

HSK:aren



No 2/2021

# Hoskilainen

Helsingfors Segelklubb ry:n jäsenlehti





CYCLOPS  
MARINE

# smarttune smartlink

CyclopsMarinen mullistavat vantti- ja taljamittarit nyt Suomessa. Vanttiruuvien tilalle asennettava Smarttune ja Smartlink ovat markkinoiden pienimmät, keveimmät, vahvimmat ja monikäyttöisimmät rikimittarit.

Americas Cup  
-teknologiaa  
kaikkien  
saataville!

Ballast Boys Oy | Tapiontori 1 | 02100 Espoo  
veneet@aquastore.fi | erkki@aquastore.fi |  
Puhelin 0400 939 484 | www.aquastore.fi

aquastore.fi

## No 2 Hoskilainen 2021

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| 4 ... Pääkirjoitus                    | 48 ... Yhteistyö laajeni Laserin lisäksi purjelautailuun |
| 5 ... Oletko huomannut nämä?          | 52 ... Jääpurjehdus                                      |
| 6 ... Mahdottomasta mahdollista       | 55 ... HSK Akatemia                                      |
| 16 ... Turvallisuus satamassa         | 56 ... Vesiliikenteen seuraamusjärjestelmä               |
| 20 ... Veneen sähköjärjestelmä        | 62 ... Motorbåt eller segelbåt?                          |
| 22 ... Hätämerkkien hävittäminen      | 64 ... Att sälja en båt under covid-19 lockdown          |
| 24 ... Tarkista veneen ensiapulaukku  | 66 ... Riianlahden kierros   kesä 2020                   |
| 26 ... Jääsukelluksen maailmanmestari | 74 ... Svartbäck Segelsällskapin kutsu                   |
| 30 ... Eliönestomaalit vertailussa    | 75 ... Taitava vene-päällikkö -kirja                     |
| 36 ... Tiskikanisteri veneeseen       | 76 ... In memoriam Harri Lehto                           |
| 40 ... Keväistä korona-kauppaa        | 78 ... In memoriam Tero Porlamo                          |
| 46 ... Retkisaarten kevättalkoot      | 79 ... Kuvakilpailun voittaja                            |
| 47 ... Covid-19-ohjeet retkisaariin   |  |

► **HOSKILAINEN**  
Helsingfors Segelklubb ry:n jäsenlehti  
Helsingfors Segelklubb rf:s medlemstidskrift  
✉ hoskilainen@hoski.fi  
► **Päätoimittaja** Chefredaktör  
@ Jaana Reijonaho  
► **AD**  
@ Rik Poppius  
Mainostoimisto Poppius & Co Oy  
► **Paino**  
Hämeen Kirjapaino Oy  
► **Ilmoitusmyynti**  
@ Mika Lehtinen  
☎ +358 50 644 22  
✉ mika.lehtinen@promg.fi  
Nro Ilmestyy Aineisto  
**3/2020** 16.9. 17.8.  
**4/2020** 28.10. 28.9.



### HELSINGFORS SEGELKLUBB RY

Vattuniemen Puistotie 1,  
00210 Helsinki  
Hallonäs Parkväg 1,  
00210 Helsingfors

► **Kommodori** Kommodor  
@ Joni Nuorivaara  
✉ joni.nuorivaara@hoski.fi  
► **Päsihteeri** Generalsekreterare  
@ Jaana Reijonaho  
✉ jaana.reijonaho@hoski.fi

### ► TOIMISTO KANSLI

@ Anne Jääntti  
HSK:n toimiston aukioloajat  
KANSLIET betjänar  
Maanantai Måndag  
☎ 13.00-19.00  
Tiistai-perjantai Tisdag-fredag  
☎ 13.00-16.00  
☎ +358 9 6923 580  
✉ toimisto@hoski.fi  
TILINUMERO  
FI48 8000 1000 0835 77

► **Satamakapteeni** Hamnkapten  
@ Kari Lehtonen  
☎ 358 400 329 955  
✉ satama@hoski.fi  
► **Kilpailutoimisto** Tävlingskansli  
☎ +358 9 6925 411  
☎ hoski.fi

ETUKANNEN KUVA  
Perttu Monthan



## Kommodorin tarinat

# Kohti uutta normaalia?

Veneilykausi avattiin 10.4.2021 klo 12.00 hienon, varsin perinteisen kevätään vallitessa. Reippaassa tuulessa, noin +3 asteen lämpötilassa ja räntäsateessa. Valitettavasti edelleenkin ei ollut mahdollisuutta järjestää tilaisuutta asiaan kuuluvalla tavalla. Ei ollut mahdollista tavata seurakavereita, nauttia lohikeittoa tai osallistua huutokauppaan. Kaikesta huolimatta HSK ja hoskilaiset suuntaavat luottavaisesti tulevaan veneilykauteen.

Mitä tulevaisuus mahtaa tuoda tullessaan? Tällä hetkellä vaikuttaa siltä, että on tulossa toinen perättäinen kesä, jolloin vapaa-ajan aktiviteetit keskittyvät kotimaisiin vaihtoehtoihin. Veneily, mökkeily, karavaanari, moottoripyöräily yms. ovat vapaa-ajanviettomuotoina suosittumia kuin pitkään aikaan. Ohime nevää vai ei?

Uskon, että muutos jää pysyvemmäksi kuin juuri nyt arvellaan. Innokkaimmat varaavat jo ulkomaan matkoja. Valtaosa tuntemistani miettivät, kuinka järkevää on ylipäättänsä enää matkustaa ulkomaille muuten kuin ihan välttämättömiin tilaisuuksiin.

Suomalaisten käyttelytileille on kerstynyt noin 7 miljardia euroa odotamaan sopivaa kohdetta. En usko, että kaikki tuo purkautuu kulutukseen yhtenä purskeena tulevan kesän aikana.

Uutiset siitä, että pandemia on pa-

rantanut ilman laatua, vähentänyt turhaa matkailua ja lisännyt yleistä tietoisuutta siitä, miten voidaan elää mahdollisimman vähän ympäristöä rasittaen, tulee huomioida ihan uudella tavalla.

Ei taida olla paluuta entiseen. Pandemia on muokannut ajatusmaailmaamme enemmän kuin olisimme etukäteen kuvitelleet. Liikunnan ja erityisesti ulkoilmaliikunnan suosio on saavuttanut aseman, joka sillä joskus aiemmin on ollut. Veneily ja purjehdus täyttävät ulkoilmaliikunnan kriteerit mitä parhaiten.

Kaksi hoskilaista urheilijaa on valittu Tokion 2021 Olympialaisiin. Tokion ja Japanin asukkaat suhtautuvat erittäin kriittisesti kisojen järjestämiseen. Toisaalta UEFA jatkaa jalkapallon EM-kisojen järjestämistä niin, että kisat alkavat 11.6.2021. Kisojen katsojaliput arvottiin halukkaiden kesken jo aikaa sitten. Nyt käydään läpi lipunhaltijoiden kesken sitä, kuinka moni oikeasti haluaa paikan päälle. Miten edellä mainitussa viitehyksessä voi varautua tulevaan?

**K**aikki vaikuttaa olevan varmaa tai kepeävarmaa. Edelleen on epäselvää monen Hoskin järjestettäväksi suunnitellun tapahtuman kohtalo. Tätä kirjoitettaessa valmistaudumme tulevaan kauteen suunnitelmien mukaisesti.

HSK:n hallitus on sitä mieltä, että toimintamme on oikean suuntaista. Tulomme tekemään päivivityksen strategiaan.



MINNA PELLIKKA

HSK:n toiminnan keihäänkärkinä tulevat jatkossakin olemaan kotisatamamme Vattunokalla, vertaansa vailla oleva kilpailutoimintamme, maan paras juniorityö, aktiivinen matkaveneilytoiminta retkisaarineen sekä edellä mainittuja toimintoja tukevat hallinto- ja taloustoimet.

Tulevaisuutta ajatellen kehotan, kuten jo aiemmin olen kirjoittanut, kaikkia hoskilaisia tarkastelemaan huolellisesti sitä, miten HSK:n säännöt sopeutuvat tai tulevat sopeutumaan uuteen veneilymaailmaan.

Juuri nyt ilmestyneen Hoskilaisen teema on veneilyturvallisuus. Toivotavasti kaikki hoskilaiset tietävät, mitä teema pitää sisällään. Uusi veneilylaki määrittää päällikön aseman entistä selkeämmin. Pandemian vuoksi vuosi sitten suoritettiin katsastukset varsin erilaaisesti kuin aiemmin. Sama käytäntö jatkunee tänäkin kautena. Etäkatsastus lienee uusi normali?

Kumpi mahtaa vastata veneen turvallisuudesta? Katsastaja vai kippari?

Oikein hyvää veneilykesää kaikille hoskilaisille! 🍷

**Joni Nuorivaara**  
Kommodori

## OLETKO HUOMANNUT NÄMÄ?

### ► ILMOITTAUTUMINEN NOSTOON

jäsenet @ telakointi

### ► YHTEYSTIETOJEN MUUTOKSET

jäsenet @ yhteystietomuutos

### ► PALAUTETTA JA VIESTEJÄ HALLITUKSELLE

yhteystiedot @ hallitus

### ► SÄHKÖPOSTI-OSOITTEET

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  
juniori-posti@hoski.fi  
kevytvene-posti@hoski.fi  
matka-posti@hoski.fi  
klubi-posti@hoski.fi  
vaali-posti@hoski.fi  
perinne-posti@hoski.fi  
koulutus-posti@hoski.fi  
toimisto@hoski.fi  
satama@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-jäsenfoorumi ja liity mukaan keskusteluun!

## kilpapurjehdus



# Mahdottomasta mahdollista

Yksipurjehtija ja lentokapteeni **Ari Huusela** teki pohjoismaista purjehdushistoriaa tultuaan ikonisen Vendée Globen maaliin 5.3. kello 9:35 Suomen aikaa. Ari purjehti maapallon ympäri ajassa 116 päivää, 18 tuntia, 15 minuuttia. Kilpailun voitti ranskalainen Yannick Bestaven.

”**U**nelmastani on tullut totta. Siihen vaadittiin yli 20 vuotta, joista viimeiset neljä veivät kaiken vapaa-aikani. **Alex Thomson** sai minut uskomaan, että mikään ei ole mahdotonta. Valtavan sitoutunut tiimi ja sponsoreiden tuki mahdollisti kolme vaativaa Imoca Globe Series -valtamerikisää ennen tätä kilpailua ja sitten huipennuksena Vendée Globen startttilinjalle pääsyn”, Ari kertoi heti kilpailun jälkeen.

Hoskilaisen toimitus tavoitti Arin autosta matkalla Lappiin kotiinpaluun ja useamman päivän mediapyörityksen jälkeen.

### Lämpimät onnittelut vielä historiallisesta saavutuksesta ja unelmasi toteuttamisesta! Lappi kuulostaa mahtavalta ja varmasti kaivatulta vaihtelulta?

Kiitos kiitos, pikkuhiljaa jonain päivänä ehkä tajuaa itsekkin mitä on tullut tehtyä.

Joo, Lapista olen haaveillutkin. Mietin jo syksyllä ennen kisaa pääsisikö vielä Lapissa käymään, mutta koronatilanne ja kisan valmistelut eivät antaneet mahdollisuutta. Nyt pääsee hyödyntämään parhaat kelit ja kiertämään eri paikkoja ja tuntureita, jopa Kilpisjärvellä asti.

### Kauanko ajattelitte viihtyä pohjoisessa?

Lumet loppuun, ehkä kuutisenkin viikkoa. Viime vuonna oltiin toukokuulle asti. Nyt on neljän kuukauden jälkeen jalat aivan tulitikkuina, täytyy olla varovainen. Maaliintulon jälkeen kävelin muutama sata metriä ja sain penikkauduin. Nyt alkaa “rehab”.

Haluaisin myös pikkuhiljaa töihin, tästä on keskustelu käynnissä.

### Kerro mistä kaikki sai alkunsa, miten päädyit seuraamaan Vendée Globen starttia Les Sables d'Olonnen 25 vuotta sitten?

Kipinä tuli jo vuonna 1986 kun aloitin **Erkki Lempiäisen** gastina seilaamaan. **Pentti Salmi** ja **Hjallis Harkimo** olivat tuolloin boc:issa ja sen inspiroimana tutustuin Vendée Globeen tarkemmin. Suomalaisia ei vielä ollut kilpailussa ollut mukana. Pentti oli sitä mieltä, että Transat sopisi erittäin hyvin suomalaiselle luonteelle. Olin itse aloittanut juuri kilpapurjehtimaan mm. Gotland Runnit ja muut, mutta en ollut ajatellut sen

## kilpapurjehdus



enempää. Kesti lopulta 13 vuotta ennen kuin olin Transatin viivalla. Ja siitä oli vielä pitkä matka VG:n starttiin.

Mutta klubikisaamisesta ja avomeripurjehduksesta kaikki siis lähti, Pentin ja Hjalliksen esimerkistä. Tuntui niin ihmeelliseltä.

(Pääyhteistyökumppani Starkin toimitusjohtaja soittaa, Ari ymmärrettävästi ottaa puhelun ja haastattelujatkuu hetken kuluttua).

### Miten yhteistyö kumppaneiden kanssa sujui?

Starkilla ovat ylitsevuotavan tyytyväisiä yhteistyöhön. Luvattiin heille kuu taivaalta jos vain uskaltavat lähteä mu-

kaan. He uskalsivat ja saatiin lupaus lunastettua.

Suurin merkitys oli kuitenkin Ukko-verkoilla (nyk. Edgecom), HPP:lla, Climconilla — ilman näitä ei oltaisi edes oltu siinä pisteessä että tarvittaisiin pääsponsoria.

### Teit todella grassroot -kampanjan — vastaavaa ei todennäköisesti ole aiemmin VG:ssä nähty.

Näillä oli lopulta todella iso merkitys, mahdollistettiin projektin kannalta todella tärkeitä asioita.

### Media seurasi projektiasi upeasti. Tapio Lehtisen Golden Globe Race

### -osallistuminen nousi päivälehtiin ja omalla kohdallasi oltiin jo lähes päivittäisessä seurannassa. Kerro miten mediatuotanto onnistui kesken tiiviin purjehduksen?

VG-organisaation oma porukka oli todella aktiivista purjehtijoiden suuntaan, soittoajat veneisiin ilmoitettiin aina päivää aiemmin. Noudatin samaa kaavaa *Hesarin* kanssa: **Ari Pusan** kanssa juteltiin iltaisin tai öisin. Muistan erään aamun kun olin aivan kohmeessa, pidin hetken lämpperiä, keitin kaa-kaot ja vaihdoin kuulumiset. Jatkoin sitten unia.

Etelämerellä on 12 tunnin aikaero ja yöllä se ulosanti ei ollut niin hyvä kuin

päivällä. Yritin pitää rytmiä, että saisin levot pidettyä yöllä torkkuen, ja pysytyä päivällä pidempään valveilla. Otin myös päiväunia.

*Hesarin* uutisointi perustuu vahvasti tarinoihin — *Hesari* seuraa todella tarkasti datapohjaisesti mitä juttuja luetaan, ja sellaisia tarjotaan joista on kiinnostusta.

Tärkeä on myös nyt alkava kirjaprojekti. Kirjoittaja tulee Lappiin, olemme sopineet, että vietämme muutama tunnin päivittäin yhdessä. Tavoite on saada julkistettua kirja Uivan aikaan josta tahtumajärjestetään.

### Reititykset — kerro rutiinista, mitä ohjelmistoa käytit? Montako kertaa päivässä ajoit reititykset? Laititko asetuksiin tuulirajat vai teitkö omat ratkaisut?

Ennusteet ovat aika luotettavia kun tuulee, mutta esimerkiksi päiväntasaajalla (doldruimeilla) taas ei. Erot kasvat todella nopeasti.

Adrenaa melkein kaikki käyttävät. Ajoin reitityksiä aika tiheästi, eri malleja ja tuulialueita — asetin maksimituulen ja hain itselle sopivaa väylää. Sää-tietoja saa aika paljon, ECMWM, GFS ja ICON. Osalla tulee kuuden ja osa 12 tunnin välein. Vähintään kaksi kertaa päivässä latasin uudet tuulitiedot. Nämä ulottuvat jopa kaksi viikkoa eteenpäin.

Taktisesti oli parikin kohtaa missä reititys meni pieleen — **Alexia (Barrier)** teki paremmat valinnat. Reititys ja sään analysointi oli itselleni kevein alue ennakolta. Ranskalaiset kouluttautuvat tähän todella paljon, enkä osannut hyödyntää välineitä niin tehokkaasti kuin mahdollista.

Toinen asia oli kovan kelin manööverit. Kärki on treenannut näitä Biskajalla todella paljon valmentajien ja tiimien kanssa kelissä kun kelissä — vene korjattiin jos jotain meni rikki. Itse oli pakko huolehtia, että tullaan ehjänä perille.

## kilpapurjehdus



### Se hirmuinen eteläisen valtameren jiippi — kerrotko vielä miten valmistauduit ja teit?

Tuuli oli 45 solmua, keveimmillään 27 kun lähdin manööveriin ja yli 30 kun jiippi oli jo työn alla. Olin noin 50 mailin päässä järjestäjän asettamasta jäärajasta ja vene eteni kovaa vauhtia, noin 20 solmua. Odotin päivänvaloa ja tuulen keventymistä, mutta näin ei käynyt. Siinä aikana allot ehti kasvaa, mikä teki jii-pistä vielä haastavamman.

Veneessä oli kolmosreivi ja staysail (n. 40 m<sup>2</sup>), molemmat aivan turhan isoja siihen keliin. Nelosreivi olisi ollut oikea ja myrskyfokka. Reiviä ei kuitenkaan saanut enää tuossa kelissä pienemmäksi ja myrskyfokka olisi ollut myös hanka-

la vaihtaa — keulakannelle ei ollut mitään asiaa.

Jiippi oli pakko vaan tehdä: staysail ensin rullalle ja sitten auki toiselle puolelle, kevennys ja stora yli aaltojen välissä sopivassa hetkessä... Tukka oli kyllä pystyssä ennen jiippiä ja sen jälkeen.

Kun viestittelin **Sam Daviesin** kanssa, hän kertoi tehneensä eteläisellä valtamerellä jii-pit vendan kautta.

### Kärjen kaverit ovat todellisia huimapäitä. Mikä saa heidät suorittamaan tuolla tasolla?

En ymmärrä, en vaan käsitä. Olen itse purjehtinut yli 60 000 mailia, silti minulla ei ole vastausta mistä se energia, motivaatio ja tahto kumpuaa. Olosuh-

teet ovat niin epäinhimilliset kilpailun aikana — moodi on kuin ajettaisiin lähi-vesillä pari kierrosta ratakisaa. Ja erot läpi kilpailun niin pieniä aina loppuratkaisuihin, jossa oli vielä viisi venettä nipussa. Ja tästä puuttui ne joilta oli veneet oli aiemmin hajonneet.

Jokainen reivaus ja purjeenvaihto, jatkuva taktikointi ja trimmi.. se on fyysisesti äärimmilleen menevää hommaa. Yhtään virhettä ei sallita. **Yannick (Bestaven)** ajoi pläkään ja 400 mailin johto sulii hetkessä.

### Montako tuntia nukuit päivittäin ja viikoittain?

Yritin nauttia kilpailusta ja tehdä purjehduksesta itselleni mahdollisimman

helppoa — kyseessä oli pitkä ja iso projekti ja halusin nauttia siitä. Nukuin keskimäärin 6–8 tuntia, joskus alle. Oli hetkiä etten voinut nukkua, mutta otin univelkoja takaisin heti kun mahdollista.

Viimeisenä yönä varsinkin lähellä rantoja keskellä kalastusalueita stressi oli korkealla. Sitä edellisenä yönä nukuin kuitenkin yhdeksän tuntia ja sillä jaksoi painaa. Oli euforia maaliintulosta, pitkäaikainen haave oli toteutuksessa...

Heti kun oli selvinnyt Kap Hornin kierrosta aloin miettiä maaliintuloa ja Biskajan mahdollisesti karmeita olosuhteita — ne pelotti jo valmiiksi. Lopulta olosuhteet joissa tulin maaliin oli täydelliset.

### Kun pääsit maihin, niin kuinka kauan kesti että päässä heiluminen loppui?

Ei oikeastaan, linjat oli vain vähän viistoja... Pari viimeistä päivää vesillä oli tasaista, tuuli tuli rannan päältä ja aalto lakkasi ja keveni. Passasin itse asiassa hieman maaliintuloa, jotta pääsy kanavaan olisi mahdollinen huomioiden laskeveden ja koronan aiheuttaman ulkonaliikkumiskiellon — halusin, että yleisöllä ja medialla olisi mahdollisuus todistaa maaliintuloa.

