella. Viikon odotus ei tunnu missään, eikä vielä kahdenkaan... Täällä on mukava olla ja kiirettä ei ole.

**Johanna ja Timo
Vesalainen,
S/Y Iiris
Puerto de Mogán,
Gran Canaria
12.4.2015**



ps. Lisää seikkailuistamme voi lukea meidän blogista www.kauaspois.fi

KMK – HSK -retkisatama- yhteistyö voimistuu



Var är Högböte?

HSK:n ja ystävyysseuramme Kungliga Motorbåt Klubbenin (KMK) välillä aloitettiin jo kaudella 2009 retkisatamayhteistyön kokeilu. Tästä uudesta yhteistyöstä kirjoitti kunniajäsenemme Rauno Alatalo 2008 vuosikirjaamme johdannon, saariesittelyn ja sopimusluonnoksen.

Vuosien saatossa saarivierailujen vaihtotase on ollut meille hyvinkin voitollinen, sillä useampi hoskilainen venekunta on otettu ystävällisesti vastaan KMK:n Högbötesssä. Parhaimmillaan tämän on voinut lukea Matti Vuorimaan ja m/s Entill II veneensä hienossa matkakertomuksessa 4/2009 Hoskilaisessa, loistavasti kuvitettuna. Myös KMK:n Djurgårdshamn on mahdollinen vierailusatama, tosin sillan takana, neljän metrin alituskorkeudella. Ennakoilmoittautuminen satamakapteeni Johan Lindmarkille +46702 60 27 13 tai hamnen@kmk.a.se.

Vasta viime kesään saimme saarivieraita KMK:lta, kun varakommodori Erik Lundqvist ja vaimonsa Birgit rantau-

tuivat Grand Banks veneellään Ormikselle. He kehuivat kovasti saartamme ja siellä saamaansa saunalämpimää vieraanvaraisuutta.

Aiempien kolmen Suomen 1984, -89 ja -99 ja Pietarin 2003 ICCY tapaamisten yhteydessä KMK:n venekuntia on toki ollut vierainamme. KMK on yli 30 vuotta ollut mukana ICCY toiminnassa, Magnus Anderberg perustajajäsenenä ja Erik Lundqvist aktiivina Council jäsenenä ja tämän vuoden ICCY presidenttinä.

ICCY 2015 tapaaminen on Tukholman Wasahamnetissa 1. – 6.8., ja sitä isännöi 100 v. juhliava KMK. Valinnainen ohjelma alkaa KMK:n Högböte saarella ja lippuseremoniat ovat Villa Godthemissa. Djurgårdenissa sijaitseva upeaksi kunnostettu rakennus toimii KMK:n ja kolmen muun (auto-, lento- ja purjehdus-) kuninkaallisen klubin päämajana ja on myös yleinen ravintola.

KW

Helsingfors Segelklubb (HSK) ja Kungliga Motorbåt Klubben (KMK). Sopimus rajoitetusta vierailuoikeudesta retkisaarissa.

1. HSK:n jäsenellä on oikeus käyttää HSK:n tunnuksiin oikeutetulla venellä KMK:n retkisatamaa Högböten saarella (N59° 23.419 E18° 53.243) lähellä Stora Möjaa Tukholman saaristossa ja KMK:n jäsenellä vastaavasti oikeus käyttää KMK:n tunnuksiin oikeutetulla veneellä HSK:n retkisatamia Hasselholmen, Ormholmen ja Risholmen Suomenlahden saaristossa seuraavasti.
2. Yhden tai kahden veneen vierailut ovat tilan sallissa mahdollisia ilman ennakoilmoitusta. Vierailu aika ei ilman pakottavaa syytä saa ylittää kahta yötä.
3. Vähintään kolmen veneen yhdessä liikkuvaa ryhmää, käsitellään eskaaderina, jonka vierailusta ja sen ehdoista, ellei se ole saanut nimenomaista kutsua, on sovittava riittävän ajoissa etukäteen.

4. Vierailevan veneen tulee käyttää seuransa lippua, viirejä tai muita tunnuksia. Veneen päällikön tulee tehdä ilmoitus veneensä saapumisesta ja poistumisesta satamemestarille tai satamakirjaan.
5. Vieraileva vene on vapautettu kauden 2015 vierailumaksusta, mutta on velvollinen suorittamaan muut käyttökorvaukset, kuten sähkön, saunan, kauppaveneen yms. osalta.
6. Vierailevan veneen päällikkö on vastuussa miehistönsä käyttäytymisestä; satamasääntöjä ja hyvää vierailutapaa on noudatettava. Isäntäseuran jäseniä kehoitetaan osoittamaan avuliaisuutta ja ystävällisyyttä vierailijoita kohtaan.
7. Yhteistyön helpottamiseksi osapuolet toimittavat kauden alkaessa toiselle osapuolelle luettelot jäsenistöstään, näiden veneistä (vuosikirja), sekä retkisatamasäännöt ja muut ohjeet pääkohdin.
8. Yhteyshenkilöinä toimivat Kalevi Westersund, HSK (+358 400 808620) sekä Lars Eriksson ja Rolf Sandberg, KMK (+46 702 59 92 29)



Vilkas maaliskuu Klubitalolla



Masto poikki

Hoskilaisessa no 1/2015 Kallu Westersund kuvasi 11.7.2014 lomapurjehduksen alun kokemuksiinsa. Miten näin voi tapahtua? Miten on mahdollista, että masto noin vaan menee poikki? Aiheeseen syvennyimme 10. maaliskuuta Vene Bremerin kokeneen mastomaakarin Veikko Pilven johdolla. Hän kertoi seikkaperäisesti kuvin ja sanoin yli 70 hengen Iso Pässä-saliin kokoontuneelle kuulijalle, miten mastohaavereita voi välttää. Monen HSK:n veneen mastoa varmasti tarkistetaan keväällä.