Pari päivää aiemmin aloin kirittämään hieman tahtia: laskin daggerboardin alas ja otin kaikki veneestä irti, mieltömän hienoa purjehdusta. Lopulta olin vähän liiankin aikaisin, menin Île d'Yeu -saaren suojan keittämään aamupuurot, peseydyin baby wipeseillä ja vaihdoin puhtaat vaatteet päälle. Kun **Jukka Jaskari** ilmoitti, että ribit ovat liikkeellä, pudotin kurssia ja avasin rullaa ja suuntasin maaliin. Ajoitus oli täydellinen. Saatiin hieno aamuaurinko maaliintuloon ja oltiin oikeaan aikaan kanavassa Les Sables-d'Olonneen.

### Aiotko vielä purjehtia kilpaa vai jo-

## kilpapurjehdus



### ko Ormiksens sauna riittää jännitykseksi?

Kyllä Ormiksens sauna riittää varmasti pitkälle, en ole itse asiassa ikinä edes käynyt! Pakkopäästä sinne nauttimaan. Mailit ei ole nyt se juttu kun 27 000 tulli kertaheitolla. Lähisaaret riittää, siellä olo on suuri nautinto. Mutta nyt ei ole venettä täällä, Imoca on väärä työkalu saaristoon.

### Tekisitkö jotain toisin valmistautumisessa tai varustautumisessa nyt reissun kokemusten jälkeen?

Tekisin myrskyfokan virittäminen niin helpoksi kuin mahdollista. Nelosreivin osalta tämä tehtiin, mutta oli silti käytännössä hankalaa.

Toinen olisi kunnollinen 12 voltin tuuletin tai pari päivän tasaaajan kuumiin olosuhteisiin. Kuumuus tekee olemisesta ja ajattelemisesta todella vaikeaa ja kun vielä henkilönä itse tykkää viileästä. Minulla oli muutama 12v autotuuletin, mutta ne oli aika leluja, ei helpottanut oloa. Näillä asioilla on iso merkitys lopputulokseen kun pitäisi pystyä tuskaantumatta istumaan tietokoneen äärellä, taktikoimaan ja tekemään hyviä päätöksiä. Mieli tekee hypätä mereen. Olen Japanissa työreissuilla törmännyt mentolilla kyllästettyihin kosteuspyyhkeisiin, joka jättää ihon pinnan rikkaan viileäksi. Näillä voisi helpottaa elämää kuumassa. Ne jäi kuitenkin hankkimatta kaiken keskellä.

Kärki tosiaan räökkäsi veneitä ihan urakalla. Me mentiin amatööripurukalla, **Mike Fergusonilla** (gastina kahvikisassa) oli tärkeä rooli valmistelussa, mutta viimeiset pari vuotta tehtiin puhtaasti omalla tiimillä, eikä kalusto-ongelmia lopulta ollut. Veneen valinnalla 2017 oli todella iso merkitys — valittiin vene, jolla on mahdollisuus päästä maaliinjajolla voisi tehdä oman purjehduksen niin miellyttäväksi kuin mahdollista. Oli siihen todella onnistunut valinta. Esimerkiksi. **Pip Haren** ja **Alexian** veneissä vinssit ja vinssin vapauttajat ovat kaikki sään armoilla.

Vaikka omaan veneeseen tuli katos vain muutama päivä ennen lähtöä, siitä oli valtavasti apua — helpotti kun 95

% ajasta sai olla ilman sadekamoja. Pysyisin operoimaan katoksesta vaikka vetä lensikin. Storan, levangin ja skuutit sain hoidettua sieltä.

### Miten harjoitellaan ns. mentaalista puolta, sitä ettei ala pelottaa liikaa? Voiko tällaisia asioita treenata?

Ammattilaiset treenaa tätä kyllä, esimerkiksi Alex käyttää urheilupsykologia. Itsellä tämä oli lähinnä Helsingin Uniklinikalla rentouttamismenetelmien harjoittelua, pelon hälventämistä ja kykyä nukahtaa kun sitä tarvitsee. Keskeytin enemmän tähän puoleen.

Kun ekan kerran lähdin minikisaan -99, ei yhteydenpito ollut sallittu. Kun kisa oli valmistellut kolme vuotta ja siitä oli haaveillut 10 vuotta, oli mieli omalla kohdalla valmistunut.

Ennen v6:n lähtöä havahtuin viimeisten viikkojen aikana siihen, että kohta lähdetään eikä vain treenikisoihin vaan edessä oli mm. pelottavalta tuntuva eteläinen valtameri jossa vietinkin kuusi viikkoa. Puhuin kilpakumppaneiden kanssa ja osa taisi aistia, että olen vähän hermostunut. Kysyin miten siellä pärjää ja miten siellä toimitaan. Saamani vastaus "Ei eka kerta ole paha kun ei tiedä mitä on tulossa" varsinaisesti helpottanut.

**Rich Wilson** on minulle tärkeä mentori ja esikuva — olen tavannut hänet monesti aiemmin ja juteltiin kämpillä vielä ennen lähtöä. Hän oli 66-vuotias purjehtiessaan toisen kerran maaliin 2017 — hoiti homman vuonna 2008 myös tyylikkäästi, turvallisesti ja harmitusti. Hänellä on aina ollut todella vahva fokus turvallisuudessa. "Myrskyfokan käyttö ei ole häpeä" oli yksi hänen vinkeistään. Viestittelin hänen kanssaan kisan aikana ja hän aina jaksosi kehua kun kiersin kovimmat tuulet. Tuo oli strategia joka oli valittu kun vene hankittiin ja se piti loppuun asti. Oli tärkeää itselle ja tiimille.

## kilpapurjehdus



### Mikä oli suurin opetus Vendée Globesta?

Mahdottomasta voi tehdä mahdollisen kun uskoo tarpeeksi ja on hyvät ihmiset ympärillä ja hyvät kumppanit. Kun olin -96 ekan kerran Les Sablesin laiturilla, en voinut käsittää että kisaan lähtevät tyypit on edes ihmisiä — olivat minun silmissä niin omaa luokkaansa.

Ranskalainen media ei tahtonut ymmärtää miten sain motivoitua itseäni siihen, että tulen kuukauden kärjestä maaliin ja viimeisenä. Kun sanoin, että tiesin jo lähtiessä että matka tulee kestämään 110-120 päivää ja vaikka kestäisi 150 niin olen tyytyväinen. Lopulta uutisoivat maaliintulon todella positiivisesti ja saivat paljon positiivista palautetta. Ihmiset jotka ovat vain haaveilleet voivat selättää tällaisenkin haasteen kun valmistautuvat huolella ja tekevät asiat oikein. Muun muassa Ed Gordon, joka kirjoittaa *Yachting Worldiin*, teki Imocan sivuille hienon artikkelin. Tähän tarinaan moni veneestä

kiinnostunut on samaistunut.

”Cali” (Arnaud Boissières) veti kilpailun nyt neljättä kertaa maaliin ja hän oli myös -99 Transatissa. Myös Yannick oli silloin mukana ja Sam Daviesin mies **Romain Attanasio**. Silloin Transatissa olleet oli nyt koolla ja kaiken kaikkiaan osallistujista 18 oli Classe mini -kippareita, mikä teki kokemuksesta todella yhteisöllisen. ”Minitausta” toi ihan erilaisen tunnelman, kaikki on oltu kusesaja kaikki tiesi mistä hommassa on kysymys — budjetilla ei ollut merkitystä, kaikki oltiin samalla viivalla.

### Terveiset hoskilaisille — sohvapurjehtijoille, matkapurjehtijoille ja isoista kilpailuista haaveileville?

Seilatkaa turvallisesti! Tämä on itseleni suurin huoli kun merellä liikutaan — nautitaan mutta uhrataan ajatuksia myös turvallisuudelle. ☺

**Perttu Monthan**  
Kuvat **Jari Salo**

Nauti päivästäsi veneillen! Voit harrastaa vesiurheilua, kalastaa ja tehdä unohtumattomia päiväretkiä saaristossa.



Jäykkä pulverimaalattu alumiinirunko yhdistettynä syvään V-pohjaan tekee veneestä vakaan, kestävän ja miellyttävän ajaa kovassakin kelissä. Highfield RIB:stä saat mahtavan kumppanin perheesi veneilyharrastuksiin.

**TARJOUKSET HOSKILAISILLE** Lagoon Days with Highfield 10.-11.6. C-laiturilla — Katso lisätietoja [www.yachtsagent.com](http://www.yachtsagent.com)

### Highfield Sport 560 BL

Pit. 5,66 m. Lev. 2,50 m. Paino 581 kg. Kantavuus 12 hlö.  
Pulverimaalattu alumiinirunko, kölisuoja, itseyhjentyvä avotila takaiskuventtiileillä, nostolenkit, uimataso tikkailla.  
CE / C. Tehosuositus max. 115 hv.



**MERCURY**  
PAKETTIHINTA  
**42 262 €**

Patrol 540 BL + Mercury F115 XL Pro XS  
Konsoli ja Nojapenkki 80 cm, Peräsوها 3 hlö.,  
keulan auringonottoas, tyyppipaketti, EVA Teak, vesihiihtotanko ja  
hydrauliiohjaus. Kaupan päälle Simrad G09 + Navionics + kartat. (arvo 2189 €)

### Highfield Patrol 540 BL

Pit. 5,40 m. Lev. 2,48 m. Paino 494 kg. Kantavuus 12 hlö.  
Pulverimaalattu alumiinirunko, kölisuoja, itseyhjentyvä avotila takaiskuventtiileillä, nostolenkit.  
CE / C. Tehosuositus max. 115 hv.



**MERCURY**  
PAKETTIHINTA  
**38 855 €**

Patrol 540 BL + Mercury F115 L Pro XS  
Konsoli ja Nojapenkki 90 cm, Peräsوها 3 hlö.,  
tyyppipaketti, EVA Teak, targakaari, hydrauliiohjaus  
Kaupan päälle Simrad G09 + Navionics + kartat. (arvo 2189 €)



## Turvallisuus



# Turvallisuus on tärkeä osa sataman toimintaa

Satamatoimikunta on viimeisten kahden vuoden aikana paneutunut HSK:n kotisataman turvallisuuteen kartoittaen riskejä ja niiden hallintaa. Hoskilaiset voivat itsekin vaikuttaa turvallisuuteen mm. sulkemalla portit.

### Vartiointi luo turvallisuutta

Jäsenvartiointiin tueksi on viime vuosina sovittu yhteistyöstä ammattimaisen vartiointiliikkeen kanssa. Lisäksi hankimme kotisataman kattavan kamerajärjestelmän, jota valvotaan paitsi sataman tukiryhmän, niin myös vartiointiliikkeen etävalvonnan toimesta 24 h -periaatteella.

Järjestelmässä on tallennin, jolloin tarpeen vaatiessa voidaan jälkikäteen todentaa alueen tapahtumia myös viranomaisten voimin. Jokainen jäsenen voi omilla toimillaan lisätä kotisatamamme turvallisuutta tutustumalla seuratovereihin ja esittäytymällä tuntemattomille.

Pieni, mutta erittäin tärkeä asia on huolehtia porttien sulkemisesta. Näpistelijän on helppo tulla alueelle au-

ki jätetystä portista. Osa heistä on oppinut tulemaan jäsenen auton vanavedessä, ennen portin sulkeutumista.

### Satamassa voi sattua

Veneiden nostoissa on kiinnitetty huomiota alueella liikkuviin nostojen aikana. Autojen käyttö nosturin toiminta-alueella on yksi esimerkki merkittävästä riskistä, joka pitää nostopäivän aikana hallita. Luonnollisesti taakan alla ei saa olla ihmisiä. Nostovuorojen hallinta ja tiedotus nostopäivän aikana vähentää riskitekijöitä.

Kesäaikaan veneilijän turvallisuudesta huolehditaan paitsi viranomaisien niin myös veneilyturvallisuustoimikunnan toimesta esimerkiksi katsastuksilla. Talvikaudella toiminta on usein ”villiiä ja vapaata”.

## Turvallisuus

Harmillisen usein meidänkin satamassamme tapahtuu kompastuksia ja tikkailta putoamista. Tällä alueella veneilijän oma toiminta on tärkeätä riskien hallinnassa.

Satamatoimikunnassa on painotettu alueen siisteyden merkitystä. Satamassa kertyy perinteisesti yhden toimintavuoden aikana paljon siivottavaa. Yhteisten ja omatoimisten siivoustehtävien merkitys on suuri paitsi turvallisuuden, niin myös viihtyvyyden kannalta. Mikäli muilta kiireiltä ehdit, niin tervetuloa vaikka tunniksi siivoustalkoisiin!

Sään vaihtelut erityisesti aikaisin keväällä ja myöhään syksyllä vaikeuttavat turvallista toimintaa satamassa. Omalla veneellä toimiessa on tärkeätä huomioida pimeys ja kylmyys – pelastusliivien käyttöä satamassakin suositellaan erityisesti kylminä vuodenaikoina.

### Tarkkana tulen ja sähkölaitteiden kanssa

Tulipalon syttyessä sataman alueella ensisijainen asia on turvata alueella olevat ihmiset. 112 on ensisijainen paikka pyytää apua myös vakavan tapaturman sattuessa. Sähkölaitteet ja niiden väärä käyttö kasvattavat merkittävästi tulipalon riskiä. Muista, että veneen lämmittäminen talviaikana on luvanvaraista (satamakapteeni voi myöntää luvan). Akkuja saa ladata, kunhan on ilmoittanut asiasta. Satamassa on paljon palosammuttimia, niiden sijaintiin on hyvä tutustua. Ensiaputarvikkeita löytyy kilpailutoimistosta, toimistolta

ja kerhotalolta. Pienien öljyvahinkojen siivoamiseen löydät tarpeita ongelmajätekontista.

### Laitureita uusitaan ja tietoturva päivitetään

Laitureita on uusittu yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Tänä vuonna aloitamme D-laiturin uusinnan. Pelastusrenkaita ja -tikkaita tullaan lisäämään kaudelle 2021 sataman alueelle. Veneilijän on hyvä miettiä luonnollista reittiä takaisin kuivalle maalle vahingon sattuessa. Esimerkiksi A-laiturin juuressa voi hyvinkin jalat ylettyä pohjaan.

Tietotekniikan osalta sovelluksemme ja tietomme ovat sovellustoimittajiemme – Consilia, Microsoft ja Google – pilvipalveluissa. Myös tietoturvamme on näin ollen heidän ratkaisujensa ja ylläpitonsa varassa. Tietosuojalain vaatimukset huomioimme päivittäisessä toiminnassamme.

Pandemian aiheuttamista riskeistä ja toimenpiteistä on tiedotettu viranomaisten ja HSK:n hallituksen toimesta. Satamassa on lisätty siivousta ja desinfiointimahdollisuuksia. Luonnollisesti turvavälien pitäminen ulkotiloissa vähentää tartuntariskiä merkittävästi.

Satamatoimikunta kiinnittää säännöllisesti huomiota alueen riskeihin ja ottaa mielellään palautetta ja kokemuksia sekä kehitysideoita vastaan.

Tervetuloa osallistumaan ja tekemään turvallista kotisatamaa! ®

**Kari Lehtonen**  
satama-posti@hoski.fi

RAKKAUDESTA  
VENEILYYN!

OSTA &  
NOUDA

DRIVE IN

biltema.fi/ostajanouda

74,-

Ilmatäytteinen  
kelluntaliivi 165 N

Yli 40-kiloisille henkilöille  
25-5529

Pidätämme oikeuden mahdollisiin painovirheisiin, hinnanmuutoksiin ja loppuunmyytyihin tuotteisiin.

## Turvallisuus



## Turvallisuus

Sähkötekniikan ja energiatehokkuuden edistämiskeskus STEK ry on yleishyödyllinen yhdistys, joka edistää sähkön käytön turvallisuutta ja luotettavuutta. Yhdistyksen sivuilta voivat veneilijät tilata maksuttoman oppaan *Sähkö ja vene*.

Oppaassa kerrotaan yleistajuisesti turvallisesta sähkönkäytöstä veneessä, veneiden sähköjärjestelmistä – ja laitteista ja niiden häiriöistä sekä korroosiosta, akuista ja veneen ukkos-suojauksesta. Uudistetussa 2019 painokseen on lisätty asiaa eri akkutyypeistä.

Nettisivulta [stek.fi/veneilijalle/sahko-ja-vene-opas](http://stek.fi/veneilijalle/sahko-ja-vene-opas) voit myös tulostaa kaaviokuvan, johon voit merkitä muistiin oman veneesi laitteiden sijainnit ja johdotuksen.

## Onko veneesi sähköjärjestelmä kunnossa?

Tänä vuonna Suomen Purjehdus ja Veneily (SPV) painottaa katsastusinfossaan veneilijöiden sähköjärjestelmien toimivuutta. Sähköjärjestelmän turvallisuus ja moitteeton toiminta on tärkeää vesillä.

**L**ähtökohtaisesti tehdasvalmisteisen uuden veneen sähköjärjestelmä on nykyään valmistushetken vaatimusten mukainen ja se täyttää olennaiset turvallisuusvaatimukset: suojauksen sähköiskulta ja tulipalolta sekä moitteettoman toiminnan kaikissa merellisissä olosuhteissa.

Katsastuksessakin voidaan käydä läpi sähköjärjestelmän nykytilannetta. Sähköjärjestelmä voi olla alkuperäinen, korjattu tai laajennettu. Veneen-

omistajien on syytä havahtua etenkin iäkkäämmän veneen ollessa kyseessä, että onko sähköjärjestelmä sähköalan ammattilaisen jäljiltä vai maallikon itse tekemä.

Hyvin asiaan perehtynyt veneilijä pystyy tekemään pienoisjänniteasennuksia itsekin, mutta pienjänniteasetukset (esimerkiksi maasähkö ja generaattori) on teetettävä veneeseen sähköurakoitsijalla, joka suorittaa niille käyttöönototarkastuksen ja antaa veneen haltijalle tarkastuspöytäkirjan.

### Piirikaavio on veneen sähköjen tärkein dokumentti

Veneen sähköjen tärkein dokumentti on ajan tasalla pidetty piirikaavio. Se antaa selkeyttä ja varmuutta siihen, että veneen sähköasiat ovat kunnossa. Piirikaavio on myös erittäin hyödyllinen vikatilanteita selvittäessä ja korjattaessa tai sähköjärjestelmää laajennettaessa. Piirikaaviota edellyttää sähköturvallisuuslaki.

### Vuonna 2023 astuvat voimaan uudet määräykset

Sähköjärjestelmien ja -kaapelointien katsastusvaatimuksia on täsmennetty ja erityistä huomiota on kiinnitetty siihen, että keskeiset sähköiset hätäilmoitus- ja navigointijärjestelmät ovat vikasietoisia ja ne voidaan pitää käyttökunnossa myös pääsähkölähteen vikaantuessa tukeutumalla varasähkölähteeseen.

Uudet vaatimukset tulevat voimaan siirtymäajan jälkeen vuonna 2023, johon asti niitä suositellaan. Hätäviesintään käytettäville kiinteästi asennetuille radiolaitteille (VHF/DSC ja MF/HF/DSC) niiden ollessa pääasiallinen hätäilmoitusväline (vaihtoehto A) vaaditaan katsastusluokassa 1 varasähkölähdejärjestelyä, jolla radio saadaan toimimaan pääsähkölähteen lakatessa toimimasta.

Keskeisille sähköisille navigointilaitteille vaaditaan varasähkölähdejärjestelyä katsastusluokassa 1. Järjestelyä suositellaan myös katsastusluokkaan 2. Vaatimuksen tavoitteena on, että sen avulla navigointilaitteet saadaan toimimaan pääsähkölähteen lakatessa toimimasta. ☺

### Jaana Reijonaho

Lähde: SPV:n katsastajainfo

## Turvallisuus



# Miten hävitän vanhentuneet hätämerkit?

Moni veneilijä tuskailee mitä pitäisi tehdä vanhentuneiden hätämerkkien kanssa.

**V**eneilijä pääsee vaivattomimmin eroon vanhentuneista pyroteknisistä hätämerkeistä samalla, kun ostaa uudet tuotteet vanhentuneiden tilalle veneilyliikkeestä. Pyroteknisillä hätämerkeillä tarkoi-

tetaan hätäraketteja, -soihtuja, ja -savuja.