Hallituksen tapaaminen uusille ja vanhoille jäsenelle

Maanantaina 16.3. yli 20 uutta jäsentä oli vastannut kutsuun tavata hallitusta Klubitalolla. Hallituksen jäsenet olivat paikalla esittelemässä monipuolisesti HSK:n toimintaa. Tilaisuudessa esiteltiin eri toimintojen yhteyshenkilöt ja yhdistyksen säännöt. Käytiin lävitse kotisatama ja retkisaalet. Opastettiin katsastus-, telakointi- ja vartiointikäytäntöihin ja kerrottiin kauden tulevasta tapahtumista. Illan päätteeksi oli pieni alueen ja tilojen tutustumiskierros. Ei olisi pahitteeksi jos myös vanhat jäsenet kävisivät kuuntelemassa ja keskustelemassa kerhon asioista näissä tilaisuuksissa. Näitähän järjestetään aina pari kertaa keväisin.

Hård eller mjukfärg?

Endast stäplatser återstod för de sista som trängdes i möteslokalen Stora Bässen 18 mars då bottenmålning skulle diskuteras. Över 90 HSK:are hade ställt upp för att höra hur bottenmålning framöver skall utföras i hemhamnen. En rad experter hade ställt upp för att erätta om giftfärger ur olika synvinklar. Hanna Haaksi från Häll Skärgården Ren rf inledde med en presentation av olika typer av giftfärger och dess miljöpåverkan (se hennes artikel på sidan 12). Risto Pellikka och Tomi Henttinen berättade om vilka utmaningar HSK står inför för att minimera miljöriskerna då giftfärger används (se artikeln på sidan 10). Klart är att noggranna direktiv kommer att ges hur båtbottnen skall behandlas och rengöras vid upptagning hur slipning skall ske och vilken typ av färg det är möjligt att använda. Joni Leeve och Jallu Järvinen båda med lång erfarenhet berättade om hur slipning och målning borde ske. En mycket livlig diskussion utspann sig om mjuka eller hårda giftfärger. Kvällen lämnade knappast någon i salen oberörd och gav var och en tankeställare.



Tupa täynnä

S/y Defyr ja s/y Leopard ARC 2014 -kilpailussa

Keskiviikkona 25.3. oli noin 40 henkilöä koolla klubitalossa kölivenetoimikunnan järjestämässä klubi-illassa kuuntelemassa kertomuksia ARC 2014 -kilpailussa historiallisen ennätyksen tehneen Leopard by Finlandin sekä luokkavoiton ottaneen s/y Defyrin tarinoita. Leopard -projektista ja tiimin kokemuksista oli puhumassa tiimin projektijohtaja Samuli Leisti ja Defyrin matkasta Perttu Rönkö. Kokemukset olivat varsin erilaiset. Leopardilla menttiin aaltojen harjoilla tai läpi surffaamalla 30 solmun vauhdissa. Defyrilla taas seilattiin leppoisammin 7,5 solmun keskinopeudella. Leopardin purjehduksesta voit lukea Hoskilaisessa no 1/2015.

ARC 2104 viiri saadaan takaisin



Tulevia arvokilpailuja HSK:lla

HSK:lla on vahvat perinteet purjehduksen arvokilpailujen järjestämisessä. Lähes kaikkien olympialuokkien MM- tai EM-kilpailuja on vuosien saatossa purjehdittu HSK:lla. Myös useat kölivenuoluokat on nähty radoillamme kilpailemassa joko maailman- tai euroopanmestaruuksista.

Nyt vuosina 2016 – 2018 saamme taas iloita kansainvälisten huippupurjehtijoiden suorituksista kun sekä klassiset köliveneet, kuten Louhi, Pohjoismainen kansanvene ja H-vene, että modernit vauhdikkaat RS:X-laudat ja Melges 24 -luokat kilpailevat huipputasolla radoillamme.

Tässä pieni kertaus lähivuosien ohjelmasta luokkakäytävien yhteenvetona.

Nordic Folkboat Gold Cup 2016

Kisaputken aloittaa Folkkarien Gold Cup. Pohjoismainen kansanvene eli Folkkari on 1942 järjestetyn suunnittelu-kilpailun tuloksena syntynyt konstruktio. Merikelpoinen klassikko on keliin kuin keliin sopiva "cruiser / racer".

Nordic Folkboat Gold Cup, Senaattori Hagelsteinin muistopalkinto, on kansainvälinen kilpailu joka on purjehdittu vuodesta 1963 lähtien. Konsuli Hans Hagelstein Lübeckista lahjoitti pokaalin isänsä senaattori Alfred Hagelsteinin muistoksi ja aloitti tämän tradition jonka perimmäinen idea on luoda yhteyksiä ja ystävyystta saks-

laisten ja pohjoismaalaisten purjehtijoiden välille.

Folkkareiden Gold Cup on vuosittainen kilpailu joka järjestetään joko Saksassa, Tanskassa, Ruotsissa ja nyt ensimmäistä kertaa Suomessa. Kilpailu purjehditaan normaalina fleetkisana, mutta voittajaksi julistetaan se pursiseura jota voittanut vene edustaa.

Koska Folkkariluokassa ei purjehdita PM-, EM- tai MM-kisoja niin Gold Cupia pidetään Folkkareiden epävirallisena MM-kisana.

Pokaalin saa omaksi kun kuusi kertaa voittaa Gold Cupin. Näin on käynyt kolme kertaa Cupin historian aikana. 1974 Kjøbenhavns Amatør-Sejlkub ja Kerteminde Sejlkub vuosina 1982 ja 1994. Molemmat pursiseurat ovat kuitenkin aina laittaneet pokaalin takaisin kierto.

Tanskalainen pursiseura on voittanut Gold Cupin 42 kertaa, saksalainen 9 kertaa ja ruotsalainen kerran.