Hätämerkkien maahantuojat ovat luvanneet, että he ottavat hävitettäväksi vastaavan määrän vanhentunutta materiaalia, mitä asiakas ostaa uusia. Kannattaa kuitenkin ennen van-

hentuneiden hätämerkkien palauttamista ottaa yhteyttä yritykseen tai toimipisteeseen ja kysyä onko palauttaminen mahdollista.

### **Voit tarvittaessa toimittaa vanhentuneet hätämerkit myös Rajavartiolaitokselle tai Poliisille**

Jos et voi palauttaa hätämerkkejä kauppaan, pystyt tarvittaessa toi-

## Hätärakettien lisäksi muista nämä tärkeät numerot

**Meripelastus**  
**0294 1000**  
tai VHF-kanava 16 /  
VHF-DSC 70

**Sisävesillä yleinen hätänumero**  
**112**

mittamaan niitä myös poliisiin tai Rajavartiolaitoksen kautta hävitettäväksi. Poliisi ottaa vastaan hätämerkkejä muun muassa ase- ja räjähdekeräysten yhteydessä. Poliisi voi ottaa merkkejä vastaan myös muulloin, mutta tästä sinun tulee sopia erikseen poliisin kanssa. Ota siis yhteyttä paikalliseen poliisiin ja tiedustele miten vanhentuneet hätämerkit luovutetaan poliisille.

**Säilytä hätämerkkejä huolellisesti**  
Noudata hätärakettien, -soihtujen ja -savujen säilytyksessä riittävää huolellisuutta ja varovaisuutta. Hätämerkkien kuljettaminen vaatii erityistä varovaisuutta. Älä lähetä hätämerkkejä normaaleina postipaketteina.

Säilytyspaikan tulisi olla mahdollisimman kuiva ja viileä. Hätämerkit eivät saa altistua ylimääräiselle lämmölle, kosteudelle tai mekaaniselle rasitukselle. ☹️

*Rajavartiolaitoksen tekstin pohjalta muokannut* **Jaana Reijonaho**

## Turvallisuus



## Tarkista veneen ensiapulaukku

**A**ina kauden alussa on syytä tarkistaa ensiapupakkaus ja päivittää laukun sisältö sekä muistutella mieliin, miten esimerkiksi sidetaitoksia käytetään. Tavallinenkin ensiapulaukku on hyvä,

mutta venetarvikeliikkeistä on saatavilla myös vesitiiviitä ensiapulaukkuja.

Huolehdiathan myös siitä, että ensiapulaukku on paikassa, josta sen saa kätevästi esille. Näytä myös gasteille missä ensiapulaukku sijaitsee veneessä.

Voit ostaa apteekista ensiapulaukus-

Vanha sanonta ”*Onnettomuus ei tule kello kaulassa*” pitää paikkansa veneessäkin, jonka katsastusvarusteisiin kuuluu ensiapupakkaus.

ta puuttuvia tarvikkeita kuten vaikka haavateippiä.

Ensiapuohjeita mm. elvytykseen, rintakipuihin, päävammoihin jne. löydät osoitteesta [www.punainenristi.fi/ensiapu/ensiapuohjeet](http://www.punainenristi.fi/ensiapu/ensiapuohjeet) ☺

**Jaana Reijonaho**

### Lista ensiapulaukun tarvikkeista:

- ▶ antihistamiini
- ▶ aurinkovoide
- ▶ haavanpuhdistusaine
- ▶ haavateippiä
- ▶ henkilökohtaiset lääkkeet
- ▶ hyttyskarkote
- ▶ kertakäyttö-käsineitä
- ▶ kolmioliina
- ▶ kortisonivoide
- ▶ kosteuspyyhkeitä
- ▶ kuumemittari
- ▶ kylmäpakkaus
- ▶ kyypakkaus
- ▶ laastaria
- ▶ lääkehiili
- ▶ maitohappobakteerivalmiste
- ▶ matkapahoinvointilääke
- ▶ pikasiteitä
- ▶ pinsetit
- ▶ punkkipihdit
- ▶ ripulilääke
- ▶ sakset
- ▶ sidetaitoksia
- ▶ särkyläkke
- ▶ tukside

## Ihmiset

# Jääsukelluksen maailmanmestari nauttii haasteista

Jo lapsena **Johanna Nordbladia** kiehtoivat ihmisten ja asioiden havainnointi veden alta. Sukeltamisesta tuli elämäntapa, ammatti ja lääke jalkakipuun. Sinnikäs Johanna teki maaliskuussa vapaasukelluksen maailmanennätyksen.



”**V**uonna 2015 tein naisten maailmanennätyksen ja uin 50 metriä jään alla avannosta avantoon. Tuolloin ajattelin, että suoritukseni ei ole läheläkään maksimia. Ajattelin ylipäättään asioista niin, että kun asetan tavoitteen niin pikkuhiljaa sen saavutan”, Johanna Nordblad kertoo.

Ja toden totta. Tänä keväänä Johanna saavutti tavoitteen. Hän teki 18.3. jääsukelluksen maailmanennätyksen uimalla 103 metrin pituisen matkan Kainuussa, Hossan kansallispuistossa sijaitsevan Öllörin järven jään alla. Ilman lämpötila oli suoritushetkellä -7 astetta, veden 3 astetta ja jään paksuus 60 cm. Johanna päihitti ennätysensä niin naiset kuin miehetkin.

Johannalla on pitkä tausta vapaasukeltamisesta ja hän on lajin pioneeri Suomessa. Ensimmäisiin MM-kisoihin hän osallistui vuonna 2000. Häntä pyydettiin myös heti vapaasukellusseuran perustamisen yhteydessä mukaan toimintaan.

”Alun perin harrastin laitesukellusta. Kokeilin vapaasukellusta ja ihastuin, sillä laji on laitesukellukseen verrattuna hyvin vapaata ja henkistä ja siinä joutuu olemaan läsnä, lukemaan omia tuntejaan. Sille tielle jäin.”

### Vapaasukeltaminen koukuttaa

Johanna kuvaa nettisivuilla hyvin kauniisti vapaasukelluskokemusta: ”Pinnan alla ajatukseni ja tunteeni kuitustuvat ja hiljenevät. Keskityn vain hetkeen, sukeltamiseen ja kehoni tunteisiin. Veden alla on toisenlainen maailma, unimaailma. Minusta tulee pienen pieni. Tuntuu kuin nukkuisin rauhallista unta. Olen osa luontoa ja isompaa kokonaisuutta.”

Johannan mukaan vapaasukelta-

mista voi harrastaa missä vaan on vetä, mitään erityistä vettä tai vesialuetta ei tarvita. Laji jakautuu pituus- ja syvyysukelluksiin. Altaissa tehdään pituusukelluksia. Syvyysukelluksen puhtain muoto on sukeltaminen alas ilman räpylöitä ja takaisin. Johannan syvyysennätys on 56 metrissä räpylöillä sukeltettuna. Syvyysukelluksen tekee haastavaksi se, että painetta on tasattava suorituksessa.

”Niin syvyys- kuin pituusukelluksessa on osattava olla rentona, muuten sukelluksesta ei tule mitään. Tiedän ja tunnen itsekin, milloin minulla on sellainen päivä, jolloin en vaan pysty sukeltamaan.”

### Hengityksen pidättäminen rentouttaa

Hengityksen pidättäminen on fysiologinen tapahtuma, jossa elimistö tekee hapensäästötoimenpiteitä – verenkierto keskittyy aivoihin ja aivoja ikään kuin hapetetaan. Johannan mukaan näin saavutetaan automaattinen meditaation tila, ilman että mitenkään tietoisesti tarvitsee harjoitella meditaatiota. Vapaasukelluksessa aivot saa ”pois päältä” ja keho sekä mieli rentoutuvat.

”Hengityksen pidättämistä voi harjoitella ja kaikki osaavat luontaisesti pidättää hengitystään. Harjoittelemalla voi päästä eroon pelon tunteesta siinä kohdin, kun hiilidioksidin osapaine alkaa tuntumaan kehossa. Hengenpidätysharjoittelu myös vahvistaa hengitystä ja hapenottokyky kasvaa.”

Johanna toimii vapaasukelluskouluttajana ja järjestää kursseja, joissa opetellaan hengityksen pidättämistä. Vapaasukellus ei ole erityisen riskialtis laji, mutta kurssi on käytävä ennen lajin harrastamisen aloittamista.

Johannan pisin hengentpidätys on kestänyt 6 minuuttia 39 sekuntia.



### Kylmä auttaa hermokipuun

Johanna on harrastanut muitakin lajeja, mm. moottoripyöräilyä ja alamäkiajoa. Hän joutui alamäkionnettomuuteen vuonna 2010 ja sääreen tuli kierteismurtuma. Siitä alkoi piinaava hermokipu.

”Kärsin jatkuvasta kivusta kolme vuotta. Minulle tarjottiin vahvoja kipulääkityksiä. Eräs lääkäri ehdotti kylmähoitoa, joka auttoi kun pidin jalkaa kylmässä vedessä 8–11 minuuttia joka

päivä. Siitä alkoi halu mennä päivittäin uimaan kylmään veteen. Jos en ui kylmässä vedessä päivittäin niin hermo-särky palaa.”

### Hengityksen pidättämisestä hyötyvät kaikki

Kaikki — myös veneilijät ja esimerkiksi surffarit, hyötyvät hengityksen pidättämisen taidosta. Jos joutuu veden varaan ei ole pakko hukkuu. Aallotkin pyörittävät ihmistä meressä miten

sattuu, joten hätäntynyt voi helposti hukkuu.

”Mottoni on, että pinnalla ei ole pakko pysyä, mutta hengissä on pysyttävä. Vaaratilanteissa veden varaan joutuesaan myös veneilijän hengissä pysymisen taitoihin kuuluu mielestäni hengityksen pidättäminen. Niinhän myös lapset aloittavat uimataidon harjoittelun — sukeltamalla.”

Hengityksen pidättämisen kursseilla alaikäraja on 18 vuotta. 16-vuotiaat

pääsevät kursseille vanhempien suositumuksella. Joukossa on naisia ja miehiä, vanhin on ollut 66-vuotias.

”Tämä on hoksaamislaji. Pitää hoksata, että kaikki osaavat luontaisesti pidättää hengitystä.”

### Merelle rib-veneellä tai meloen

Johanna liikkuu merellä rib-veneellä, joka on HSK:n rannassa. Rib-veneestä on helppo mennä mereen ja toisaalta merestä veneeseen on helppoa ja turvallista tulla.

”Lauttasaarelaisena minun on helppo tulla HSK:n rantaan ja lähteä siitä veneellä sukellusreissuille. Rib-veneellä pääsee myös lujaa!”

Johanna myös meloo paljon, sillä joka vuosi hän tekee kuukauden mittaisen melontareissun saaristossa, jota hän ylistää erääksi upeimmiksi paikoiksi maailmassa.

### Ammattina vedenalaiset PR-kuvaukset

Johanna ja hänen sisarensa valokuvaaja Elina Manninen tekevät yrityksille vedenalaisia kuvia. mm. erilaisia tuotteita kuten vaatteita ja esineitä saataan haluta kuvata veden alla. Luonnonvesissä kuvaaminen on hyvin erilaista ja arvaamatontakin verrattuna tavalliseen tuote- ja muotikuvauksiin.

Johannan ja Elinan kuvia on mennyt ympäri maailmaa ja kuvia on nähty niin *Vogue*ssa, *Ellessä*, *Oprah Magazinessa* kuin *Marie Claire*ssakin. Johanna on tehnyt mainosalalla hommia erityisesti lapsiperhemarkkinoinnissa. Hänen kädenjälkeään ovat mm. Osuuspankin Hippo, Sokoshotelsin Onni Orava ja Suomen Hiihtokeskusyhdistyksen Wernerin hahmo.

Johannan ja Elinan vedenalaisista kuvista on pidetty myös lukuisia kertoja valokuvanäyttelyitä. <sup>©</sup>

**Jaana Reijonaho**  
Kuvat **Elina Manninen**

Antifouling-  
maalit tes-  
tissä yhden  
veneen poh-  
jassa

Ympäristö

*Eliönestomaalit vertailussa*

# Onko ekomaaleista vaihtoehdoksi myrkylle?

Keskustelu veneen pohjamaaleista käy tänä keväänä kuumempina kuin koskaan johtuen myrkkymaaleja koskevista uusista säännöksistä monissa satamissa sekä erilaisista uusista myrkyttömistä vaihtoehdoista, joita on tullut markkinoille. Ruffen veneessä testattiin eliönestomaalien toimivuutta.

**P**ohjamaalin vaihtaminen uuteen on iso työ. Siksi on selvää, että veneilijät haluavat tietää, miten uusi maali toimii ja mitä pohjan puhtaanapito vaatii, jos valitsee myrkyttömän vaihtoehdon.

Erilaisista purjehdukseen liittyvistä tempauksistaan tunnettu **Kari "Ruffe" Nurmi** antoi viime kesänä oman veneensä tutkimusalustaksi ja veneen pohjaan maalattiin kesän ajaksi viittä eri eliönestomaalia. Suomen ympä-



Eri pintojen  
maalaukset



Ekomaalien  
välillä eroja

ristökeskuksen kanssa tehty tutkimus tuottikinuutta – ja ehkä yllättävääkin – tietoa eri maalityyppien toiminnasta ja käyttökelpoisuudesta huviveneen pohjassa.

Ruffe kertoo tutkimuksesta, jossa selvitettiin eroja viiden eri eliönestomaalin välillä.

#### Mistä tutkimuksessa oli kysymys?

Olen tehnyt yhteistyötä Suomen ympäristökeskuksen kanssa jo kolmena kesänä. Aiemmin olen Atlantin yli Itämerellä –hankkeen yhteydessä kerännyt mikromuovinäytteitä Itämeren eri osista ja Yhdessä koko rannikko –purjehduksella havainnoinut kelluvan me-

## Ympäristö

Maalaa-  
maton pin-  
ta vertailu-  
kohtana



riroskan määrää rannikollamme.

Tämänkertainen tutkimusyhteistyö liittyy koko Itämeren kattavaan EU-rahoitteiseen COMPLETE (Completing management options in the Baltic Sea Region to reduce risk of invasive species introduction by shipping) –projektiin, jonka tavoitteena on kehittää mahdollisimman kustannustehokkaita tapoja estää vieraslajien leviämistä meriliikenteen mukana.

Nyt tehty tutkimus, jossa yhden veneen pohjaan maalataan kerralla useita eri eliönestomaaleja, on ensimmäinen laatuaan Itämerellä. Tavoitteena oli saada aikaan mahdollisimman yhdenmukainen tutkimusympäristö kaikille tutkittaville maaleille. Maalit maalattiin pohjaan stuurpuurin ja paapuurin puolille päinvastaisessa järjestyksessä niin, että toisella puolella perässä olevat maalit tulevat toisella puolella keulaan. Osa pohjasta jätettiin vertailun vuoksi kokonaan maalamatta. Kauden aikana veneellä purjehdittiin noin 700 meripeninkulmaa.



Päällyskasvuston  
eroja eri pinnoissa

Myrkkymaalin ja ekomaalin ero on selkeä



Maalimatoman ja myrkkymaalatun pinnan ero



Vertailussa oli mukana viisi eri maalia, joista kolme on myrkyttömiä ekomaaleja ja kaksi perinteisiä koivia myrkkymaaleja. Liukenevat eliit-sekiillottuvat myrkkymaalit jätettiin pois, koska ne ovat joka tapauksessa hiljalleen katoamassa markkinoilta. Joissakin venesatamissa näiden käyttö on jo jopa kokonaan kielletty.

Tulokset osoittavat, että huviveneilijöiden pohjamaalivalinnoilla voi olla merkitystä vieraslajien leviämisen kannalta. Pohjasta löytyi 13 eri lajia/lajiryhmää, joista vieraslajeja oli kaksi: merirokko (*Amphibalanus improvisus*) ja uusin vieraslajimme pieni saksisiiraäyriäinen (*Sinelobus vanhaareni*). Runsaaimmin pohjassa esiintyviä lajeja olivat merirokko, saksisiira, sinisimpukka ja surviaissäskentoukka.

Tieteellisen tiedon lisäksi tutkimus antoi mielestäni myös hyödyllistä käytännön tietoa veneilijöille eri maalityypeistä.

#### Miten erityyppiset maalit toimivat?

Tutkimuksessa selvisi, että ns. kovat myrkkymaalit toimivat edelleen oikein

hyvin, vaikka niidenkin myrkkypitoisuuksia on vähennetty. Iloinen yllätysjä ainakin minulle oli kuitenkin Hempel Silic One -ekomaali, joka keräsi testissä kaikista vähiten kasvustoa pintaansa.

Kaksi muuta ekomaalia sen sijaan olivat kauttaaltaan umpeenkasvaneita. On selvää, että nämä vaativat kauden aikana puhdistamista harjaamalla. Seaboost Overdrive -maalilla maalaustusta pinnasta kasvusto irtosikin harjaamalla hyvin. International Trilux Hard Eco -maalista sen sijaan kaikki kasvusto ei lähtenyt harjaamallaan.

Verratut maalit paremmuusjärjestyksessä kasvuston määrän perusteella ovat

1. Hempel Silic One (ekomaali)
2. International Trilux (myrkkymaali)
3. Hempel Hard Racing Xtra (myrkkymaali)
4. Seaboost Overdrive (ekomaali)
5. International Trilux Hard Eco (ekomaali)

#### Mitä mieltä olet tutkimuksen perusteella biosidivapaista ns. ekomaaleista?

Minusta on hienoa, että markkinoille on tullut uusia maalivaihtoehtoja, joista valita omaan käyttöön sopiva. Valinta ei tosin ole välttämättä helppo. Siihen voi vaikuttaa ainakin veneen tyyppi, veneilyalue, maalin hinta ja vaadittu työmäärä niin maalauksessa kuin pohjan puhtaana pitämisessä kauden aikana. Siksi pohjamaalin valintaan ei voi antaa yhtä oikeaa vastausta, vaan kyse on aina itse kunkin omista prioriteeteista ja tarpeista.

Mukana olleet myrkyttömät ekomaalit voidaan jakaa mekaanista harjausta vaativiin sekä ilman harjausta toimiviin. Hempelin Silic One ei vaadi harjausta kauden aikana. Se toimi tutkimuksessa erinomaisesti, ja sillä maalatut pinnat olivat kauden päättyessä kaikkein puhtaimmat. Seaboostin ja International Trilux Hard Econ puhtaana pitäminen olisi vaatinut useamman harjauskerran kauden aikana.

Purjeveneen pohjan puhdistaminen laiturilta käsin harjaamalla vaatii eri-

koisharjan ja sopivan paikan, ja esimerkiksi kölin, peräsimen ja potkurin ympäristö voivat olla hankalia saada täysin puhtaiksi kasvustosta. Täytyy myös muistaa, että jos vene pestään sen ollessa vedessä, pesussa irrotettu lajisto palaa veteen ja vieraslajit voivat jatkaa leviämistään.

Drive-in -venepesuri on yksi vaihtoehto, mutta niitä on Suomessa toistaiseksi vain yksi, joka sijaitsee Hangossa. Oletettavaa on, että näitä alkaa pikkuhiljaa tulla lisää, ja ainakin Helsinkiin Sirpalesaareen on ensi kesäksi tulossa uusi pesuri.

Pohjan näytteenoton jälkeen testasin Hangossa myös pesurin, ja pesutuloks oli kyllä pieni pettymys. Harjalaite jätti useita kohtia pohjasta puhdistamatta ja veneen peräosan kokonaan, sillä harjalaitetta ei voi käyttää, jos veneen potkuri on halkaisijaltaan yli 25 cm.

Pohjan harjaamista sukeltamalla, en edes viitsi Suomessa suositella ilman sukelluslaitteita! ☹️

**Kari "Ruffe" Nurmi**  
Kuvat **Kari "Ruffe" Nurmi**

## Ympäristö



## Tiskikanisteri — miten se rakennettiin veneeseen?

Eräänä kesäiltana **Ilkka Hyytiäinen** ja naapuriveneen kippari katselevat Ormiksesta miten veneiden välissä vedestä nousi ikään kuin öljykuplia, jotka levisivät öljykalvoksi veden pinnalle. Tapahtuman seurauksena Ilkka teki veneeseensä tiskikanisterin.

**R**yntäsimme sinne tänne selvitellessä voiko jotenkin jostain vuotaa öljyä mereen. Mitään selitystä ei löytynyt ja niin asia jäi silmälle erää mysteeriksi. Myöhemmin tuli mieleen, että ilmiön syynä saattoi olla tiskivesien mukana poistuvat kaikenlaiset ruoka-ainerasvat, etenkin sellaisissa tilanteissa, jossa vain esimerkiksi huuhdellaan astioita ennen tiskausta ilman astianpesuainetta.