Kilpailu purjehditaan ilman spinaakkeria, fokkaa spiraatien. Luoviosuuden pituus pitää olla vähintään 1,8 mpk:a. 6 – 8 lähdöstä neljä lähtöä pitää saada purjehdiksi jotta Gold Cup voidaan jakaa voittajalle.

Parhaimmillaan on Gold Cupissa ollut 96 venettä lähitölinjalla. Ihan tuohon lukuun emme varmaan heinäkuun viimeisellä viikolla 2016 pääse Ytterskärillä, mutta noin 50 venettä linjalla on hyvin realistinen luku. Kaukaisimmat purjehtijat tulevat näillä näkymin San Franciscosta ja lähimmät (ei suomalaiset) Tallinnasta.

Petri Vuorjoki, F FIN-304, HSK

H-veneiden MM-kilpailut 2016

Heti kansanveneiden jälkeen seuraavalla viikolla elokuun alussa 2016 ovat H-veneet kilpailemassa MM-tittelistä vesillämme.

H-vene on Hans Groopin suunnittelema hieman yli kahdeksan metriä pitkä kölivene, jota tyypillisesti purjehditaan kolmen hengen miehistöllä. Vene on myös tuttu näky kotivesillämme saaristomme väylille hyvin sopivana matkaveneenä. H-veneellä kilpaillaan hyvin aktiivisesti sekä Tanskassa että Saksassa. Myös tähän tapahtumaan voimme odottaa viidenkymmenen veneen laivuetta.

Kun samana kesänä olemme vielä mukana RS:X-lautojen Euroopan mestaruuskisojen järjestelyissä osana HSRM-organsaatiota, tulee vuosi 2016 olemaan yksi aktiivisimmista kilpailutapahtumavuosista HSK:lla.

RS:X Europeans 2016

Windsurfing eli purjelautailu sai alkunsa 60-luvulla Amerikan länsirannikolla, ei liene kaukaa haettava että sen kehittivät niin sanotut "rantaeläjät". Pian kuitenkin harrastus sai organisoidut muodot, ei vähiten Havaijilla asuneen Robby Naish'in ansiosta. Kilpailtiin monenlaisilla laudoilla ja kehitys oli nopeaa ja jo 1984 purjelaudat olivat ensimmäisen kerran mukana olympialaisissa. Suomeen harrastus tuli 70 luvun loppupuolella ja laji kasvatti nopeasti suosiota.

Kilpailutoiminta oli vilkkainta 80-luvulla missä suurimmassa tapahtumassa Lauttasaaren ympäripurjehduksessa yllettiin 1.000 kilpailijan määrään! Lautailijamme kiersivät ahkerasti kansainvälisiä kilpailuja ja vuosina 1996 ja 2000 Minna Aalto edusti Suomea Olympialaisissa. Kilpailuissa käytettyä lautaa oli vaihdettu useampaan kertaan, mutta 2008 välineeksi valittiin RS:X -merkinen lauta, ja samalla laudalla kilpaillaan ainakin vielä 2020 Tokiossa. Kuten kaikki muistamme, oman seuramme Tuuli Petäjä-Sirén saavutti Lontoon olympialaisissa hopeamitalin.

Kesällä 2016 on tarkoitus järjestää luokan Euroopan mestaruuskilpailut Helsingissä. Kilpailuun odotetaan hukan yli 200 kilpailijaa kymmenistä eri maista. Rata-alue

tulee sijaitsemaan Hernesaaren edustalla ja koska laji on vauhdikas värikkäine purjeineen niin ne varmasti kiinnostavat myös katselijoita - onhan ajankohta heinäkuun ensimmäinen viikko parasta loma-aikaa. Lisämausteen meille suomalaisille tuo varmasti myös se, että kyseessä on Tuulin viimeinen arvokilpailu ennen Rion Olympialaisia.

Ted Gröndahl

Melges 24 Worlds 2017

Kansainvälisen Melges 24 luokan vuosikokous päättyi 6.12.2014 myöntää vuoden 2017 Melges 24 luokan Maailmanmestaruuskilpailut Suomeen ja HSK:lle.

Kokouksessa oli edustamassa Suomen Melges 24 -luokkaliiton puheenjohtaja Tomi Hakola. Hän esitteli kokoukselle Suomen ja HSK:n anomuksen joka oli käytännössä sama joka esiteltiin kokoukselle vuonna 2013. Tuolloin vastassa oli Tanskan Middelfart joka äänestyksessä voitti vuoden 2015 MM kisat itselleen. Tämän vuoden kokouksessa vastaan asettui Italia monella vaihtoehdolla mm. Garda, Trapani. Kisahakemusten esittelyiden jälkeen oli vuorossa maailmanlaajuinen äänestys. Äänestyksessä jokainen äänioikeutetusta 26 maasta saa vuorollaan antaa oman äänensä.

Tomi Hakola kertoo äänestyksestä, "Hakemusten esittelyiden jälkeen oli hyvä olo. Kaikki voitava oli tehty. Hakemuksemme ja esille nostetut asiat olivat todella hyviä. Kun äänestyskierros lähti käyntiin jännitti aivan älyttömästi. Tuli mieleen, että toista kertaa äänestystä Suomen MM kisoista ei voi hävitä. Kun kolme isointa maata (Saksa, USA, Australia) olivat antaneet äänensä Suomelle tuulettelin itsenäni pöydän alla. Kun kaikki äänet oli laskettu oli olo todella epätodellinen. Vuoden 2017 Melges 24 MM kisat Suomeen – Y E S!"