Oli mikä oli, alkoi tuntua ahdistavalta ajatus, että veneen perästä hän sitä pulahdetaan iltauinnille onnellisen tietämättömänä mitä vedessä todellisuudessa on.

Niinpä **Raijan** kanssa päätimme, että ainakaan meidän veneestämme ei satama-altaaseen tulla enää tiskivesiä päästämään. Uudeksi toimintamalliksi ideoitin logiikka, että koska meillä tyypillisesti tiskataan aina juuri ennen kuin jatketaan merelle kohti seu-

raavaa paikkaa, niin helpostihan sitä voisi pitää tiskivedet altaassa ja päästää ne pois vasta selvästi kauempana rannasta.

No joo, ihan hyvä idea, mutta ei sovellu huonomuistisille. Olisi vain ajan kysymys, milloin tiskivedet unohtuisivat altaaseen: purjeet ylös ja kryssille... Tiskivedet iloisesti huuhtoisivat turkkilautoja. Juu ei! Jotain muuta olisi keksittävä, siis vedet turvallisesti ja helposti talteen jonkinlaiseen tankkiin.

### Tiskikanisterin suunnittelu veneeseen

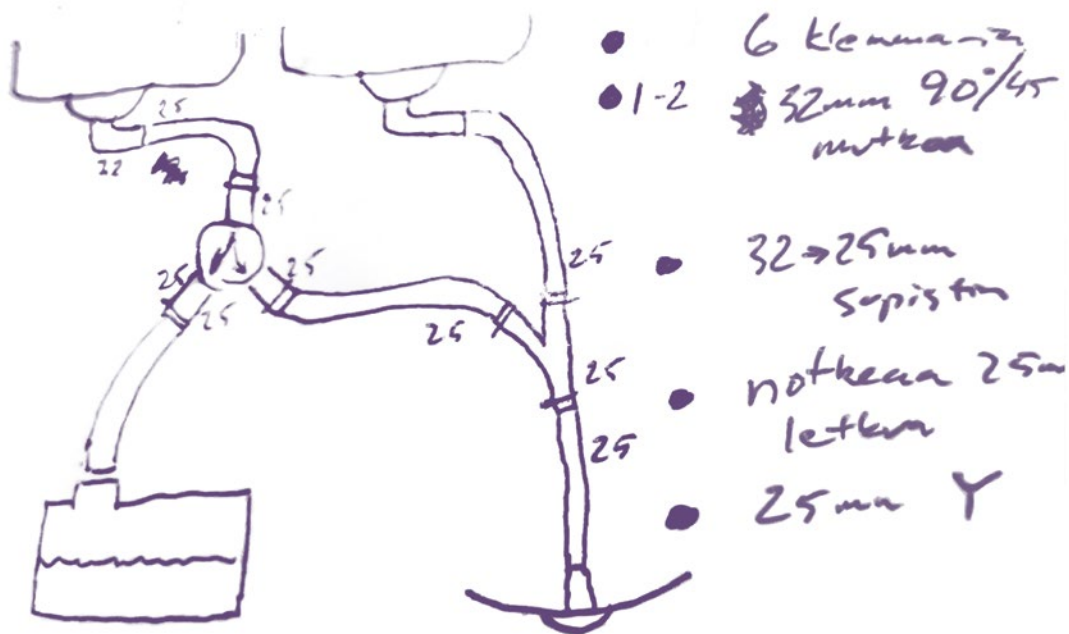
Tyypillisessä 80-luvun skandiveneessä, jota Sirena 38:me edustaa, ei juurikaan ole tilaa enemmille letkuille ja tankeille, ainakaan välittömästi pentterin tienoilla. Halusin tehdä ratkaisusta yksinkertaisen ilman pumppuja yms. siis painovoimaisen ja turvallisen.

Koko järjestelyn pitää siis mahtua roskiskaappiin, siis sinne missä jo

Asennus valmiina. Y-venttiili kiinnitettiin iceboxin kylkeen, jossa sitä on helppo käyttää. Punainen kanisteri on kyseinen uusi tiskivesisäiliö. Sininen on juomavesisäiliö. Mustat letkut liittyvät tiskivesisysteemiin.

## Ympäristö

Alkuperäinen skissi ja "osaluettelo" kaupakkierrosta varten.



on normaali roskisämpäri, tiskialtaat, yksi jalkapumppu ja osittain iceboxin kompressorin. Kaiken lisäksi ko. tilassa on jo raikasta juomavettä varten oma kanisterinsa sähköpumppuineen, joten tilaa harmaavesitankille oli tosi vähän.

Paras tila oli juomavesikanisterin ja kompressorin välissä, vajaan 10 cm levyinen rako. Projektin valmistuttua Pidä Saaristo Siistinä ry:n lehdessä oli juttua veneiden tiskivesistä ja siinä esiteltiin lujaa vinyylipussia, johon voi vedet kerätä. Siitä en silloin vielä tiennyt, joten jouduin etsimään tuohon 10 cm:n rakkoon sopivan kanisterin.

Googlettelu auttoi ja löysinkin alun perin moottorikelkan lisäkanisteriksi tarkoitettua viiden litran kanisterin, joka on vain kahdeksan senttimetriä paksu ja muutenkin ko. tilaan sopivan muotoinen. Hinta oli kyllä muovikanisterille rankka, noin 50 euroa.

Tankille sopiva kolo on sopivan ahdas ja sellaisessa asennossa että vaikka tankki olisi täynnä, vesi ei valuisi yli veneen kallistuessa. Koska meillä on kaksi tiskiallasta, niin päätin tehdä ensimmäisestä altaasta sen, jonka vedet menevät harmaavesitankkiin ja taalempi allas saa valuttaa vetensä kuten

## Ympäristö

ennenkin. Toisaalta halusin, että soveltuvassa tilanteessa voimme edelleenkin päästää myös tuon ensimmäisen altaan vedet suoraan mereen.

Tarvittiin siis Y-venttiili ja Y-haara. Useimmat Y-venttiilit ovat hyvinkin suurikokoisia, mutta Maritimilta saatiin löytämään sopivan pienikokoisen ja muutoinkin tähän soveltuvan mallin. Samoin Y-haara taisi löytyä sieltä. Lisäksi tarvittiin sopivaa letkua, putkenpätkiä ja klemmareita yms.

### "Ei vesi yläpäin virtaa"

Juu ei todellakaan virtaa. Toisaalta toinen sananlasku sanoo: "Vesi kantaa laivaa, mutta voi sen myös upottaa". Niinpä toteutuksen yhdeksi pääsäännöksi tuli: Ei yhtään lisäliitosta letkuihin yms. vesirajan alapuolelle!

Nämä kaikki asettivat seuraavat haasteet asennukselle. Putkien piti olla asennettu niin että niissä on luonnollisesti riittävä kaato joka kohdassa (paitsi tietenkin syydillä seilatessa), mutta kuitenkin niin että kaatoa riittää tasolle, joka on vesirajan yläpuolella mukaan lukien Y-haaran mitat. Näin

rakenteesta tulisi turvallisin mahdollinen.

Piti myös huomioida, ettei mikään letkujen ja putkien yhdistelmä missään tapauksessa muodostaisi loppoa, joka jotenkin onnistuisi tekemään tuhonsa. Muutaman hetken notkeana miehenä kaapilla voimisteltuani suunnitelma kristallisoitui.

Tarvittiin vielä kierros venetarvikeliikkeissä sovitteita yms. etsien ja toinen rupeama voimistelua kaapilla ja pian systeemi olikin valmis.

### Yllättävän näppärä ratkaisu

Montaa kertaa emme ehtineet syksyn tultua tuota käyttämään, mutta nyt onkin hyvä aloittaa uusi kausi taas hieman enemmän ympäristön ehdoilla. Kuten näissä asennuksissa aina, ensimmäinen rakennelma on prototyyppi ja seuraavasta tulisi todennäköisesti selvästi fiksumpi. Mielestäni ratkaisu kuitenkin onnistui yllättävän hyvin. Kanisteriin mahtuu kahdet tiskivedet, se on helppo napata mukaan ja kaataa tiskivedet sopivaan paikkaan maastossa. ☺

### Ilkka Hyytiäinen

### Hyödyllisiä linkkejä tiskivesikanisterin rakentamiseen

[https://www.pidasaaristosiistinä.fi/files/3481/Huviveneiden\\_harmaavesisuodattimen\\_ja\\_jarjestelman\\_asennusohjeet.pdf](https://www.pidasaaristosiistinä.fi/files/3481/Huviveneiden_harmaavesisuodattimen_ja_jarjestelman_asennusohjeet.pdf)

<https://www.veneilijanverkkokauppa.fi/fi/product/tiskivesipussukka-veneeseen/211574>

<https://www.wandamotor.com/jerrykannu-p-33878.html?countryid=FI&countryname=Finland&language=fi&nosto=productpage-nosto-1&refSrc=18128>

<https://maritimshops.fi/fi/tuote/91423446/9515010015/y-hana-1/45607988/1>

<https://maritimshops.fi/fi/tuote/12391213/9515030462/y-kappale-25mm/45608540/1>

## Matkaveneily



Ruotsalaiset turvaetäisyyden päässä minusta ja veneestä.

## Keväistä koronakauppaa — tavoitteena 59° 51N, 019° 34 E

Viime kevät toi erikoisia piirteitä venekauppaan, kun Uusimaa suljettiin kolmeksi viikoksi ja Suomen rajaliikennettä rajoitettiin huomattavasti. Veneen myynti Ruotsiin olikin tavallista jännittävämpää.

**H**elmikuun lopulla 2020 ruotsalainen pariskunta **Johan** ja **Karin** saapuvat Suomeen katsomaan heitä kiinnostavia veneitä, joista yksi oli Beneteau Oceanis 40. Hain heidät lentokentältä ja ajoimme Skogbyn telakalle Tammisaareen veneitä katsomaan.

Pariskunta ihastui veneeseen, mutta halusi, että ulkopuolinen venetarkastaja vielä tarkastaisi veneen ennen kaupan lopullista päätöksentekoa. Pari viikkoa myöhemmin sain Leevenestä **Joni Leeven** tarkastamaan veneen ja kun Joni oli tarkastusraporttinsa ruotsiksi kirjoittanut ja Johan oli

sen luettavakseen saanut, niin kauppa päätettiin.

### Korona vaikutti kauppaan

Sitten iski korona ja sen mukanaan tuomat rajoitukset. Kauppakirjaan tuli maininta, että jos koronarajoitukset ovat edelleen voimassa, niin veneen luovutus siirtyy suunnitellusta toukokuun päivästä myöhemmäksi.

Maaliskuussa sitten menivät Uudenmaan rajatkin kiinni, joten veneen kuljetus Uudenmaan ulkopuolelle hankaloitui sen verran, etten ajatellutkaan ryhtyä veneen siirtämiseen Tammisaaresta mihinkään.

Johankin kävi kuumana, kun hän

mietti, ettei ehkä saakaan venettä olenkaan tulevana kesänä käyttöönsä ja on kuitenkin jo maksanut sievoisen summan veneestään.

Minä elinkeinonharjoittajana olisin tietenkin voinut viedä veneen Ruotsiin, mutta palattuani Ruotsista olisin joutunut kahden viikon karanteeniin, mikä ei oikein venekauppiaille sovi kevät-sesongin aikaan. Mietin itsekini iltaisin, miten Uudenmaan rajojen auettua voisin viedä veneen Ruotsiin ilman etten joutuisi karanteeniin.

### Kuningasajatus — vene automaattiohjauksella Ruotsin puolelle

Eräänä iltana iski kuningasajatus; ajan veneen Ahvenanmeren keskelle lähelle Ruotsin rajaa, lähetän veneen rajan yli Ruotsin puolelle automaattiohjauksella ja kun Johan on tullut moottoriveneellä myös rajan lähelle Ruotsin puolelle, niin hän miehistöineen nousee veneeseen ja purjehtii sen Tukholmaan. Minä taas hyppään moottoriveneeseen ja ajan Maarianhaminaan.

Näin toimien minun ei tarvitsisi olla kahta viikkoa karanteenissa.

No tuumasta toimeen eli halusin varmistaa, etten riko mitään voimassa olevia määräyksiä ja lähetin sähköpostin Rajavartioston esikuntaan kertoen suunnitelmastani. Sieltä saamani vastaus meni suurin piirtein näin ”emme pysty antamaan sähköpostitse tai puhelimitse lupaa rajanylitykseen, vaan ratkaisu rajanylityksen sallimisesta tehdään rajanylityspaikalla toimivaltaisen rajavartiomiehen päätöksellä hänelle esitettyjen ja muuten käytössä olevien tietojen sekä yleisten olosuhteiden pohjalta”

Lisäksi sieltä huomautettiin rajatarkastuksesta Maarianhaminassa ja 14 vuorokauden karanteenista mikäli kävisin Ruotsin puolella.

Uudenmaan sulkua purettiin ja päätin, että kokeillaan josko Maarianhaminan merivartioston päällikkö antaisi luvan tai sitten venejäisi Maarianhaminaan tiettyämittömän pitkäksi ajaksi.

Vaikea päätös "mihin tyhjiin paikkaan" tehty Örössä.

## Matkaveneily



Jari ja Markus sumuisella Itämerellä.



Taksi-veneen kyytiin.



kuuta lähdimme Tammisaaresta purjehtimaan kohti Maarianhaminaa.

Tuulta ei ollut nimeksikään, joten konevoimalla saavuimme ensin Hankoon, jossa täytimme automaattista dieseliä tankkiin. Hangon satama oli kovin autio eikä yhtään ravintolaa ollut auki, joten päädyimme syömään vaimoni Main edellisenä päivänä matkavevääksi tekemää hyvää savulohipastaa.

Jatkoimme moottorilla ajaen matkaa kohti Örön satamaa. Sinne illalla saavuttuamme meitä kohtasi uudenlainen ongelma eli normaalisti Öröön saavuttaessa pitää yrittää epätoivoisesti etsiä vapaata paikka satamassa, mutta nyt meidän ongelma oli, että mihin tyhjiin paikkaan haluamme veneen yön yli kiinnittää.

Örön palvelut olivat luonnollisesti kiinni, joten äijämäistä iltapalaa laitettiin taas veneellä; paistettua makkaraa valkosipulilla höystettynä perunasa-laatin kanssa.

Markus tunsu hyvin Örön vedet, joten suuntasimme vierasvenesatamasta suoraan Örön itäpuolelle ja sieltä Hango-Utö-väylälle. Sumu ja tuuleton sää jatkuivat, joten "rautagenoa" kuljetti meitä eteenpäin.

### Öröstä Karlbyhyn

Seuraavaksi yöpymispaikaksi suunnittelimme Kökarin Karlbytä, mutta Utöstä eteläinen venereitti arvelutti, koska veneemme syväys oli 1,95 metriä ja ko. venereitin "virallinen" syvyys on vain 1,8 metriä. Jari soitti kuitenkin Karlbyn hotelliin, jossa ystävällinen **Natalie** ilmoitti, että kyllä väylää on tultu suuremmallakin syvyyksellä ihan Karlbyn satamaan asti, mutta Natalie kuitenkin ehdotti noudattamaan varovaisuutta.

Varmistimme vielä Facebookin kautta kokemuksia Karlbyn väylästä ja sieltä tulleiden positiivisten vastauksien perusteella päätimme yrittää ajaa ko. veneväylää pitkin.

Karlbyn Natalie lupasi vielä meille, että voisimme mennä saunomaan hotelliin ja ilmoitti salaisen avaimen paikan, jotta pääsisimme hotelliin ovesta sisälle.

Ajoimme varovaisesti venereittiä pitkin ja vaikka kaiun 2 metrin lukemat varsinkin reitin loppupäässä nostivat hien pintaan, niin hyvin pääsimme satamaan asti ilman pohjakosketuksia.

Satamaan saavuttuamme ei ollut yllätys, että olimme ainoa vierasvene

siellä. Löysimme hotellin avaimen ja menimme toisen kerroksen lämpimään saunaan puhdistautumaan.

Aamulla lähdimme taas jatkamaan matkaamme kohti länttä ja Maarianhaminaa. Soitimme Natalielle vielä kiitokseksi kaikista ystävällisistä järjestelyistä Karlbyssä.

### Karlbystä Maarianhaminaan

Ajoimme Hästbodan ja Granön välisistä väylästä ja käännyimme etelään melko pian Granön jälkeen, koska Björsbodan ja Degerbyn välinen matala silta estää purjeveneellä väylän käyttämisen.

Olisi muuten ihan mukava jos ko. reitille saataisiin tehtyä oikein merimerkeillä kulkeva väylä, sillä se lyhentäisi Kökarin ja Maarianhaminan välistä reittiä huomattavasti.

Ledskärin kohdalla aurinko alkoi paistaa ja tuulikin yltyä, joten nostimme loppumatkaksi purjeet ja mukavassa sivutuulella saavuimme Maarianhaminan länsisatamaan. Satamassa Birka Linen ja Viking Linen laivat olivat kiinnittyneinä satamaan ja odottivat korona-pandemian loppumista, jotta risteilymatkat Ruotsiin voisivat uudelleen alkaa.

### Kokenut miehistö mukana kuljettamassa venettä

Sain pari hyvää ystävääni — **Jarin ja Markuksen** — mukaani. Jari on kova purjehtija ja Markus on toiminut merivoimissa, joten miehistön pätevyys oli huippuluokkaa. Niinpä kolmas touko-

Kohta  
poistu-  
taan

## Matkaveneily



À la carte  
Viking  
Gracella  
toukokuus-  
sa 2020

Viking  
Buffet



Ensimmäinen  
ruotsalainen  
Beneteau  
kannella

Soitin välittömästi Maarianhaminan merivartioasemalle saavuttuamme satamaan ja kerroin heille ”automaattiohjaus”-suunnitelmistani. Hetken kuluttua kolme merivartiomiestä ilmestyi veneemme viereen ja he tarkastivat matkalaisten nimet sekä veneen asiapaperit ja kauppakirjan. Olin sopinut ostaja Johanin kanssa koordinaattipisteillä (59° 51N, 019° 34 E) tapaamispaikan huomiseksi keskiviikoksi kello 11.00.

### Suunnitelmat muuttuivatkin

Aamulla klo 7.00 merivartiosta soitettiin ja kysyttiin oliko minulle selvä miten toimitaan ja vastasin, että kylä on. Sieltä kuitenkin ilmoitettiin, että homma ei käy, niin kuin sen olin suunnitellut eli venettä ei voi lähettää automaattiohjauksella Ruotsin puolelle, mutta sillä tavalla luovutus voidaan tehdä, että minä elinkeinonharjoittajana ajan veneen Ruotsin puolelle, jätän veneen kellumaan ja joku jolla on lupa ajaa Ruotsin puolelle noutaa minut sieltä. Miehistöni taas pitää poistua veneestä ennen rajan ylitystä.

Nopea soitto ahvenanmaalaisille taksiveneille, että ne tulisivat minut rajan takaa hakemaan. Ongelmana oli se, että vain hyvin harvalla taksiveneellä oli lupaa koronarajoitusten aikaan ajaa Ruotsin puolelle. Loppulta sain SubSea Ålandin taksiveneen omistajan — jolla oli lupa ajaa Ruotsin puolelle — puhelimen päähän, ja sovimme, että hän olisi sovitussa paikassa klo 11.00.

Lähdimme siis keskiviikkona klo 08.00 Maarianhaminasta kohti koordinaattipistettä. Saavuimme sinne hyvissä ajoin ja taksivenekin saapui paikalla. Kaukaa Ruotsin puolelta näimme Busterin lähestyvän tapaamispaikkaa.

Ollessamme vielä Suomen puolella, miehistöni siirtyi taksiveneeseen. Minä ajoin Beneteau rajan yli ja kun Busterin nelihenkinen ruotsalaismiehistö oli lähellä Beneteautta, taksivene ajoi Beneteau rinnalle ja nousin siihen. Purjevene jäi nyt hetkeksi kellumaan laineille, mutta vain hetkeksi, sillä Johan miehistöineen nousi nopeasti veneeseen ja kun näimme, että ensimmäinen ruotsalainen oli venees-

sä lähdimme takaisin kohti Maarianhaminaa.

SubSean laskussa taisi olla hieman koronalisää, sillä kolmen tunnin veloitus oli 1 200 euroa.

### Kotiin Viking Linen Gracella

Loppumatka olikin sitten helppoa. Maarianhaminasta autokyyti Långnäsin satamaan, sieltä Viking Linen Gracella Turkuun ja kotiin. Kun normaalisti on tottunut siihen, että Vikingin käytävät ovat tupaten täynnä ihmisiä, niin nyt rekkakuskien lisäksi vain kahdeksan käsimatkatavaramatkustajaa — me kolme mukaan lukien — nousi pois Turussa.