Suomalainen kilpapurjehdus tarvitsee isoja kansainvälisiä arvokilpailuja ja ennenkaikkea ison kansainvälisen yksityispöytäluokan arvokilpailuja. Suomen Melges



Kuvat: Pierrick Contin www.pierrickcontin.fr



Kuvat: Pierrick Contin www.pierrickcontin.fr



24 luokkaliitto odottaa 2017 kisoihin yli 80 venekuntaa lähes 20 eri maasta ympäri maailmaa. Kaukaisimmat varmasti tulevat Jenkeistä, Chilestä ja Australiasta.

Puheenjohtaja ja vuodesta 1999 luokassa purjehtinut Tomi Hakola jatkaa, "Nyt kun kisat saatiin vuodelle 2017 on kaikilla riittävästi aikaa laittaa projekti käyntiin ja viiritäytyä lähes kolme kautta MM -kisoihin. Edellisen kerran Suomessa purjehdittiin Melges 24 arvokisamitaleista vuonna 2003. Tallinnassa Melges 24 luokan Maailmanmestaruudesta taisteltiin vuonna 2010. Odotan, että jo nyt vahva 19 veneen laivueemme aktivoituu ja vahvistuu entisestään. Tämän lisäksi tulemmekin tekemään valtavasti työtä, että saamme kisoihin vähintään 20 suomalaisvenettä. Lisäksi Viron 6 veneen flecttiä on tavoitteena kasvattaa yli 10 veneeseen. Mikä parasta pitkälle ei tarvitse lähteä hakemaan venevauhtia – kansainvälisen tason vastusta löytyy riittävästi kotivesiltä ja Pohjoismaista. Mutta isoja yli 60 Melges 24 lähtöä kannattaa ajaa useita ennen MM kisoja."

Melges 24 kansainvälinen ISAF:n alainen yksityistyyppikö-liveneluokka. Veneen on suunnitellut Reichel / Pugh yhteistyössä Buddy ja Harry Melgesin kanssa. Ensimmäinen Melges 24 purjehti vuonna 1993. Melges 24 on 7,84 m pitkä, 2,5 m leveä ja reilu 800 kiloa painava urheiluvene joka käyttäytyy kuin iso jolla. Kevyt ja paljon purjepinta-alaa – avotuulella yli 80 neliötä. Avotuulella yli 18 solmun vauhdit ovat arkipäivää. Vene vaatii miehistöltä sekä krys-

sillä että avotuulella paljon. Taktisesti ja teknisesti. Erot ovat todella pienet ja ne tulevat koko miehistön suorituskyvystä.

Kun veneluokkaan siirtyminen kiinnostaa ota yhteyttä, Tomi Hakola tomi@melges24.com 040 535 2020.

Katso lisää, www.melges24.fi ja www.melges24.com.

Tomi Hakola,
Melges 24 -luokkaliiton puheenjohtaja

Louhien Gold Cup 2018

HSK:lla on aktiivinen Louhilaivue ja siksi on hienoa, että kesällä 2018 saamme tämän klassikkoveneen kansainväliset huipputiimit vieraaksemme.

Drake eli Louhi on norjalaisen Johan Ankerin suunnittelema 1929. Nimi on väärin käännetty muille kielille paitsi suomeksi. Se on 8,9 m pitkä, painaa 1,7 tn, kolmen hengen kilpavene. Alun perin junioriveneeksi suunniteltua venettä voi purjehtia myös neljä, kunhan miehistön yhteispaino ei ylitä 285 kg.

Louhien Gold Cup purjehdittiin ensimmäisen kerran 1937 ja siitä tuli hyvin nopeasti purjehtivan yhteisön erittäin korkealle arvostama kansainvälinen malja. Se on purjehdittu sotavuosia lukuunottamatta joka vuosi Euro-

Kuvat: Erik Lähteenmäki



passa, Newport/USA on yhtenä ehdokkaana GC 2019, asia päätetään Pariisin AGM:ssä 24.10.2015.

Louhi on suurin yksityistyyppikö-liveneluokka maailmassa. Kansainvälisiä kilpailuja järjestetään MM:t, joka toinen vuosi, EM:t joka vuosi ja neljä korkeimman kategorian Grand Prix:tä Cannes, Duarnenez, Hollanti ja Saksa. Duarnenez:ssä arvotaan kilpailijoiden kesken uusi Petticrow's louhi.

Välimerellä järjestetään talvisarja mihin kuuluu Cannes'n neljä regattaa ja Italian mestaruus San Remosa, sekä Monaco, Ski/Voile Antibes'ssa, St Tropez ja La

Grande Motte Pääsiäisenä. Cascaisilla on oma talvisarja. Toukokuusta lokakuuhun on ympäri Eurooppaa joka viikonloppu louhikilpailuja.

Suomessa on kuusi louhien ranking-kilpailua Helsingissä ja Hangossa, missä on 7. – 9.7.2015 luokka- ja avoin Pohjoismaiden mestaruuskilpailu.

Lisätietoa voit etsiä kansainvälisen liiton IDA:n sivuilta intdragon.net, Suomen Louhiliiton sivuilta www.finnish-dragon.fi tai FB:sta Louhipurjehtijat-Drakseglare- Finnish Dragon.

Teuvo Hyvönen, Louhiliiton kapteeni

HSK:n tulevat arvokilpailut yhteenvetona

- 2016 Gold Cup Pohjoismainen kansanvene MM-kilpailut H-vene EM-kilpailut RS:X
- 2017 MM-kilpailut Melges 24
- 2018 Gold Cup Louhi

Henrik Andersson



Kuva: Erik Lähteenmäki





RS:X
Kuva: Ville Sirén

”Venetsialainen ilta”

...on länsirannikon mökkiläisten keskuudessa syntynyt perinne, jolla heitetään hieman haikeat jäähyväiset luonnonläheiselle mökkielämälle ja valmistaudutaan aloittamaan pitkä seuraavan kesän odotus.

Tapahtuman ajankohdaksi on määritelty elokuun viimeinen lauantai. Kouluthan alkoivat ennen vasta syyskuun alussa ja tämä oli ajankohta, jolloin perheet muuttivat takaisin kaupunkiasuntoihin (ja perheenpään kesäleskeys väistämättä päättyi...).

Venetsialaisen illan keskeinen – ja usein ainoa – ohjelmanumero on perinteisesti lyhtyjen tai soihtujen polttaminen illan pimetessä lähellä vesirajaa. Tarkoituksena on tarjota muille mökkiläisille mahdollisimman kaunis näkymä heijastuksineen.

Tapahtumaan ei ole kuulunut mitään laajempaa yhteis-seurustelua. Kukin skääläsi sään ja tunnelman mukaisin ainein omassa tai ehkä mökkinaapurinkin seurassa ja huokaili Suomen suven lyhyttä.

Tämän perinteen toi Ormikselle jo 1984 s/y Tinton kipparska Sinikka, jonka kippari Ilkka Komi oli käynyt kaappaamassa Raumalta. Asia paljastui tammikuun 2013 nostalgisessa klubi-illassa. Risukkoon tämä hienoksi opittu perinne voitiin kloonata 2000.

Omat eväät – omat kujeet

**Tervetuloa
jo perinteeksi muodostuneisiin
”Venetsialaisin”
Ormholmenille tai Risholmenille
lauantaina 29.8.2015!**

Tapahtumakalenteri 2015

TOUKOKUU

11.05.	Katsastus	TUR
12.05.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
16.05.	S. Wikströmin saaristopurjehdus LYS	KIL
16.05.	Vesillelasku; pohjois kenttä	SAT
17.05.	Pro Sailor Race saaristopurjehdus ORC	KIL
vko 20	Hoskilainen no 2 ilmestyy	TIE
18.05.	Katsastus	TUR
19.05.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
19.05.	Hallituksen kokous	HAL
21.05.	Torstaipurjehdus	KVE
22. – 24.05.	NAANTALIN VENEMESSUT	
23.05.	Talkoot Ormholmen	RET
25.05.	Katsastus	TUR
26.05.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
28.05.	Torstaipurjehdus	KVE
30.05.	Vesillelasku; eteläkenttä	SAT
31.05.	WB Sails round the buoys race ORC, IRC, X-99	KIL

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

Kuva: Matti Vuorimaa

KESÄKUU

01.06.	Katsastus	TUR
01. – 05.06.	Purjehduskoulu	JUN
02.06.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
06.06.	Talkoot Risholmen	MAT
08. – 12.06.	Purjehduskoulu	JUN
09.06.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
11.06.	Sataman siivoustalkoot	
11.06.	Torstaipurjehdus	KVE
12. – 14.06.	Suomen mestaruus H-vene	KIL
15.-18.06.	Purjehduskoulu	JUN
15.06.	Katsastus	TUR
16.06.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
16.06.	Hallituksen kokous	HAL
19.06.	Talkoot Hasselholmen	RET
30.06.	Katsastus	TUR

HEINÄKUU

05. – 12.07.	CA Baltic Rally 2015 round Rugen	MAT
10. – 12.07.	TALLINNAN MERIPÄIVÄT, Lentosatama	
heinäkuu	Kesälomaeskaaderi Ruotsin länsirannikolle ja paluu Göta kanavan kautta	MAT
18. – 25.07.	Muhu Väinä 58. Regatt, Tallinnasta Pärnuun	
27. – 31.07.	Purjehduskoulu	JUN

ELOKUU

01. – 06.08.	ICCY Stockholm, Wasa Hamn	MAT
03. – 07.08.	Purjehduskoulu	JUN
04.08.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
06.08.	Torstaipurjehdus	KVE
11.08.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
13.08.	Torstaipurjehdus	KVE
14.08.	OrmisJippo perhepurjehduskilpailu, startti klo 16.00	KVE

15.08.	OrmisJippo	MAT
15.08.	VIAPORIN TUOPPI	
17.08.	Tiedotustoimikunnan kokous	TIE
17.08.	Hoskilainen no 3 deadline	TIE
18.08.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
20. – 23.08.	UIVA – FLYTANDE	
25.08.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
27.08.	Torstaipurjehdus	KVE
29.08.	Venetsialaiset, Ormis ja Risukko	MAT

SYYSKUU

01.09.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
03.09.	Torstaipurjehdus	KVE
05.09.	Henri Lloyd Race ORC, IRC, LYS	KIL
05.09.	Lauttasaaren ympäripurjehdus Laudat	KIL
06.09.	Saaristopurjehdus LYS	KIL
08.09.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
11.09.	Hoskilainen no 3 ilmestyy	TIE
10.09.	Torstaipurjehdus klo 17.30	KVE
12.09.	Talkoot Risholmen	MAT
07.-09.	Suomen mestaruus F	KIL
12.-13.09.	HSK Star Race Luokkamestaruus	KIL
15.09.	Tiistapurjehdus	JUN/KVE
19.09.	Talkoot Ormholmen	MAT
21.09.	Tiedotustoimikunnan kokous	TIE
19.09.	Talkoot Ormholmen	MAT
22.09.	Tiistapurjehdus, HSK kevytvenemestaruus	JUN/KVE
26.-27.09.	Joukkue SM kilpailu, Optimistit	KIL
28.09.	Hoskilainen no 4 deadline	TIE

LOKAKUU

03. – 10.10.	SPV lomapurjehdus Montenegrossa, OnSail	MAT
24.10.	Hallituksen kokous	HAL
27.10.	Hoskilainen no 4 ilmestyy	TIE



SiistiBiitsi -siivous- kampanja



Siistinä, PSS organisoii jo toista kertaa valtakunnallisen rantojen siivoustalkookampanjan. Päätalkootapahtuma on la 23.5., joka sopii hyvin Ormholmenin talkoisiin ja Risholmenin talkoilla jatketaan la 6.6. Kampanjan aikana kerätään myös arvokasta tietoa rannoilta löytyvien jätteiden laadusta ja määrästä. Tänä vuonna saadaan tietoa myös sisävesien rantaroskista, jotta voidaan verrata tilannetta meren rannikkoon. Roskainfoa, roskapuhetta ja ympäristöoppia löytyy kotisivuilta runsain mitoin.