Vikingin buffet oli tällä matkalla korvapuusti ja kuppi kahvia. Toki sieltä sai ostaa erikseen liha- tai kalapulla-anoksenkin, mutta lihapullat ainakin loppuivat kesken, syynä siis ilmeisesti korona-ajan yllättävän suuri matkustajamäärä (kahdeksan henkilöä). ☺

### Arto Sjöholm

HSK:n Kilpailutoimikunnan jäsen  
Yachtbroker, Finland venevälittäjä

## Retkisaaret

# Tule mukaan retkisaarten kevättalkoisiin!

**P**ieniä korjaus- töitä on jo tehty pienryhmissä, ja monet paikat ovat taas käyttökunnossa.

Löylyvedet saattavat vielä olla vähissä, joten on hyvä varautua kantaamaan makeaa vettä kiuksalle omasta veneestä.

### Kevättalkoot

Retkisaarten kevättalkoot järjestetään toukokuun viikonloppuina:

- ▶ Ormholmen pidettiin 8.5.2021
- ▶ Hasselholmen 14.5.2021
- ▶ Rishamn 22.5.2021

Kevättalkoissa tehdään joukkovoimaa vaativia toimia ja siivotaan paikat talven jäljiltä. Myös pieniä rakennus- ja maalaustehtäviä on työlliställä. Talkoissa huomioidaan voimassa olevat koronarajoitukset, ja saari-isännät pyrkivät organisoimaan työt tehtäviksi turvavälejä noudattaen pienryhmissä. Toivomme kaikki reipasta ulkoliikuntaa ja hyvää seuraa kaipaavat tervetulleiksi saarten kevättalkoisiin.

Hasselholmen on viikonloppuretkä ajatellen useimmille liian kaukana. Siksi talkoot on ajoitettu purjehtijoiden kansallispyhän helatorstain jatkoksi helaperjantaille. Keskiviikkona kun starttaa duunipäivän päätteeksi Ormikseen, niin on jo torstaina Has-



selissa.

### Rishamnin terassityömaa

Rishamnin mittava terassiprojekti on edennyt hienosti. Tähän liittyy kuitenkin varoituk- sen sana: Yläpalvaamo on käytössä normaalisti,

mutta kulku sinne saattaa olla työmaan tilanteesta riippuen hankalaa. Työmaa ei missään tapauksessa ole lasten leikkipaikka, ja aikuistenkin tulee noudattaa varovaisuutta siellä liikkuessaan.

Terassin avajaisia pyritään viettämään Rishamn Racen yhteydessä kesäkuun 12. päivänä.

### Ormholmenin poijut

Jäät ovat siirtäneet Ormholmenin laguunin uloimman poijun pohjoislaiturin poijujen sekaan. Asia pyritään korjaamaan, mutta sitä ennen on varottava tätä kokonaan upoksissa olevaa poijua, josta näkyy veden pinnan yläpuolelle vain metallinen lenkki.

### Risukossa ja Hasselissakin tapahtuu

Risukossa jatkamme terassin rakentamista Yläpalvaamon ympärille ja Hasselissakin pyritään edistämään uuden terassin rakentamista Casinon läheisyyteen. Myös uusien jäsenten saari- kierroksia jatketaan. ☺

*Retkisaaritoimikunta*

## Kesäkauden 2021 Covid-19-ohjeet retkisaariin

**E**nsisijaisesti retkisaarten käytön rajoituksissa noudatetaan viranomaisten määräyksiä ja suosituksia, kuten muussakin elämässä pandemian aikana. Huolehditään riittävästä käsihygieniasta, pidetään suojaetäisyys muihin ihmisiin, eikä poistuta kotoa saariin sairaana tai koronavirukselle altistuneena.

Koska viranomaisten antamat määräykset voivat muuttua nopeastikin, voidaan ohjeita joutua päivittämään myös näiden huhtikuussa 2021 laadittujen ohjeiden osalta. Myös HSK ja SPV saattavat antaa lisäksi omia ohjeita, joita tulee noudattaa.

- ▶ Suosittelemme edelleen saapumista saariin vain perhemiehistöillä. Olisi hyvä käyttää vielä tämän kesän ajan harkintaa siitä, kenen kanssa saareen tulee.
- ▶ Ethän tule saareen sairaana tai koronalta altistuneena. Myöskään karanteenia ei saa viettämään saariin. Sairastuessa poistutaan saarelta mahdollisimman pian.
- ▶ Saarissa on riittävästi tilaa ylläpitää turvaväliä muihin ihmisiin. Huomioidaan se, kun kokoonnutaan grillikatoksiin, ruokapöytien äärelle ja pulinaboksiin.
- ▶ Grillipaikoissa grillataan vuoron perään ja grillit sekä alustat puhdistetaan käytön jälkeen. Ruokailussa noudatetaan välyyttä. Saunojen, ruokapöytien ja muiden pintojen siisteydestä tulee pitää korostuneesti huolta.
- ▶ Talkoita voidaan järjestää kuitenkin osallistujien turvallisuus ja turvavälit huomioiden. Mahdollisuuksien mukaan työskennellään hajautetusti tai perhekunnittain. Pienryhmissä työ-

kentelevien on hyvä käyttää nenä-suusuojainta.

- ▶ Kesätapahtumat Risukko Race 11-12.6. ja Ormis-jippo 13.-14.8. voidaan järjestää samoja periaatteita noudattaen. Yhteisruokailun järjestämisestä sovitaan tapahtumakohtaisesti.
- ▶ Saareissa vierailevien tulee varautua siihen, että yhteissaunojen puuttuessa saunavuorot eivät riitä kaikille. Mahdollisuuksien mukaan saareen jo aiemmin saapuneet varaavat saunavuoroja jo päivällä klo 12 alkaen, niin saadaan saunavuorot riittämään ja myöhemmin saareen saapuvat pääsevät myös saunomaan. Saunavuoroja ei voi varata etänä, toisen puolesta eikä etukäteen seuraavalle päivälle.
- ▶ Yhteissaunoja pyritään järjestämään heti, kun koronatilanne merkittävästi helpottuu tai viranomaiset lieventävät esimerkiksi koronarokotettujen kokoontumisrajoituksia.
- ▶ Kukin saunoja huolehtii saunojen siisteydestä sekä saunapuiden ja lämpimän veden riittävydestä seuraaville saunojille. Ovenkahvat puhdistetaan oman vuoron alussa ja päättyessä. Puhdistusaineet löytyvät saunoilta.
- ▶ Suojahansikkaiden käyttöä suositellaan, kun nostat tai lasket saaren lipun, kirjoitat venekunnan tiedot vieras- ja saunakirjaan tai avaat ovia.

Retkisaaritoimikunta toivoo, että näissä poikkeuksellisissa olosuhteissa jokainen venekunta tuntee oman vastuunsa ja noudattaa joustavuutta, riittävästi varovaisuutta, turvavälejä ja siisteyttä. Toimikunta seuraa saaren käyttöastetta ja tarvittaessa antaa uusia ohjeita saariin saapumiselle. ☺





## Kilpapurjehdus



# Yhteistyö laajeni Laserin lisäksi purjelautailuun

HSK ja HSS (Helsingfors Segelsällskap) valittiin Suomen Purjehdus ja Veneilyn taholta viime vuoden lopussa vuoden 2020 veneilyseuroiksi tekemänsä yhteistyön vuoksi Laser-harjoittelun vuoksi. Yhteistyötä tehdään nyt myös purjelautailussa. Kaksi hoskilaista kilpapurjehtijaa kertoo treenaamisestaan ja kisatavoitteistaan.



## Joelia motivoivat kisat

**J**oel Kiiski (15) käy Lauttasaaren yhteiskoulun yhdeksättä luokkaa. Vapaa-aikana hän treenaa 4–5 kertaa viikossa HSK:n ja HSS:n yhteisessä Laser-ryhmässä.

”Aloitin purjehduksen 8-vuotiaana osallistuttuani kaverini kanssa HSK:n kesäleirille optarilla 2014. Treenasin ja kisasinkin optareilla, mutta kasvetuani vaihdoin suosittuun Laser-luokkaan.”

Harjoittelu on välillä rankkaakin ja se koostuu enimmäkseen purjehdustreeneistä.

”Kisaaminen motivoi minua, sillä kisoista saan kokemusta ja niistä oppii valtavasti. Paras kisatulokseni on viime vuodelta SM-kulta Laser4.7-luokassa sekä U16 sarjan voitto ja 2. sija/

overall Olympic week 2020-regatassa Espanjan Cadizissa.”

Purjehduksen lisäksi Joelin fysiikkatreeniin kuuluu saliharjoittelu, juoksu ja pyöräily.

Lähtitulevaisuuden tavoitteita ovat tulevan kesän kisat, EM-kisat Kroatiassa ja MM-kisat Gardajärvellä.

”**O**len pyrkinyt opiskelemaan Mäkelänrinteen urheilulukioon, jotta purjehdustreenaus onnistuisi mahdollisimman tavoitteellisesti. Tähtäimeni on arvokisoissa kuten Olympialaisissa ja MM-kisoissa.”

Yhteistyö HSS:n kanssa on parantanut treenejä, sillä ryhmässä on nyt enemmän veneitä ja lähtöjäkin tulee enemmän.

Joelin mielestä purjehdus sopii hyvin monenlaisille ihmisille.

”Purjehduksessa kannattaa keskittyä kestävyyyteen ja lajitaitoihin. Nopeasta ongelmanratkaisukyvyistä on myös hyötyä”, Joel vinkkaa.

## Kilpapurjehdus



### Siristä tuli purjelautailija sattuman johdosta

**S**iri Kaskeala (15) treenasi tavoitteellisesti uintia ja tennistä seitsemän kertaa viikossa vielä 9–10-vuotiaana. Hän pohti tuolloin kumpaan lajiin keskittyisi.

”Lomalla mökillä saaristossa löysin vanhoja 80-luvun purjelautoja ja kokeilin huvikseni niitä. Se oli menoa, aloitin jo samana kesänä alkeiskurssilla TwentyKnotsilla. Päädyinkin siten purjelautailuun 11-vuotiaana.”

Purjelautailussa fysiikan on olta- va hyvässä kunnossa, siihen liittyvät kuntotreenit ovat rankkoja. Viime kesänä palasin Cetuksen säännöllisiin treeneihin 5 kertaa viikossa, kun sain selkäni kuntoon.

”Olen tosi motivoitunut purjelautailuun ja siihen vaadittavaan fysiikan ylläpitoon. Myös uinti on ollut purjelautailun rinnalla koko ajan. Pelaa edelleen tennistä isäni kanssa. Talvisin käyn myös purjelautailmassa jäällä kolkalla.”

Sirillä alkaa olla jo kokemusta kansainvälisistä kisoista. Menestystä on tullut Baltian maissa kisaamisen lisäksi mm. Espanjasta.

”Olin 25. T293-MM-kisoissa Espanjassa vuonna 2019 tyttöjen U15-luokassa. Meitä taisi olla lähemmäs 60. Ne olivat ensimmäiset arvokisani purjelautailussa.”

**J**oelin tavoin Siri pyrkii urheilulukioon, jotta hän voi keskittyä treenaamiseen.

”Tänä kesänä opettelen ja treenaan iQFoililla, Youth-paketit saapuvat Suomeen huhti–toukokuussa. Olisi hienoa päästä edustamaan Suomea moniin arvokisoihin tänä vuonna. Toivon, että selkäni pysyisi kunnossa.”

HSK ja HSS ovat nyt treenanneet purjelautailussa pari viikkoa samaan aikaan vesillä.

”Ryhmämme on nyt iso ja meillä on enemmän treenejä. Samalla tulee kokemusta isommasta fleetistä, mikä aut-



**Laser** (eli Laser Standard) on yksityyppinen yhden hengen purjejolla. Tiukkojen luokkasääntöjen vuoksi kilpailuissa jollat ovat lähes identtisiä, minkä johdosta menestyksenkäs purjehdus vaatii hyvää taktiikkaa.

**Purjelauta** on yhden ihmisen seisaallaan ohjaama urheilullinen vene- tai purjealus. Laudalle on tunnusomaista, että riki liittyy lautaan joustavan nivelen avulla. Purjelautaa ohjataan joko rikiä tai lautaa kallistamalla, eikä perinteisen purjeveneen tapaan peräsimellä.

taa kisoissa. Purjelautailu on kasvussa muissakin seuroissa, saamme tärkeitä sparrausta ja kisoja Suomeenkin.

”**K**eskikropan kunnon on olta- va hyvä. Lisäksi tarvitaan uskallusta ja peräänantamattomuutta sekä mukautumista vaihteleviin olosuhteisiin ja ympäristöön. Välineet ovat kalliita, joten lajiin on sitouduttava. Pelkkä fysiikka ei riitä, vaan pitää osata ajatella”, Siri luonnehtii hyvän purjelautailijan ominaisuuksia.

”On hienoa päästä merelle joka päivä!”

**Jaana Reijonaho**



ALEKSANDRA BLINNIKKA

## Kilpapurjehdus

# Purjehduskautta voi jatkaa jääpurjehduksella

Eppu Kärki harrastaa jääpurjehdusta muutaman muun hoskilaisen kanssa. Laji on vanha, sillä sitä on harrastettu jo 30-luvulta alkaen.

**DN** -jääpursi on jäällä purjeen avulla liikkuva vene. Pursi perustuu *Detroit News* -lehden vuonna 1937 järjestämän suunnittelukilpailun voittaneeseen ehdotukseen. Lehden nimestä tuleekin lyhennys "DN". Ideana oli suunnitella jääpursi, jonka voi rakentaa itse ja jota voi kuljettaa T-Fordin katolla.

"Kun kausi päättyy syksyllä purjehduksessa niin Lapissa alkavat marraskuussa järvet jäätyämään. Tällöin jääpurjehtijoita ympäri maailmaa tulee Suomeen kauden ensimmäisiin kisoihin. Kausi alkaa siis Suomesta", **Eppu Kärki** kertoo.

Vuosisadan alussa jääpurret olivat suurempia. Viron Merimuseossa on nähtävissä isoja jääpursia. Suomenlahdella jääpurret olivat hyötykäytössä, sillä niillä liikuteltiin tavaroita. Jääpursilla on kilpailtu alusta alkaen.

### Retkeily- ja kislalaji

"Laji on antoisa, sillä on kiva retkeillä jääpursilla maaliskuussa. Minulle jääpurjehdus on kuitenkin ennen kaikkea kilpailulaji. Jääpursilla purjehtiminen on haastavaa, sillä tuulen suuntaa ei näe lumesta."

Suurin osa jääpurjehtijoista purjehtii myös kesällä, esimerkiksi kevytveneillä purjehtivat voivat innostua myös jääpursista. Joukossa on niitäkin, joilla ei ole aiempaa purjehduskokemusta.

Hoskilla on noin 7-8 aktiivista jääpurjehtijaa, jotka suuntaavat loppusyksystä Lappiin. Viikolla 46 on kisata 80-luvulta asti Vikajärvi memorial-kisa, johon tullaan ensijäille mm. Puolasta ja Virossa. Eteläisimmät ajavat Unkarin Balatonilta. Suomessa aktiiviharrastajia on noin 50.

MM-kilpailut pidetään vuorotellen Amerikassa ja Euroopassa. Purjehtijoita osallistuu Chigagosta Vladivostokiin. Suomi, Ruotsi, Viro, Puola ja Saksa ovat aktiivisia jääpursimaita.

## Kilpapurjehdus



”Myös Hollanti on yllättävän iso tekijä jääpurjehduksessa. Kisoissa voi olla 200 jääpurttia. Hoskilaisille on tullut mitaleita kisoissa, itse olen saanut esimerkiksi C-fliitissä kultaa Puolassa.”

Jääpurjehduksen luokat jaetaan kisamenestyksen mukaan A-, B- ja C-fliitteihin. Myötätuuleen ei purjehdita, vaan ajetaan slööriä, jota leikataan jyrkästi.

### Seniorit vahvasti mukana lajissa

Jääpurren saa parillakin tuhannelle eurolla, mutta hintahaitari kulkee 2 000–15 000 euron välillä. Purret on rakennettu pääosin itse puusta. Purren rakentamisen lisäksi pitää jääpurren luistimia teroittaa ja hioa eri jäätyypeille. Maksimissaan pursi painaa noin 50 kiloa.

”Laji sopii kaikille, sillä sitä voivat harrastaa kaikenikäiset, harrastajia on opti-ikäisistä yskymppiseen asti. Grand masters -kisoissa alaikäraja on 60 vuotta, joten seniorit ovat vahvasti lajissa mukana.”

Kilpailuissa auttaa, jos on nopea juoksija, sillä lähtö tapahtuu juoksemalla piikkarit jalassa.

Rata on kryssilenssirata ja merkien väli on yleensä 1,5 km. Yleensä ajetaan kolme kierrosta.

”Lajissa parhaimmat purjehtivat myös kesällä, sillä he osaavat taktikoida. Aika harvoin sattuu tapaturmia,

sillä kilpailualueet tutkitaan tarkkaan jään kunnon tarkastamiseksi ja railojen varalta.”

Retkeily on arvaamattomampaa, koska siinä mennään ennalta tutkittomalla jäällä. Naskalit ovat mukana niin retkeilyssä kuin kisoissakin. Lajissa haetaan niin retkiluistelussakin ns. mustaa jäätä.

### Testipäivänä lajia pääsee kokeilemaan

Kerran kaudessa pidetään testipäivä. Tänä talvena testipäivä pidettiin Espoon Suvisaaristossa, jossa noin 30 kilpapurjehtijaa kävi kokeilemassa lajia, mukana esimerkiksi finnjojollisti **Oskari Muhonen**.

Paitsi kaikenikäisiä niin jääpurjehtijoiden joukossa on miesten lisäksi myös entistä enemmän naisia.

Eppu innostaakin ihmisiä kokeilemaan lajia.

”Aika usein ihmiset tulevat juttelemaan ja pyytävät päästä kokeilemaan jääpurjehdusta. Ei kun kypärä päähän ja mukaan vaan! Kausikin on pitkä marraskuun puolesta välistä huhtikuuhun.”

*Lajista löytyy lisätietoa osoitteesta [www.icesailing.fi](http://www.icesailing.fi)*

**Jaana Reijonaho**  
Kuvat **Eppu Kärki**

## HSK Akatemia



## Sailing season mode on!

The activities at HSK's harbour have already begun, the Optimist Racing Team opened the ice literally and capitalized the first 34 water hours of the season. Heavy conditions during the Easter holidays with temperatures slightly over 3°C and strong winds coming from sw but the kids and the coaches managed to sail with a great spirit and harmony inside the group.

The 29er Racing Team and Euro Cup team also started their season during Easter, for them it was an act of courage to sail, considering that you are sailing and swimming most of the time. We are proud of our sailors, they deeply believe in their dreams and will fight to achieve them.