Roskien keruu ja roskalomakkeiden täyttäminen soveltuvat koko perheen tapahtumaksi.

Lisäksi voi osallistua "Vähäks Siistii" -talkookilpailuun.

Viime vuonna yli 1.500 valistunutta osallistujaa keräsi ainakin 45.000 roskaa 110:sta kohteesta. Muovien ja tupakantumpien osuus oli yhteensä 69 %. Parikymmenen pурсiseuran joukossa HSK nousi kärkeen kahdella kohteellaan: Ormiksella löytyi paljon muovia ja Jätkäsaaren "paukkulankoja" ja Risukossa tupakantumppeja ja neljä "lainapeitettä". Saapa nähdä mitkä ovat tämän kevään roskasaaliita.

www.siiistiibiitsi.fi ja www.pidasaaristosiiistina.fi

Itäinen Suomenlahti ympäri

Kotkan Pурсiseura järjestää eskaaderin "Itäinen Suomenlahti ympäri". Veneitä kutsutaan sekä Suomenlahden rannan seuroista että Saimaan alueen seuroista. Eskaa-deri on seurojen välistä yhteistyötä mitä parhaimmillaan. Matka soveltuu sekä purje- että moottoriveneille. Eskaa-derin aika 26.6. – 4.7. ja reitti: Kotka – Klamila – Viipuri – Koivisto – Terijoki – Pietari – Kronstadt – Haapasaa-ri. Osallistujaveneiden lukumäärä on rajallinen, kysy lisää: Veijo Parviainen, 0440 787 531, veijo@kotkasailing.com Ilmoittaudu mahdollisimman pian jotta mahdut mukaan.



Useful Information from the Baltic Sea

Baltic Sea Cruising Network, BSCN -yh- teisö on useamman vuoden ajan kerännyt ja koostanut käytännönläheistä tietoa kaikista yhdeksästä Itämeren reunavaltiosta sekä Norjasta että Brittein saarista. Vesistöolosuhteet Itämeren länsi- ja itäpuolella ovat hyvinkin erilaisia ja historiallisesti Baltian maat ja Venäjä ovat olleet auki vasta parikymmentä vuotta. Varsinkin ensikertalaiselle näistä tietopaketeista on suurta hyötyä matkalla uuteen kohdemaahan.

Nämä 11 kpl Useful Information -koostetta on päivitetty viimeksi maaliskuussa 2015 ja ne löytyvät kunkin maan liittojen ja merkittävien seurojen kotisivuilta. www.spv.fi -> Veneily -> Matkaveneily -> Veneily ulko- mailla ja www.hoski.fi -> Toimikunnat -> Matkaveneily.

SPV-matkapurjehdus Montenegro 3. – 10.10.

OnSail järjestää yhdessä SPV:n kanssa kaikille avoimia matkapurjehduksia keväällä ja syksyllä. Välimerellä voi vaivattomasti jatkaa veneilykauttaan molemmista päistä ja laajentaa veneilyalueitaan. Lähtökynnys on matala ja mukaan voi lähteä oman tai useamman venekunnan kanssa, gastipörssin kautta tai osallistumalla purjehdus- kursseille. Liiton kotisivuilla on uusi perehdytysvideo.

Viikko-ohjelma on sopivan väljä ja mukavaa yhteistä iltaohjelmaa on luvassa.

Nyt voi päättää veneilykautensa Välimeren vähemmän purjehdituilla vesillä. Kotorinlahdelta ja Montenegron 70 mailia pitkältä rannikolta löytyy kaupunkeja, pieniä kyliä ja luonnonlahtia. Kaikki varatut veneet ovat uusia, noin vuoden ikäisiä Beneteau Oceanis -mallistoa. Lähtö- ja pa- luusatomana on viehättävä Budvan kaupunki.

www.onsail.fi

Yli 60 vuotta laadukasta nosturipalvelua



Helsingin Nosturit Oy Kuljetusliike Jouni Meling Oy

puh. (09) 350 5600 www.sjoman.com



Herkkuja kiikarissa!

yhteishyvä.fi
yli 4000 testattua reseptiä

S-MARKET
Enemmän kuin edullinen

Palvelemme ma-pe 7-21, la 7-18, su 12-18
S-market Itälahdenkatu, Itälahdenkatu 27, p. 010 76 66000
S-market Lauttasaari, Lauttasaarentie 28-30, p. 010 76 62200



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



KILPAILUPÄIVÄT: kevätkausi - 21.5 - 28.5 - 4.6 - 11.6 syyskausi - 6.8 - 13.8 - 27.8 - 3.9 - 10.9
Syyskauden viimeinen kilpailu 10.9 on myös HSK:n kölivenemestaruuskilpailu

LÄHTÖ: Klo 18:00 (Huom. 10.9 lähtö klo 17:30) Viestilippu D
Kaikki veneet lähtevät yhdessä lähdössä

SÄÄNNÖT: Kilpailussa noudatetaan ISAF:n Purjehduksen kilpailusäännöissä
2013-2016 määritellyjä sääntöjä. Kilpailu purjehditaan LYS -tasoituksin.

POIKKEUS SÄÄNTÖIHIN: Kilpailuissa yhden ja kahden hengen miehistöllä purjehtivat veneet saavat käyttää
lähtöviestin jälkeen autopilottia ohjauksen apuna, poislukien merkkilanteet.

RADAT: Katso erillinen rataselostus ja -kartta. Rata ilmoitetaan kirjaintaululla ennen lähtöä.