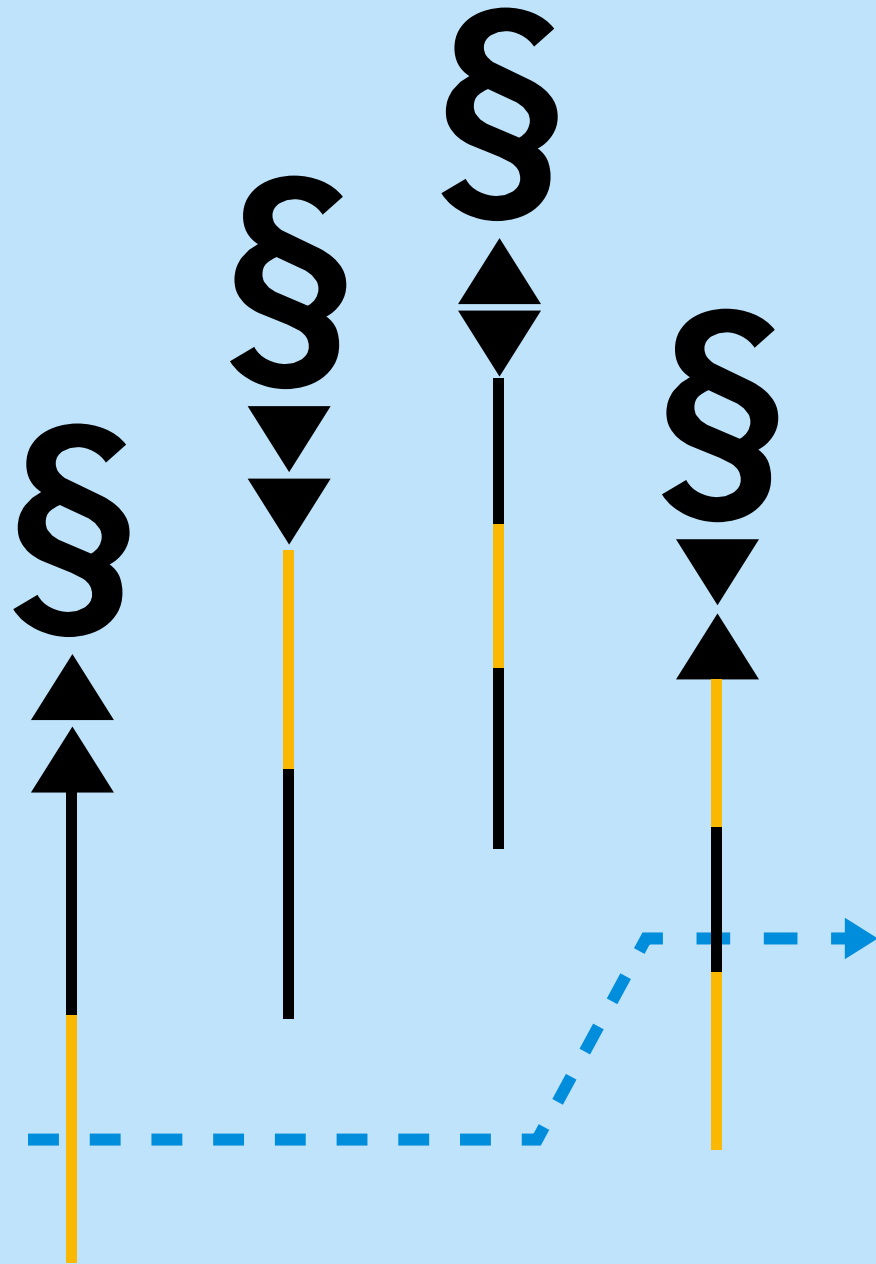
From the 18<sup>th</sup> of April all the other groups will start with their calendars,

the first group will be the Techno racing team, Laser 4.7 and Radial will follow. The beginner groups as Cadetti, Fun and Techno will start their activities from the end of April and all the groups will end at the beginning of December.

This year the goal for all the teams will be the national championships in their respective categories, we have been able to organize some days on the water during the winter but most of the hours of training will be done in Finland.

We are investing in the new generations, we aim to grow as an Academy and pass on the sailing arts and reach as much kids as possible.

**Santiago Lopez**  
Head Coach, HSK Akatemia



## Vesiliikennelaki

# Vesiliikenteen seuraamusjärjestelmä

Ennen veneilykautta on hyvä palauttaa mieliin vuosi sitten voimaan astunut vesiliikennelaki ja mitä seuraamuksia veneilijälle voi seurata lain rikkomisesta.

**V**esiliikennelakia 782/2019, sovelletaan vesikulkuneuvoihin ja niiden käyttämiseen Suomen vesialueella. Laki tuli voimaan 1.6.2020.

Vesiliikenteen liikennevirhemaksujärjestelmä on pääpiirteissään samanlainen kuin tieliikenteessä käytetty liikennevirhemaksujärjestelmä. Vesiliikenteessä liikennevirhemaksua ei kuitenkaan, ainakaan vielä, voida määrätä pysäyttämättä vesikulkuneuvoa. Virhemaksun määrää poliisi, rajavartiolaitos tai tulli.

### A Vesiliikenne rikos

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikko:

- ▶ vesikulkuneuvon käyttämistä koskevia yleisiä velvollisuuksia. Vesikulkuneuvon käyttäjän on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta häirtä tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle.

- ▶ vesikulkuneuvon luovuttajan vastuuta.

Vesikulkuneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen henkilön kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi eikä vuokrata sellaiselle henkilölle, jolla ei ole siihen laissa edellytettyä ikää, kykyä ja taitoa.

Kuljetettavaksi, ohjailtavaksi tai hallittavaksi luovutetun tai vuokratun vesikulkuneuvon luovuttaja vastaisi siitä, että vesikulkuneuvo olisi luovutushetkellä kyseiselle vesialueelle ja siihen liittyviin olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen

- ▶ päällikön yleistä vastuuta huolehtia siitä, että vesikulkuneuvo on aiotuun matkaan ja olosuhteisiin nähden rakenteeltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen.

- ▶ Vesikulkuneuvon päällikön on siis huolehdittava siitä, että vesikulkuneuvossa on tarvittavat varusteet, jotka ovat kunnossa ja helposti saatavilla. Tällä tarkoitetaan yleisesti sitä, että varusteet saadaan käyttöön ilman erillisiä apuvälineitä kuten esimerkiksi avainta tai ruuvitalttaa. Esimerkiksi pelastusliivit eivät saa olla matkan aikana lukkojen takana laatikossa, vaan niiden pitää olla sellaisessa paikassa, josta ne ovat nopeasti päälle puettavissa.

Päälliköllä on velvollisuus ohjeistaa vesikulkuneuvossa olevia henkilöitä riit-

# Vesiliikennelaki

tävällä tavalla turvallisesta vesikulkuneuvossa toimimisesta. Vesikulkuneuvossa on käytettävissä asianmukaisia merikarttoja ja merenkulkujulkaisuja, jos aiottu matka edellyttää reittisuunnittelua matkan pituuden tai muun vastaavan syyn tai olosuhteen johdosta. Vesikulkuneuvossa olevilla henkilöillä on oltava kelluntavälineet puettuina sään, aallokon, vesikulkuneuvon kunnon tai muiden olosuhteiden niin edellyttäessä. Vesikulkuneuvossa tulee olla tarvittavat asiakirjat.

- ▶ päällikön noudatettavia meriteiden sääntöjä.

Meriteiden sääntöjen keskeisin sisältö on yhteentörmäyksen välttäminen. Meriteiden sääntöjen osassa B ovat ohjaus- ja kulkusäännöt (I–III osastot), jotka sisältävät yhteentörmäämisen estävät säännöt aluksille kaikissa näkyvyysolosuhteissa. Meriteiden säännöt koskevat tähyystystä, turvallista nopeutta, yhteentörmäämisen vaaraa, toimenpiteitä yhteentörmäämisen välttämiseksi, ahtaita kulkuväyliä, ohittamista ja väistämismuutoksia.

- ▶ kieltoa muuttaa tai poistaa turvalaite taikka käyttää yksityisen kulkuväylän merkittämiseen yleisen kulkuväylän merkittämiseen tarkoitettuja turvalaitteita taikka kieltoa vaarantaa turvalaitteen toimintaa tai jättää ilmoittamatta toimimattomasta turvalaitteesta; on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, vesiliikennelakista sakkoon.

Vesiliikennelakista tuomitaan myös se, joka tahallaan tai huolimatta

tomuudesta kuljettaa, ohjailee tai hallitsee ilman vaadittavaa pätevyyttä tai ylittää suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden, jos nopeuden ylitys on suurempi kuin sallitun nopeuden määrä.

Vesiliikennelakista voidaan jättää ilmoitus tekemättä, syyte ajamatta tai rangaistus tuomitsematta, jos teko on olosuhteisiin nähden vähäinen.

## B Liikennevirhemaksujärjestelmä

Liikennevirhemaksua käytetään hallinnollisten vesiliikennelakien seuraamuksena, kun taas sakko säilyy vakavampien ja moitittavampien tekojen rangaistuksena.

- 1 **Vesikulkuneuvon päällikölle** määrätään **70 euron** liikennevirhemaksu, jos hän mm. jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta:

- ▶ velvollisuuksia pitää vesikulkuneuvossa tyhjennuspumppua tai muita välineitä veden poistamiseen, kuten äyskäriä, tai velvollisuutta pitää vesikulkuneuvossa joko airoja tai melaa taikka ankkuria köysineen. Myös asianmukaisesti tarkastetun käsiammuttimen puuttesesta ja meriteiden sääntöjen osan D:n mukaisten merkinantolaitteiden puuttesesta määrätään liikennevirhemaksu.



# Vesiliikennelaki

- ▶ vesiliikennettä valvovan henkilön merkin, käskyn tai kiellon. Rikkomus kattaa myös valo-opasteen tai muun kuin nopeusrajoitusta osoittavan vesiliikennemerkin noudattamatta jättämisen.
- ▶ ankkurointia tai kiinnittämistä koskevia säännöksiä.
- ▶ velvollisuuden esittää vesiliikennettä valvovalle henkilölle tämän pyytämät erikseen säädetyt asiakirjat lukuun ottamatta rekisteröintiä koskevia asiakirjoja.
- ▶ velvollisuutta pysäyttää vesikulkuneuvo tai keskeyttää matka vesiliikennettä valvovan henkilön määräyksestä esimerkiksi silloin, kun alueella on voimassa alueellinen kielto tai liikenne on väliaikaisesti keskeytetty.
- ▶ valojen, merkkikuvioiden tai ääni- tai valomerkkien käyttöä koskevia säännöksiä.

- 2 **Vesikulkuneuvon päällikölle** määrätään tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tehdystä suurimman sallitun vesiliikennemerkillä osoitetun nopeuden tai vesikulkuneuvokohtaisen nopeuden ylityksestä **120 euron** liikennevirhemaksu, jos nopeuden ylitys on korkeintaan suurimman sallitun nopeuden määrä.

- 3 **Vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle** määrätään **70 euron** liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää tekemättä ensirekisteröintiä koskevan rekisteri-ilmoituksen ennen vesikulkuneuvon käyttöönottoa.

- 4 Vesikulkuneuvon omistajalle tai haltijalle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan
  - ▶ käyttää vesikulkuneuvoa ennen kuin se on merkitty rekisteriin.
  - ▶ jättää tekemättä määräajassa muutosrekisteröinnin.
  - ▶ laiminlyö velvollisuuden pitää rekisteröintitodistusta vesikulkuneuvossa sitä käytettäessä.
    - ▶ käyttää rekisteröitävää vesikulkuneuvoa siten, ettei sitä ole varustettu rekisteritunnuksella.

- 5 **Vesikulkuneuvoa käyttävän elinkeinonharjoittajan** käytettäessä rekisteröimättömää vesikulkuneuvoa ilman liikenne- ja viestintöviraston koetunnusta. Maksu on **70 euroa**.

Edellisissä kohdissa mainittua liikennevirhemaksua korotetaan 40 eurolla siitä rikkomuksesta, josta on säädetty ankarin seuraamus, jos samalla kertaa on määrättävä virhemaksu kahdesta tai useammasta vesiliikennelakirikkomuksesta.

Jos vesiliikennelakirikkomus on vähäinen, siitä on liikennevirhemaksun määräämisen sijaan annettava suullinen tai kirjallinen huomautus.

Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos vesikulkuneuvon päällikköä, omistajaa tai haltijaa epäillään samalla teolla tehdystä rikkomuksesta.

Liikennevirhemaksu on suoritettava 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Liikennevirhemaksua koskevaan



## Vesiliikennelaki

päätökseen on liitettävä oikaisuvaatimusohjeet.

Vesiliikennelain nojalla annettuun päätökseen saa vaatia oikaisua virhemaksun määränneeltä viranomaiselta. Oikaisuvaatimuksen käsittelyminen on maksuton. Oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaisissa (586/1996) säädetään. Oikeudenkäyntimaksu on suuruudeltaan 260 euroa. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

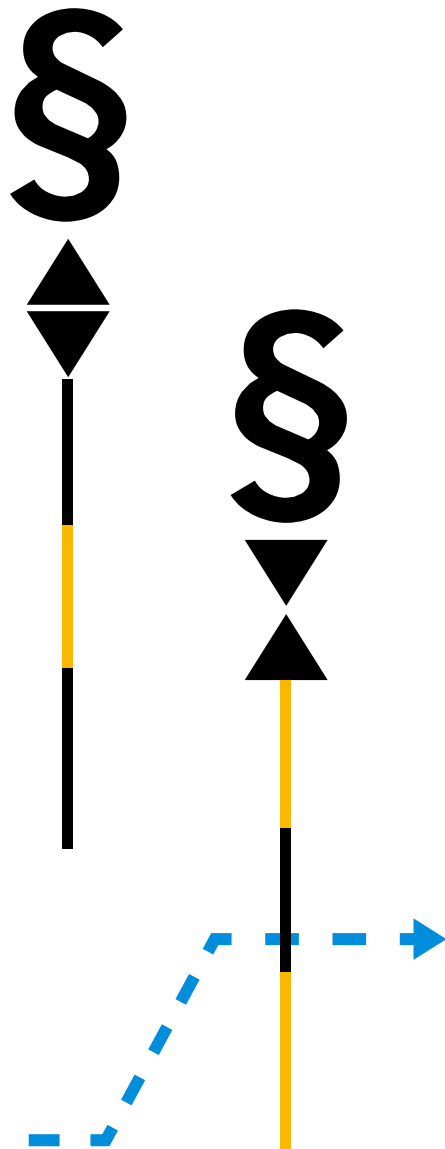
Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

### C Rangaistukseen tuomitseminen rikoslain nojalla

Tahallisesti tai huolimattomasta rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, tuomitaan rikoslain (23 luvun 1 §) nojalla rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Mikäli teko on omiaan aiheuttamaan vakavaa vaaraa toiselle tai terveydelle, tuomitaan rikoslain (23 luvun 2 §) nojalla rangaistus törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Vaaran aiheuttamisesta ympäristölle on olemassa oma sääntelynsä.

Rangaistus rekisterimerkintärikoksesta säädetään rikoslaisissa (16 luvun 7 §). Rangaistus virkavallan anastuksesta säädetään rikoslaisissa (16 luvun 9 §).

**Matti Piispanen**



## Mukana myötätuulessa

Voit laittaa helposti ja edullisesti ja ilmoituksen Mukana myötätuulessa -palstalle. Ilmoituksen hinta on vain 150 euroa. Esimerkiksi yritysten ilmoitukset, merkkipäivät ja muut muistamiset.

Ota yhteyttä: **Mika Lehtinen** ☎ +358 50 644 22 ✉ mika.lehtinen@promg.fi



### HSK Akatemia

#### Ilmoittaudu mukaan nuorten purjehduskouluun!

Hoskilla toimiva nuorten purjehdusakatemia. Purjehduskoulusta suoraan harjoitusryhmiin.

Kysy lisää: niko.seppalainen@hoski.fi

### Hoskilaisille kursseja Pajalahden veneilykoulussa

Pajalahden veneilykoulu (Pave) järjestää kursseja ja tapahtumia, joihin myös hoskilaiset voivat osallistua.

Pave on kahdeksan länsihelsinkiläisen veneilyseuran vapaaehtoisvoimin toimiva koulutusyhteisö, jonka kurssit ovat pääosin maksuttomia.

Koronatilanteen vuoksi kurssit ovat ainakin osittain verkkokoulutuksia. Ne tapahtumat, jotka on nyt määritelty lähikoulutuksiksi ja -tapahtumiksi voivat muuttua, mikäli koronan vuoksi on voimassa kokoontumisrajoituksia.

Kurssitarjonnassa on esimerkiksi veneily vaativissa olosuhteissa, vierailu Helsingin meripelastusyhdistyksen Matosaareen, alumiiniveneen hoitoa, veneen sähköjä, videokuvausta ja drooneja, purjeiden trimmausta sekä muita veneilyyn liittyviä aiheita.

Tutustu tarjontaan ja ilmoittaudu pian, sillä monilla kursseista tilaa on vain rajallisesti! Katso kurssit ja ilmoittautuminen osoitteesta [www.pave.fi](http://www.pave.fi)

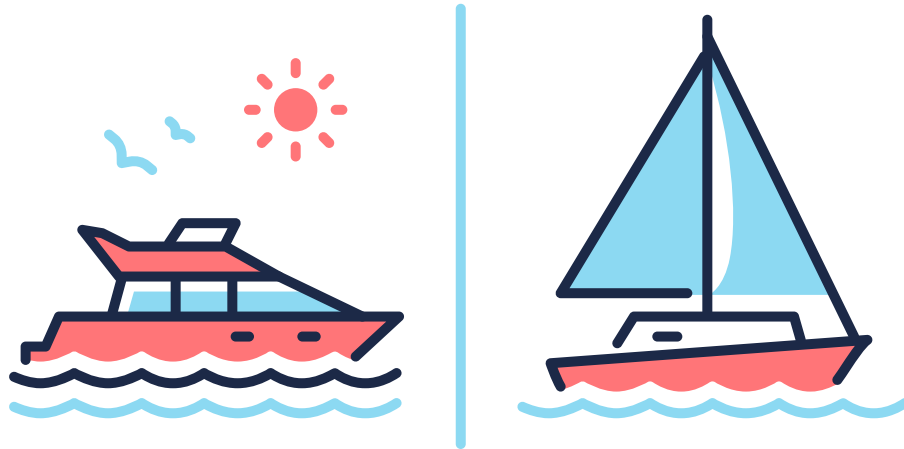


### HOSKI SHOP

Hoskin oma verkkokauppa. Kaupassa myytävänä seuran vaatteita ja asusteita sekä ilmoittautuminen nuorten purjehduskursseille

<https://holvi.com/shop/hsk-akatemia/>

## Moottori



## Motorbåt eller segelbåt?

**F**rån min ungdoms långfärds-seglats med Folkbåten FL2 utan motor och senare som ägare av en Nordstar 26 motorbåt och som deltidsskeppare på en Swan 65, har jag erfarenhet av både segel- och motorbåtar och har några allmänna funderingar om skillnaderna i planeringen av en (lång)tur för segel- respektive motorbåt.

Mina kommentarer gäller de vanligaste typerna och storleken på båtar i HSKs register och är självklara för de flesta HSK-medlemmar, men bland oss finns det kanske några nybörjare som hittar något matnyttigt bland dem.

### Vart och hur vill vi färdas?

Den största skillnaden i planeringen är storleken på området man hinner besöka på t.ex. ett veckoslut. Med en planande motorbåt kan man starta från HSK på fredag eftermiddag och knappa tre timmar senare vara i Tallinn. På lördag hinner man besöka Tallinn, tanka billig diesel, äta lunch och på knappa tre senare timmar vara i Hangö.

Exemplet visar hur filosofin skiljer sig mellan segel- och motorbåtar, med de senare är resans mål och vad man kan göra där oftast det viktigaste kriteriet medan de förra planerar för själva färderna. På en segelbåt umgås man, äter,

läser och sover medan man är på väg — det kan man sällan göra på en motorbåt. På en segelbåt kan de flesta delta i själva seglandet av båten medan motorbåten styrs av en person plus eventuellt en navigatör. De övriga håller bara i sig.

Båtens djupgående och masthöjd har stor inverkan på var vi kan röra oss i våra vatten, t.ex. i Helsingfors finns det flera havsvikar dit man inte kommer med segelbåt, men nog med motorbåt. Flera vackra genvägar i skärgården har broar eller elledningar som stoppar segelbåtarna och med motorbåt hittar man oftast lediga platser i den grundare ändan av bryggorna i gästhamnarna. Dessutom hinner motorbåtarna komma i hamn först och boka bastutor innan den blir fylld. I grunda naturhamnar är det är lättare för motorbåtar att hitta en trygg plats.

Att segla en segelbåt kräver kunskande — helst hos hela besättningen oberoende av båtens storlek medan att köra en motorbåt går med en kunnig förare — även här helst flera. Ju mera vind, desto mera kunskande krävs det för att undvika skador på båtar och människor vid segelmanövrar och angöring.

### Vädret

Vi vet att vädret är en avgörande säkerhets- och trivselfaktor och där föredrar motorbåtarna svaga vindar för regn och kyla stör inte i den varma torra styrhytten medan segelbåtarna föredrar "lagom" frisk och förlig vind även om det

kräver varma kläder och regnställ. När vinden ökar, vill ingen kämpa emot vågorna i onödan. Att planera färden utgående från väderprognosen är därför viktigt — och vara beredd på att prognosen inte håller.

### Kostnader

Den största årliga kostnaden för båtar längre än ca.10 m är värdeminskningen, men den vill man sällan beakta. Därefter kommer underhåll och service, bränsle (för motorbåtar), försäkring och klubbmedlemskap. Det tråkiga är att kostnaderna till stor del är fasta — oberoende

av hur mycket man använder båten.

Som exempel kostar min lilla (8,5m) motorbåt 5 000 €/år för förvaring, bottenmålning och polering, motorservice och försäkring. Det ingen idé att inte köra båten med dyr sjömackdiesel, för hur mycket man än kör, kommer man bara upp till hälften

av de fasta kostnaderna. Även om segelbåtar numera kör mycket med motor, är motorservice och bränsle mycket billigare än för en motorbåt och totalt sett tror jag att en segelbåt, trots kostnader för segel och mastlyft och -nedtagning, är billigare i drift än en motorbåt.