LÄHTÖ: Varoitusviesti 5 min. ennen lähtöä. (viestilippu ylös)
Valmiusviesti 4 min. ennen lähtöä (valmiusviesti ylös)
Valmiusviesti 1 min. ennen lähtöä (valmiusviesti alas)
Lähtö (viestilippu alas)

ENIMMÄISAIKA: Maali sulkeutuu klo. 20:30

PISTELASKU: Yksi piste osallistumisesta sekä jokaisesta voitetusta veneestä. Lisäksi bonuspisteet
kolmelle ensimmäiselle (3-2-1). Veneen kokonaisrankingiin lasketaan viisi parasta
osakilpailutulosta.

TULOKSET: Tulokset ja päivän parhaan palkitseminen ravintola Blue Peterissä heti kilpailun jälkeen.

PROTESTIT: Kilpailut purjehditaan Purjehduksen kilpailusääntöjen mukaisesti rehdisti ja sääntöjä
noudattaen.

LAIVALIIKENNE: Kauppalaivoja on väistettävä!

VAKUUTUS: Jokaisen kilpailevan veneen tulee olla vakuutettu omia sekä toisen osapuolen
vahinkoja vastaan.

ILMOITTAUTUMINEN: Ilmoittautuminen HSK:n kotisivujen kautta. **Jokaiseen osakilpailuun
tulee ilmoittautua erikseen.**

Tervetuloa

Kölvienetoimikunta
Kilpailulautakunta



VIESTILIPPU D

LIITTEET: Rataselostus
Ratakartta

Päivitetty 15.4.2015



LÄHTÖ- JA MAALILINJA:

- Linjan toinen pää oranssi lippu maissa.
- Linjan toinen pää itäjääpoiju (n. N 60°09,05'; E 24°54,06').

RATA A:

- Lähtö HSK:n edustalta. Lähtölinja ylitetään pohjoisesta etelään.
- Edetään Melkin ja Pihlajasaaren välistä etelään.
- Melkin itäpuolella oleva punainen jääpoiju (n. N 60°07,99' E 24°54,17') jätetään oikealle.
- Melkin kaakkoispuolella oleva punainen jääpoiju (n. N 60°07,58' E 24°54,18') jätetään oikealle.
- Koirakarin uusi UUSI itäviitta (n. N 60°07,37' E 24°54,69) jätetään vasemmalle.
- Purjehditaan Pihlajasaaren ja Tiirakarin välistä koilliseen.
- Eteläjääpoiju (n. N 60°08,60'; E 24°56,80') kierretään vastapäivään.
- Palataan Pihlajasaaren ja Tiirakarin välistä.
- Koirakarin UUSI itäviitta (n. N 60°07,37' E 24°54,69) jätetään oikealle.
- Melkin kaakkoispuolella oleva punainen jääpoiju (n. N 60°07,58' E 24°54,18') jätetään vasemmalle.
- Melkin itäpuolella oleva punainen jääpoiju (n. N 60°07,99' E 24°54,17') jätetään vasemmalle.
- Kierretään itäviitta (n. N 60°09,47'; E 24°53,80') vastapäivään.
- Maali HSK:n edustalla. Maalilinja ylitetään pohjoisesta etelään.

Radan pituus n. 8,0 Nm Koordinaatit WGS-84

RATA B:

- Rata muuten sama kuin rata A, mutta purjehditaan Melkin itäpuolella olevalta punaiselta jääpojulta
(n. N 60°07,99' E 24°54,17') maaliin ja jätetään itäviitta (n. N 60°09,47'; E 24°53,80') kiertämättä.
- Maalilinja ylitetään etelästä pohjoiseen.

Radan pituus n. 7,2 Nm Koordinaatit WGS-84

RATA C:

- Lähtö HSK:n edustalta. Lähtölinja ylitetään pohjoisesta etelään.
- Edetään Melkin ja Pihlajasaaren välistä etelään.
- Melkin itäpuolella oleva punainen jääpoiju (n. N 60°07,99' E 24°54,17') jätetään oikealle.
- Melkin kaakkoispuolella oleva punainen jääpoiju (n. N 60°07,58' E 24°54,18') jätetään oikealle.
- Melkin eteläpuolella pohjoisjääpoiju (n. N 60°07,30' E 24°53,54) jätetään oikealle.
- Purjehditaan Pihlaiston ja Melkin välistä.
- Käärmeluotojen koillispuolella sijaitseva punainen poiju (n. N 60°09,00' E 24°51,30') kierretään vastapäivään.
- Lauttasaaren selällä oleva länsiviitta (N 60°08,48' E 24°51,73') jätetään vasemmalle.
- Purjehditaan Melkin pohjoispuolella olevasta puna-vihreä lateraali viittaportista (n. N 60°08,23' E 24°53,36').
- Kierretään itäviitta (n. N 60°09,47'; E 24°53,80') vastapäivään.
- Maali HSK:n edustalla. Maalilinja ylitetään pohjoisesta etelään.