Användbara utrymmen i båten är betydligt större i moderna, breda segelbåtar än i (planande) motorbåtar av motsvarande storlek. En familj bor billigare och bekvämare i en segelbåt jämfört med en lika stor motorbåt. ☺

**Eric von Troil**



Ayfer är en Ovni 495 byggd i Les Sables d'Olonne 2008.

## Mötkaveneily



Svantes sista törn vid rodrät på s/y Ayfer under segling med nya ägarna



Europa till Travemünde och ombord på Finnlines färja till Helsingfors.

### Snabb affär

## Att sälja en båt under covid-19 lockdown

**V**i hade seglat åtta år i Medelhavet — Spanien, Frankrike, Italien, Turkiet och Grekland. Nu hade s/y *Ayfer* legat över vintern på land i Port Napoleon i Frankrike. Vår plan var att gå tillbaka till Atlanten tvärsöver södra Frankrike via Canal du Midi och Canal de Garonne. Vi ville gärna ännu segla en säsong eller två på Atlantkusten för att efter det sälja båten.

*Ayfer* är en Ovni 495 i aluminium. Även om hon är 15 m lång och 4,5 m bred har hon ett djupgående på endast en meter tack vare centerbord och dubbla roder.

Kanalbolaget hade försäkrat oss att *Ayfer* tryggt skulle kunna ta sig genom de gamla kanalerna (Canal du Midi byggdes på 1600-talet) med ett minidjupp på 1,4 m. Ändå ville vi på förhand ta oss en titt på vissa slussar, låga broar och knepiga passager. Så i februari 2020 åkte vi med bil till Frankrike för att titta närmare på kanalen. Men vi började

med ett besök på Alubatvarvet i Les Sables d'Olonne, där *Ayfer* byggdes 2008. Då vi berättade om vår plan, fick vi rådet att hellre sälja *Ayfer* i Port Napoleon, där det finns en förmedlingsfirma specialiserad på aluminiumbåtar.

Medan coronaläget försämrades i Frankrike och vi inspekterade broar och slussar längs kanalen, mognade tanken på att redan nu sälja *Ayfer*. Innan vi kom fram till Port Napoleon hade vi bokat ett möte hos AYC International Yachtbrokers. På två dagar tömde vi sedan *Ayfer* på alla personliga saker, som vi bar till en lägenhet vi fått hyra på marinan. Även om vi lyckades ge bort en del utrustning till andra seglare blev det så mycket att ta hem att endast en liten del skulle rymmas i vår bil.

### Osannolik tur

Men som seglare behöver man en del tur — och oftast har man det också! För en dag hörde vi att det pratades finska i marinans restaurang. Det visade sig va-

ra **Samuli Leisti**, som tillsammans med fyra andra unga män var i Port Napoleon för att ta hand om TP52:an *zer°emission* (*Race Against Sea Pollution*). Båten hade fraktats till Port Napoleon för att därifrån seglas vidare för att delta i regattor i Italien. Om inte covid-19 hade kommit i vägen! Nu fick båten lov att stanna kvar i Port Napoleon medan Samuli och hans vänner skulle köra hem till Finland — med en nästan tom Mercedes van!

Hela vårt lass fick rum i bilen och ett par dagar senare lastade Samuli och hans besättning av alltihop utanför vårt hem på Hallonnäs parkväg, där ett par av våra vänner bar upp allt till vår lägenhet. Ett stort tack till Samuli et co för fantastisk fin hjälp!

Trots rykten om lockdown hade vi tänkt stanna kvar i Port Napoleon under hela våren och fixa saker och ting på båten och ta emot ett nytt barnbarn i franska Lille i april. Men då hela Frankrike inklusive marinbutikerna sedan lades i lockdown, så att vi varken kunde köpa reservdelar eller röra oss fritt utanför marinan, beslöt vi att ta oss hem till Finland. Med bilen full av matvaror som vi redan bunkrat för lockdownen körde vi sedan nonstop genom ett nedstängt

### efter lockdown

Medan Europa var stängt var det många som beställde *Ayfers* utrustningslista hos AYC. Likaså märkte vi under slutet av våren en ökad aktivitet på vår seglingsblogg [www.ayfersailing.com](http://www.ayfersailing.com).

Ändå blev vi mycket förvånade då man, en vecka innan Europa skulle öppna upp igen i mitten av juni, från AYC meddelade att man hade ett bud på *Ayfer* strax under vårt begärda pris. Vi antog förstås budet och kom överens med köparna om närmare villkor för affären. Då vi sedan bokade biljetter på Finnlines var vi glada över det lättade coronaläget, som gjorde det möjligt att köra genom Europa igen. Vid midsommar kunde vi efter besiktning och provsegling överläta *Ayfer* till nya lyckliga ägare — **Alex** och **Anja** från Tyskland.

Men seglare kan naturligtvis inte vara utan båt. Coronaläget gjorde att det ändå inte var aktuellt att titta på båtar utomlands. I september lyckades vi trots allt hitta s/y *Vilda* — en finfin Linjett 33, som i tiderna seglat under HSK:s flagg och nu kommer att göra det igen! 🇫🇮

### Svante Ewalds

Foto **Nina Ewalds**



## Matkaveneily

# Riianlahden kierros koronakesänä 2020

**L**uontoäidin suoma varhainen veneilykausi pääsi myös jatkumaan poikkeuksellisissa olosuhteissa. Maaliskuun alussa Saaremaalle levisi epidemia italialaisen lentopallojoukkueen mukana, ja Länsi-Viron saaret eristettiin. Valmiuslailla suljettiin Uusimaa ja rannikko 28.3.–15.4. Huviveneiltä edellytettiin käyntiä passintarkastuspisteissä 14.6. saakka (kuten ennen Baltian Schengenä 2007). Heinäkuun alkupuolelle saakka jatkui molemmilla rannoilla epäselvyys, miten huvivenettä tulisi kohdella Suomessa ja Virossa. Heinäkuun puolessa tilanne Baltian suuntaan alkoi normalisoitua.

Lähtiessä tein itseleni ennakkoon oma-diagnoosin: valonarka Koronatakiainen tuskin pystyisi tarttumaan Riianlahden aavoilla ulapoilla, auringonpaisteessa ja raikkaissa tuulissa... Eikä pystynyt.

Tallinnassa on nykyään jo kuusi eri vierassatamaa, mutta oman kokemukseni mukaan ne kannattaa jättää kotimatalle, mikäli aikaa riittää. Hoskilita tai Ormikselta on luontevaa suunnata Suomenlahden yli Lohusaluun, Dirhamiin tai Kärdlaan 44.

### Lohusalu 53

Viron ensimmäinen länsimainen vierassatama, joka on jo ehtinyt kokea useitakin kehitysvaiheita. Satamamestari tulee osoittamaan vapaan, numeroitun poijun. Siistit saunat ovat päällä iltapäivästä alkaen. Sadama

Pub & Resto on kehittänyt tarjoiluun, mutta kyökki sulkeutuu jo iltayhdeksältä. Viikonloppuisin on elävää musiikkia ja paljon väkeä.

Lähistöllä ei ole kylää, vain pitkä hiekkaranta. Kannattaa siis ottaa vuokrafillari ja polkea kolme kilometriä Laulasmaan risteyskseen, jossa on kauppa ja pari *kõrtsia* (kievaria) sekä iso spa. Vielä voi jatkaa uutta pyörätietä saman verran itään ja ihailla Keila-joen puistoa ja Viron kolmanneksi korkeinta, kuusimetristä vesiputousta. Lähikõrtsissa voi virkistäytyä ja kartanomuseon laadukkaassa Cher Ami-ravintolassa saattaa syödä herroiksi.

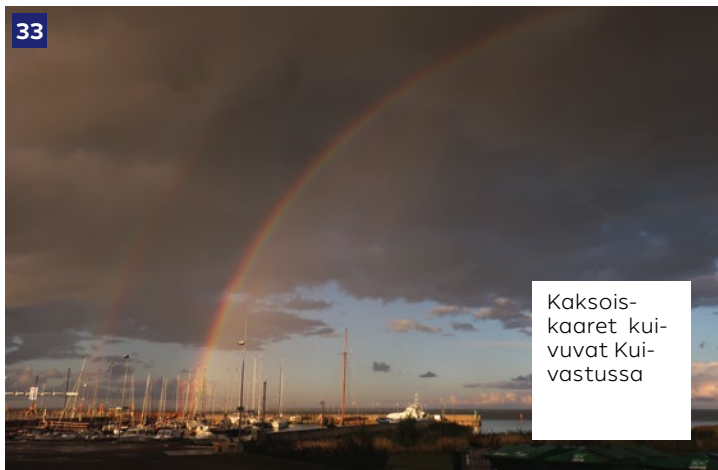
### Dirhami 52

Matkan ensimmäinen yllätys oli sataman iso laajennusprojekti. Idän puoleista hiekkarantaa oli jo perattu ja betonoitu aallonmurtajaksi. Lisää venepaikkoja on tiedossa, jahka Koronan viivästyttämä projekti etenee. Sataman Kalakohvik tarjoilee maukkaita annoksia, sisällä ja terassilla. Kalureiden talossa voi nauttia ennakkotilauksella aamiaista ja pienestä Poodista saa lähes kaikkea.

Vuokrapyörillä on helppo polkea kuusi kilometriä Roosta Puhkekülaan, jossa on pitkä hiekkaranta, seikkailupuisto, tarjoilua ja majoitusta.

### Kuivastu 33

Nyt alkoivat reippaat länsituulet, joten sivutuuli vei Haapsalun ohja ja Väinämeren yli Kuivastuun. Täälläkin siistit



Kaksoiskaaret kuivuvat Kuivastussa



Enguren uusi ponttoni, edessä muinaisia jäänteitä



Salacgrīvan uusi Bura-palvelutalo

saunat lämpiävät jo iltapäivisin. Lautasataman palvelut rajoittuvat kahvilaan ja kioskikauppaan. Vuokralla on polkupyöriä ja edullisia autoja, joten viiriä kannattaa laajentaa ainakin ympäri Muhun saaren ja ehkä Saaremaal-lekin.

Mantereen puoleinen Virtsun satama on levoton aalloista, eikä siis suositeltava.

### Ringsu, Ruhnu 18

Vauhdikas slööri vei vaivattomasti keskelle Riianlahtea, Ruhnun saarelle. Ringsun satama tarjosi suojaa, mutta öinen ukkosmyrsky kyllä heilutti mastoa. Sataman Kohvik YLJES on kokenut tarjoiluun. Vuokrapyörillä pääsee kylälle ja Liise Talulle ihastelemaan olkikatkoisia taloja.

Kirkkoja on kaksin kappalein ja Eiffelin toimiston piirtämään, 1877 pystytettyyn valurautaiseen tuletorniin (sukunäköä Valassaareen) pääsee kaupaamaan.

Ruhnun saarta ympäröi isompikin vesi ja lisäksi siellä on ”maailman suurin tuuli-ikkuna”, 360 astetta. Tämän avatessaan purjehtija löytää horisontista aina sopivan 20–60 mailin kohteen avotuulelle; 14 satamaa Virossa ja kahdeksan Latviassa.

Alkujaan oli tarkoitus käydä myös

**Kuressaaressa 29**, mutta tuulen ollessa turhan vastainen, tyydyin *helistämään* sadamakapteen **Oskar Jögille**. Hän kaipailee kovasti suomalaisia venevieraita, eritoten kun lähes kolme kilometriä pitkä sisääntulon ränni oli juuri ruopattu 2,7 metriin.

### Engure 8

Reippaat länsituulet jatkuivat edelleen, joten oli luontevaa suunnata alas etelään, Latvian rannikolle. Enguren uudistetun sataman sisääntulo oli ruopattu lähes kolmeen metriin ja vanha kelluva parakki oli hinattu pois. Tilalla oli nyt moderni aidattu ponttoni, sähköllä ja vedellä sekä nelisenkymmentä poijua. Siistit saniteetit löytyvät uudesta puurakennuksesta. Lähikylässä on pari kauppaa, muutama ravintola ja Kafejnīca Būda tarjoilee edullista kotiruokaa.

### Skulte 15

Säätötila alkoi muuttua kosteammaksi ja nouseva avotuuli kuljetti vauhdikkaasti Rigan ohi länteen. Kovassa lensissä sisääntulo vaati tarkkaavaisuutta, mutta aallonmurtajien sisällä oli jo rauhaa.

Skulte on propsin ja hakkeen ulosvientisatama, joten pari laivaa oli si-  
vuutettava ennen kuin jokiuoman mut-

kien jälkeen näkyi vanha metalliponttoni. Aisojen välissä löytyi sopiva tila, mutta ei juurikaan muuta palvelua. Laiturin tyvessä oli yhden vesi- ja sähköjohdot ja bajamaja.

Skulte ei ole varsinainen turistikohte, mutta tarjoaa ”aikakoneen” vuosikymmenten taa. Kalastajat touhuavat verkkaisesti vanhanaikaisilla paa-teilla ja pyydyksillä. Laiturilla on pyydysankkureita ja rysäverkot kuivuvat auringossa. Vastarannalla maanomistaja paaluttaa edelleen teräspilareita kovaan savimaahan, tarkoitukseenaan rakentaa vieraille parempi satama. Kaupat ja pari bärssiä löytyvät kylästä, ja hiekkarannan leirintäalueella on kelpo pizzeria.

### Salacgrīva 16

Laantuva myötätuuli kuljetti leppoisasti kohti pohjoista, seuraavaan kalastajakylään. Olin saanut ennakkotiedon uudesta palvelutalosta, jonka viereen kiinnityin. Vanhassa ja suojattomassa ponttonissa oli kymmenkunta poijua, mutta sähköt ja vedet oli nyt suljettu. Komea Bura-talo oli jo pystyssä, mutta ei vielä käytössä. Viereen oli myös valmistunut siisti Ab initio-pizzeria. Perinteisempää kalaruokaa löytyi kylän Kafejnīca Kambīzesta.

Salatsi-joen (Salaca) suistoa kan-

nattaa tepastella ylävirtaan ja hämmästellä historiallista pyyntisiltää. Kapea puusilta ei ihan ylety vastarannalle, vaan sen tarkoituksena on rysäverkoilla ja muilla pyydyksillä kahmia jokikalaja.

Veneelle löytyy toki parempaa tuulensuojaa hieman pohjoisempana, **Kuivizin 17** satamassa. Tämä on uudehko campingalue, jossa on laadukas hotelli-ravintola Kapteņņu osta.

### Suaru, Kihnu 19

Tuulet alkoivat hyytyä, joten kone sai avittaa Kihnun saarelle. Suarun satamaa kehitetään edelleen ja nyt oli vuorossa työmaa sisääntulon aallonmurtajalla. Ponttonilaitureiden vieressä on palvelutalo, josta voi tilata saunan. Pihalla on pitkät rivit vuokrapyöriä, joilla onkin helppo viilettää pitkin mäetömän saaren hyviä teitä. Takavuosi-  
na kolmipyöräiset moottoripyörät pölyttivät hiekkaraitteja. Viereinen Rock City on suljettu, mutta lähikylältä löytyy Kurase *pood* (kauppa) ja pari *körtisia* (kievaria). Rahvamajan takana on urheilupuisto, jossa Jaanitulet syttyvät aina 23.6., viikonpäivästä riippumatta. Heinäkuun Mere Pidu-juhlat ovat myös kokemuksen arvoisia. *Tule-torn* (majakka) eteläkärjessä on avoin yleisölle.



Riida Talun majoitusta Manilaidin saarella



Ensimmäisenä vieraina Värätissa



Kõiguste Marinassa voi kuunnella hiljaisuutta

## Munalaid 22 ja Manilaid 21

Tyynessä konetaminen minimoitui suuntaamalla Virve-lautan perässä mantereelle. Munalaidiin on valmistunut myös pieni vierassatama. Palveluina vain terminaalin wc:t ja kahviantomaatti, mutta aisapaikoille voi jättää veneen, esim. miehistönvaihdossa.

Viereinen Manilaidin saari oli myös uusi ja mielenkiintoinen kohde. Yhteyslaiturin kupeessa on muutama kylkipaikka, rajatulla syvyydellä. Vuorovene toi sopivasti uuden turistipörukan, joten pääsin liftillä avolavalle ja sain kyydityksen koko saaren halki. Eteläkärjessä on pieni *tuletorn* (majaka) ja Riida Talu, jossa maittoi lammaspataja käsityöolot. Jalkaparikassa sain paluumatkalla ihastella saaren kaunistuontoa, persoonallisia taloja ja kuiville nostettuja kalapaatteja. Kilipukit ja kutut tervehtivät illan kulkijaa.

## Värati 23

Koneella jatkoin luoteeseen ”just on time”, tämän reissun uusimpaan kohteeseen. Riida Talun pöydässä minulle oli kerrottu Viron uusimmasta satamasta, jonne oli kuulemma edellisellä viikolla asennettu väylämerkit. Koordinaatit ja satamatiedot sain myöhemmin kännykkään.

Mantereella oleva pieni satama on

kahden aallonmurtajan suojassa. Ponttonissa oli aisat, vesi ja sähkö sekä rannalla bajamaja. Värati oli neuvostoaikaan iso kalanjalostustehdas, josta jäänteinä näkyi useita hylättyjä rakennuksia ja halleja. *Kuumsuitsu kilu* (lämminsavustettu kilohaili) -pakkauslaitteita oli nurkissa pinoittain. Uutta kahvilarakennusta viimeisteltiin kuumeisesti, sillä avajaiset olisivat elokuun alussa.

Lähimpään Töstamaan kylään oli kävelymatkaa kolme kilometriä, ja sieltä löytyi *kauplus* (kauppa) ja pari *kõrtsia* (majataloa).

## Varbla 25

Vihdoinkin saavuin koko reissuni pääkohteeseen, jonne olin saanut henkilökohtaisen kutsun. Varblan satama oli teknisesti avattu jo 2019 juhannuksena, jolloin ennätin sinne ensimmäisenä vierasmaalaisena.

Lähestymisviitta on yhä turhan lähellä rannikkoa ja kooltaan pieni. Lähes kilometrinen kivinen aallonmurtaja näkyy selvästi ja lateraaliviittoja on useita. Jättipitkän sisääntulon jälkeen avautuu täysin suojainen neliön muotoinen allas, jossa on kaksi ponttonia aisoilla ja poijuilla. Restoran Groot oli jo valmiina, mutta palvelutalo vieläkin hieman vaiheessa. Läheisestä *pühke-*

*talusta* löytyi majoitusta, baari, ravintola, toiletit ja sauna. **Heino** ja **Marika Sabiin** johdolla satamaa viimeisteltiin kuumeisesti.

Varbla sadaman viralliset avajaiset olivat perjantaina 31.8.2020. Päävieraina oli presidentti **Kersti Kaljulaid**. Hän leikkasi avajaisnauhan, nosti lipun ja istutti punaisen tammen. Maanläheisessä puheessaan hän muistutti ”50 vuotta oli meri suljettu ja satamat puuttuivat”. Presidentti on usein ollut mukana antamassa näkyvyyttä satamille ja purjehdukselle.

Kaksi hengen miestä antoi satamalle siunauksen, ja Kalev ja Pärnu Jahtklubin kommodorien jälkeen sain itsekin välittää HSK:n ja SPV:n terveiset. Juhlallisuudet jatkuivat rennosti iltamyöhään, kansantansseilla ja laulaja **Anna Veskin** säestyksellä. (*Hoskilainen 3/2020*)

Varblan uusi satama tarjoaa kaivatun ja mukavan etapin pitkälle merimatkalta Haapsalusta Kihnuun tai Pärnuun.

## Kõiguste 31

Tuuli oli jälleen herännyt ja vei nyt vattomasti Saaremaan kaakkoisrannalle, Kõigusten uudelleen avattuun satamaan. Jo 1990 luvulla NJK:n **John Jansson** (HSK:n **Rauno Alatalon** kans-

sa toinen suomalainen PJK:n kunniajäsen) avasi sataman, mutta 9.1.2005 *jaanuaritormi* tuhosi sen. Nykyisin Johnin poika **Niklas** ja hänen puolisonsa **Küllil Akkermann** isännöivät hienoksi kehittämänsä satamaa.

Väylämerkit ohjaavat sisään ja modernissa ponttonivinkkelissä löytyy suojaisia paikkoja. Uudessa palvelutalossa on siistit saunat ja saniteetit, ja John's Place baari on laajentunut myös ravintolaksi.