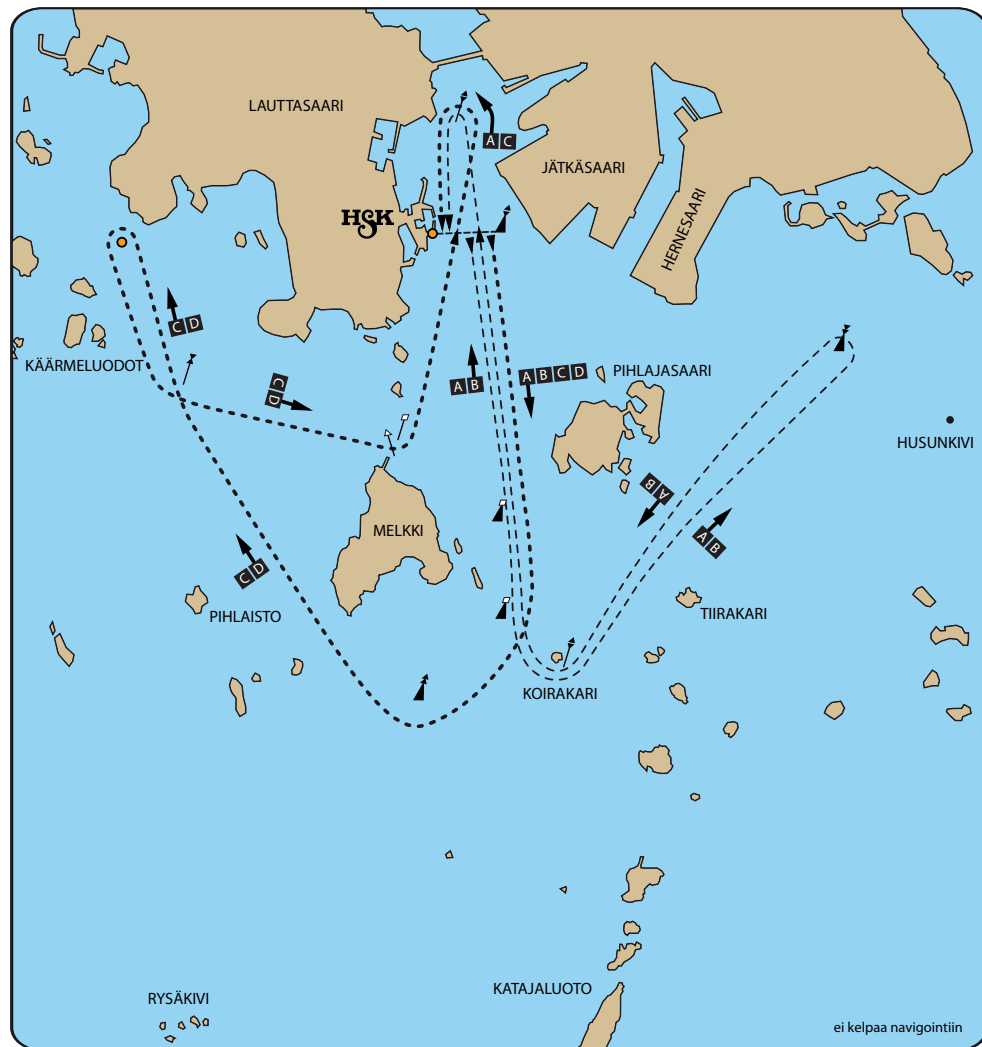
Radan pituus n. 7,3 Nm. Koordinaatit WGS-84

RATA D:

- Rata muuten sama kuin rata C, mutta purjehditaan Melkin pohjoispuolella olevasta puna-vihreä
lateraali viittaportista (n. N 60°08,23' E 24°53,36') maaliin ja jätetään itäviitta (n. N 60°09,47'; E 24°53,80') kiertämättä.
- Maalilinja ylitetään etelästä pohjoiseen.

Radan pituus n. 6,5 Nm Koordinaatit WGS-84

**Huom! Käärmeluotojen länsipuolella on kartoissa näkymätön kivi
noin sijainnissa (N 60°08,60' E 24°51,16')**



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, kullavärinen 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 €
- Moottoriveneviiri 19 €
- Viron lippu 5 €

Venetarrat – HSK-logo

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

Kirjat

- Veneilijän vuosikirja / Båtförarens Årsbok 2014 klubihinta / klubbpris 25 €
- Purjehduksen kilpailusäännöt 2013 – 2016 15 €
- Vesilläliikkujan sääopas 15 €





Uusi, tyylikäs kotisatama.
Hyvällä tuulella eteenpäin.



020 433 2990*



yitkoti.fi

KOTEJA JÄRJELLÄ JA TUNTEELLA



LAUTTASAARI | Helsingin Koskikara

Kerrostalo | Lauttasaarentie 52

Koskikara kohoaa Lauttasaarentien varrelle, Myllykallion luonnonmaisemiin, vastapäätä Lauttasaaren Liikuntapuistoa. Palvelut löytyvät kävelyetäisyydeltä Lauttasaaren keskustasta. Osassa koteja avaraa vaikutelmaa täydentää etelään avautuva, lasitettu parveke. Valittavana on myös koteja, joissa on merinäköala. Tai kiinnostaa viherhuone ja ikkunat jopa kolmeen suuntaan? Arvioitu valmistuminen 4/2017. C₂₀₁₃ yitkoti.fi/koskikara

Esim		mh. alk.	vh. alk.
2 h+kt	39,5 m ²	89 910	299 700
2 h+kt+s	50,0 m ²	96 960	323 200
3 h+kt+s	68,5 m ²	124 830	416 100
4 h+kt+s	93,0 m ²	159 360	531 200
5 h+kt+s	137,0 m ²	218 280	727 600
4 h+kt+s+viher	140,0 m ²	259 980	866 600

”

Lauttasaaren vanhan ostoskeskuksen paikalle nousee Lauttis: kolme uutta kerrostaloa ja uusi kauppakeskus. Metroasema valmistuu samaan yhteyteen! yitkoti.fi/lauttasaari

TULOSSA

HELSINKI | LAUTTASAARI

Helsingin Nuoli | Kerros- ja rivitalo
Arvioitu ennakkomarkkinoinnin aloitus
kesällä 2015 | Alustavat asuntokoot:
29 m² – 110 m²



*Puhelun hinta 0,088 eur/min kotimaan puheluista

YIT Asuntomyynti | Arkadiankatu 2 | 00100 Helsinki | p. 020 433 2990*

asuntomyynti.helsinki@yit.fi | palvelemme ma – pe klo 9-17 | facebook.com/YitKoti | yitkoti.fi