Kõiguste Marina on sopivasti puolivälissä Kuivastun ja Kuressaaren pitkälegiä. Tänne on hyvä tulla lepuuttamaan ja vaikka kuuntelemaan hiljaisuutta. Vain kapea hiekkatie johtaa perille, joten turhaa liikennettä tai hälyä ei ole.

## Lõunaranna 32

Kotimatalla poikkesin vielä pieneen sympaattiseen Lõunarannan satamaan. **Olf** oli työmatkalla, mutta avulias **Edvard** lämmitti puusaunan ja kesitti ilta- ja aamupalan. Ylpeänä hän esitteli tulevaa keittiön laajennusta, joten tarjoilu monipuolistuu.

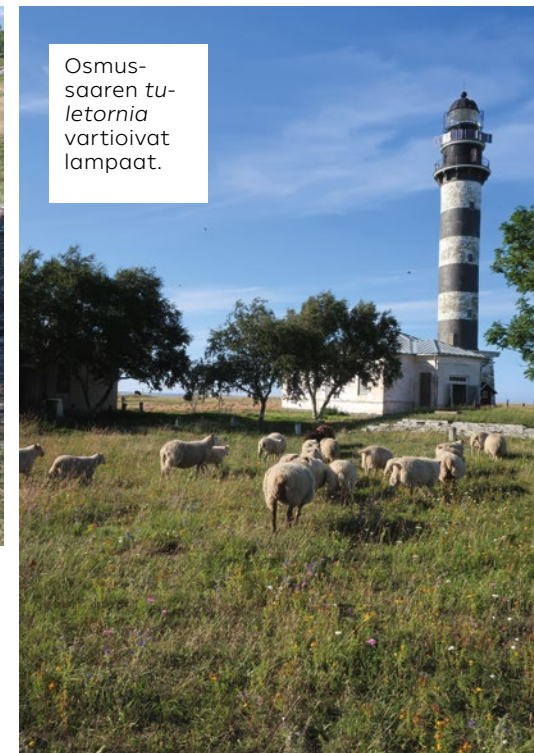
Lähistöllä **Sikke Sumarin** Nami Namaste tarjoilee lounasta ja päivällistä, ja jos oikein haluaa syödä herroiksi, voi tilauttaa limusiinin viemään Pädasten kartanohotelliin.



Vormsin saaren harvinaisia rengasristejä



Osmussaaren liuskeista rantatormää.



Osmussaaren tuuletornia vartioivat lampaat.

## Haapsalu 47 48 49

Usean linjataulun jälkeen kolme peräkkäistä satamaa odottavat tulijaa; Westmeri, Grand Holm Marina ja Vesikiviigi. Paikkoja siis löytyy, ja nytkin oli moni tyhjillään.

Pieni unelias kesäkaupunki on käymisen arvoinen. Piispanlinnaa on restauroitu ja monia puutaloja kunnostettu. 1904 valmistunut puurakenteinen rautatieasema on Euroopan pisin, 216 metriä. Ravintoloita on runsaasti ja pikkukaupungin hallitsee mukavasti jalkaisin.

## Sviby, Vormsi 50

Uusi oikoväylä johtaa Haapsalusta Vormsin saarelle, ja lyhentää matkaa huomattavasti. Svibyn lauttasataman takaa löytyy vierassatama, jonne on valmistunut uusi aallonmurtaja ja uusia poijupaikkoja. Satamakonttorissa on wc:t ja suihu.

Pikitiensuussa on pieni kioski, josta voi vuokrata jalgrattaan tai skootterin. Näillä pääsee aluksi Krog 14 -körtsiin ja Hullon kylään. Kirkkoja on tuplasti ja Pyhän Olavin hautuumaalta löytyy ainutlaatuisia rengasristejä. Maantielenkit kiertävät koko saaren

ympäri, ja länsirannalla voi havaita pienen majakan. Saarella on vahva ruotsalaisvaikutus, joten kaikki nimet ovat myös *på svenska*.

## Osmussaar

Uudelleen Dirhamiin tultuani totesin rakennusprojektin taas edenneen. Nyt oli tyyntä ja aurinkoista, joten pääsin toistamiseen konettamaan Osmussaarelle. Väylä on viitoitettu, mutta puulaiturin päässä syväys on vain 1,7 metriä ja tilaa 1–2 veneelle. Hevosenkälähdelle voi myös ankkuroitua, mutta helpointa on ottaa Dirhamista kyyti *Arabella*-paatilla.

Saari on muodostunut kalkkikivestä kerrostuneista laatoista ja päällimmäiseksi on jäänyt soraa.

Kasvusto on matalaa ja katajikat ovat vallitsevia. Soratiet kiertävät 9 km saaren ympäri. Vapaana laiduntaa 400 lammasta ja 60 otsatukkaista ylänmaannautaa.

Sattumoisin Suomen Majakkaseuran tusina jäsentä saapui tutustumisretkelleen, joten jäin heitä odottelemaan pohjoiseen, tuletornin juurelle. Täällä oli tarjolla kevyttä lounasta, virvokkeita ja jäätelöä. Arvovaltaisessa

seurassa kapusin 1954 rakennetun ja 35 metriä korkean majakan huipulle. Ylhäältä on mahtavat näkymät koko rannikolle ja myös valko-musta raidallinen torni näkyy pitkälle. Sain valaisevan annoksen majakkatietoa näistä Viron ja Suomen merenkulun muinaisista turvalaitteista. Mukavaa seminaaria syvennettiin vielä iltamyöhään sataman tynnyrisaunassa ja paljussa.

Osmussaarta emännöi **Rita Koppel**, +372 5665 5777. Häneltä voi tiedustella nopeaa busterikyttä, kuljetuksia saarella, evästystä ja tynnyrisaunaa.

Lohusalun jälkeen paluu kolmen viikon ja 17 sataman hienolta jotokselta sujui spinnutellen Ormikselle. Tallinnan satamille ei taaskaan jäänyt aikaa, kuten olin arvellutkin...

Mikäli haluaa nauttia tämän matkan mukavasti nojatuolissa, niin Vene 21 Bät verkossa -ohjelma sivuilta löytyy kaksi vartin videoesitystä, runsain kuvineen.

Baltian vesillä satamakirjat ovat ehdottoman tärkeitä, kun luonnonsatamia ei ole yhtäkään. Itselleni on Allt för Sjön -näyttelyn esityksistä jäänyt muutama sekä East että South Baltic 2020 kirja, joten olen mieluusti avuksi.

kalevi.westersund@hoski.fi  
[www.marinamia.eu](http://www.marinamia.eu)  
[www.eastbaltic.eu](http://www.eastbaltic.eu)

Baltian satamissa on harvoin ruuhkaa ja viime kesänä oli suorastaan autiota. Paikallisten lisäksi vain Suomi-veneitä oli harvaksen liikkeellä. Aina kannattaa kuitenkin huomioida perinteinen, nyt jo 64. Muhi Väina Regatt 10.-17.2021, reitillä Pärnu - Ruhnu - Kõiguste - Kärdla. Viime vuosina veneitä on ollut 130 ja kilpailijoita 800.  
[www.muuvain.ee](http://www.muuvain.ee) ☺

**Kalevi Westersund**  
*s/y Nitouche II*

*ps. Talvikaudeksi uusin itselleni tutun oma-reseptin, joka toimii jälleen: ruuhkattomilla laduilla mitkään taudit eivät vaivanneet 2 091 km (vuosi+ikä) hiihtomatkoilla.*

## Matkaveneily



### Svartbäck Segelsällskap r.f. toivottaa kaikki hoskilaiset tervetulleeksi kesäravintola Paviljonkiin

**S**vartbäck Segelsällskap r.f. (SSS) on perustettu 31. toukokuuta 1920. Seuralla on siis pitkät perinteet purjehduksen edistämässä, vastuullisten merenkulkijoiden kouluttamisessa ja elävän saariston ylläpitämisessä.

Svartbäckin selkä avoimine tuulineen ja turvallisine vesineen on tarjonnut erinomaiset mahdollisuudet järjestää merkittäviä purjehduskilpailuja kuten luokkamestaruuskilpai-

luja ja Suomen mestaruuskilpailuja. Ratojen sijoittelu lähelle satamaa ja klubirakennusta on tehnyt kilpailuista katsojaystävällisiä kera hyvän ruuan ja juoman. Juniorikoulutus ja kevytveneet ovat aina olleet sss:n erityisessä suojelussa.

Myös moottoriveneet ovat olleet tärkeä osa SSS-aktiiviteettia.

Mainittakoon että Kitö-ajot on Suomen vanhin moottoriveneetapah-tuma, joka vuonna 2020 järjestettiin 65. kerran.

### SSS Paviljongen – paras merellinen ravintola Helsingin ja Porvoon välillä

Svartbäck Segelsällskap rf ravintola Paviljongen tarjoaa ainutlaatuisen kulinaristisen elämyksen sopivalla purjehdusetaisyydellä Helsingistä.

Ravintoloitsija **Petran** mielestä kesä tarkoittaa: hyvää musiikkia, hyvää ruokaa ja juomaa mukavassa seurassa! Ravintolan peruskonsepti on siis se, että kaikkien pitää tuntea itsensä tervetulleeksi ja olonsa mukavaksi. À la carte -palvelu on tarjolla koko kesän, ja tietysti tarjolla on myös vir-

kistäviä juomia. Melkein viikoittain on myös tarjolla elävää musiikkia.

Ravintola sijaitsee lähellä HSK:n Risholmenin retkisatamaa, purjeintuskin puolen tunnin etäisyydellä. Ulompi ponttonilaituri poijuineen tarjoaa myös mahdollisuuden yöpymiseen väsyneille purjehtijoille.

Svartbäck Segelsällskap rf toivottaa kaikki hoskilaiset tervetulleeksi nauttimaan ainutlaatuisesta tunnelmas-ta, ruuasta ja elämyksistä. ☺



### Kalvö Runt -perhepurjehdus Kilpailu- ja seurustelukutsu

SSS järjestää lauantaina 7.8.2021 Kalvö Runt -perhepurjehduksen.

Purjehdus on tarkoitettu nimenomaan perhekeskeiseksi tapahtumaksi sekä perinneveneille. Kilpailussa ei käytetä spinnua taikka genaakkeria. Veneet purjehtivat LYS-tasoituksella, perinneveneet omassa luokassa.

Startti SSS:n ulkopuolella, samoin kun maali. Kipparikokous kello 12.30 ja startti klo 13.00.

Avoin kaikille purjehtijoille ja hoskilaiset ovat tietysti tervetulleita osallistumaan. Hyvät bileet ja safkaa kilpailun jälkeen!

Terveisin **Kaj Mahlberg** (aktiivinen hoskilainen 1992–2012)

## Kirjaesittelyt



### Taitava venepäällikkö –kirjasta opit käytännön veneilyyn

**P**äällikön vastuu veneessä on kova. On hallittava vesiliikennelain mukaisesti monia asioita — kuten rantautuminen, navigointi, purjeiden säätäminen, aallokossa ajaminen, ensiaputaidot, reittisuunnittelu, hätätilanteissa toimiminen jne.

**Juha Pasanen** on koonnut *Taitava venepäällikkö* -kirjaan selkeästi ja oppikirjamaisesti havainnekuvin, taulukoiden ja infolaatikoiden avulla käytännölliset ohjeet eri tilanteisiin. Kirjassa on korostettu turvallisuutta ja päällikön vastuuta kaikissa olosuhteissa.

Kirjassa käsitellään myös kansainvälisen veneilyn haasteita ja osaamisvaatimuksia — tästä on hyötyä vuokraveneilyssä.

Kirjan on tuottanut Suomen Purjehdus ja Veneily (SPV) ja sitä voi tilata SPV:n verkkokaupasta ja myös kirjakaupoista kirjaa voi löytyä. ☺

# Harri Lehto

(1950–2020)

**H**arri Lehto syntyi 3.11.1950 Helsingissä **Hugo ja Marianne Lehdon** nelilapsisen perheen nuorimmaisena. Katajanokalla asuneen perheen Hugo-isä oli VR:n rakennushankkeita johtava kehitysinsinööri. Marianne-äiti oli harras uskova, jolta Harri lienee perinyt ehdottoman oikeudentajunsa ja uskon ihmisen kykyyn tehdä hyvää.

Teologian opintojen aloittamiseenkin saattoi äiti vaikuttaa — tosin Harri haikautui pian kauppa- korkeakouluun. Harrin nuoruusvuosien keskeinen harrastus oli laulamien. Kauppa- korkeakoulun Ylioppilaskunnan Laulajien (KYL) kanssa hän teki lukemattomia esiintymismatkoja Suomessa ja ulkomailla.

**V**eljensä **Ahdin** eli **Aken** kautta Harri tutustui veneilyyn ja kilpapurjehdukseen. Akella oli louhi L 47 Pinta. Pohjoisrannan NMVK:n laiturista Harri purjehti veljen-



sä kanssa kisoihin, jotka yleensä järjestettiin Katajaluodon ulkopuolella. Tuulen tyyntyessä he meloivat edestakaisin nelituntisen matkan radalle. Monesti väsyneet purjehtijat yöpyivät Louhessa kisan jälkeen. Harri tuli HSK:lle, kun Ake liittyi HSK:n jäseneksi 1982 ja hankki Star-veneeseen 6695.

Veljekset alkoivat kilpailla HSK:n lipun alla. Harrin ensimmäistä omaa Terhi-perämoottoriveneettä seurasi toinen toistaan suuremmat moottoriveneet. Ensimmäinen HSK:n lipun alla kulkenut oli Nidelv 24 -moottorivene, jolla perhe vietti säännöllisesti kesäloma-

kuukauden saaristossa. Viikonloppu veneretket suuntautuivat usein Ormikseen, ja Harrista tuli aktiivinen retkisatamatoimikunnan jäsen. Ormiksen talokoot olivat Harrille tärkeä osa yhteisöllisyyttä ja seuran rakentamista yhteisvoimin. Kesien huippuhetkiä olivat Harrin suvereenisti johtamat juhan-

nusyön yhteiset lauluhetket grillikatoksen pitkän pöydän ympärillä.

**H**arrin työura johti suuryrityksen johtopaikoille. Sitä kautta heräsi hänen kiinnostuksensa myös HSK:n kehittämiseen. Harri toimi seuran hallituksessa koulutusjohtajana ja jäsenenä. Hän osallistui aktiivisesti kilpailutoimintaan turvallisuuspäällikkönä ja toisinaan tuomarinakin sekä tiistaikilpailujen järjestäjänä.

Kiinteistöjen kehittämisestä kiinnostuneena Harri inventoi kommodorin toimeksiannosta seuran rakennuskannan, joka osoittautui olevan teknisen ikänsä loppupäässä. Helppoa ratkaisua ei ollut tarjolla, mutta seuran talous oli kunnossa ja uusia jäseniä tulossa. Tästä nousivat aloitteet uuden klubitalon rakentamisesta ja kevytvenekenttien järjestämisestä veneluokitain.

Myrskyistä johtuvan meriveden ajoittaisen nousun muutettua Helsingin rakennusmääräyksiä koko HSK:n alue määriteltiin liian matalana kaavoituskelvottomaksi raakamaaksi. Tuli kiire ratkaista, miten toteuttaa uusien määräysten mukainen rakennus. Arkkitehtien **Juha ja Leena Petäjän** suunnitelmilla saatiin tarvittavat luvat. Rakennus nostettiin betonipilareilla riittävään korkeuteen ja ympäröitiin porrastetuin terassein. Uusi klubitalo oli seuran siihenastisen historian suurin hanke, tosin ei poikkeuksellinen seuran

resursseihin nähden. Klubitalo otettiin heti käyttöön valmistuttuaan vuonna 2009.

**H**SK:n uuden jäsenkunnan odotukset palvelutasosta olivat aivan muuta kuin mihin ”vanha kaarti” oli tottunut. Uusi klubirakennus loi perustan HSK:n nykyiseen asemaan purjehduksen ja veneilyn ykköspaikkana Suomessa.

Tätä nykyä seuran aktiviteetit kattavatkin liki puolet koko SPV:n toiminnasta. Kaikki eivät silti katsoneet hyväällä seuratoiminnan kehittämistä. Ryhmäjäseniä väitti rakennustoimikunnan hyötynneen hankkeesta. Juristin selvitys osoitti syytöksen perättömäksi. Odotettuaan virallista anteeksipyyntöä, jota ei koskaan tullut, Harri vetäytyi seuratoiminnasta.

Harri toi ammattijohtajan kehittämisenosaamisen seuratoimintaan ja omalta osaltaan nosti kiinteistöhankeillaan HSK:n Suomen johtavaksi purjehdusseuraksi.

**H**arri Lehto kuoli 29.10.2020 pitkäikäisen sairauden muramana vain muutama päivä ennen 70-vuotissyntymäpäiväänsä. ☹️

**Jouko Lindgren**  
Kunniajäsen

## In memoriam

# Tero Porlamo (1945–2021)

**A**lkuvuodesta saimme tiedon, että pitkäaikainen jäsenemme **Tero Porlamo** oli menehtynyt pitkään jatkuneen sairauden seurauksena.

1950-luvulla kun Tero Porlamo tutustui purjehdukseen, yleisin vene jolla nuoriso purjehti, oli Sulka-vene, joka oli pieni kölivene. Niin sanotut juni-oriveneet ja kevytveneet tekivät vastatuloaan.

**60**-luvulla Tero siirtyi purjehtimaan Viklaa, joka oli nopeasti kasv

massa yhdeksi suurimmaksi kevytveneluokaksi. Luokassa Tero menestyi mainiosti saavuttaen mm. kaksi Suomen mestaruutta vuosina 1966 ja 1969. Hän myös edusti maata kansainvälisissä kisoissa. Lopetettuaan Vikla-purjehduksen Tero siirtyi köliveneluokkiin miehistöjäseneksi purjehtien monessa eri luokassa.

Vuonna 1978 **Erik Aikala** ja Tero aloittivat kilpailemisen H-vene-luokassa, ja yhteinen kilpailu-ura kesti noin 20 vuotta. Luokka oli siihen aikaan Suomen suurin ja erittäin kovatasonen, usein lähdoissä oli yli 50 joskus jopa yli 100 venettä. Koska molemmilla oli jo silloin useamman vuoden kilpailukokemus, menestystä tuli nopeasti. Vuonna 1979 pari saavutti en-

simmäisen Suomen mestaruuden ja samana vuonna EM-pronssia Ruotsissa. 1986 venekunta voitti jälleen SM-kultaa. Kaksikko teki myös lyhyen vierailun 5,5-luokassa voittaen EM-kultaa vuonna 1991.

**K**aikki jotka ovat purjehtineet Teron kanssa muistavat, että hän oli hyvä purjehtija ja piti veneistä hyvää huolta, oli jopa pedantti niiden suhteen.

Tero oli aloittanut purjehduksen Merenkävijät ry:ssä ja siirtyi HSK:n jäseneksi vuonna 1966 ja seurassamme hän saavutti kaikki kilpapurjehdusmerkit.

Kun Tero lopetti aktiivikilpailemisen ja kilpailut muuttuivat satunnaisiksi, hän tuli mukaan kilpailulautakunnan toimintaan. Entisenä kilpapurjehtijana hän omaksui nopeasti ja varmaotteisesti kilpailujärjestäjän tehtävät niin merellä kuin maissa, missä hän tavoilleen uskollisena piti hyvää huolta toimikunnan veneistä ja varusteista.

**K**un hän sairauden takia joutui lopettamaan harrastuksensa, hän jätti ison aukon kilpapurjehdukseen, niin kilpailijana kuin järjestäjänä. 🙏

**Ted Gröndahl** ja **Erik Aikala**

## KAUDEN ALOITUS

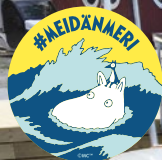
Hoskilaisen 2/2021 kuvakilpailun voittaja

Jaana Reijonaho

Kommodori **Joni Nuorivaaran** johdolla nostettiin kauden aloitukseksi HSK:n lippu saloon 10.4. Röntäsaateesta huolimatta osallistujien mieli oli korkealla: venekausi edessä!







# VENEIDEN POHJAPESURI SIRPALESAAREEN (SPS)

Laite asennetaan  
Sirpalesaaren satamaan  
kesäkuussa 2021.

**Venepesurit puhdistavat  
veneenpohjat ilman kemikaaleja.  
Puhdas pohja parantaa veneen  
liikkuvuutta huomattavasti.**

Venepesurit koostuvat kahdesta tuoteryhmästä; MiniWash-pesurit ovat trailerille sijoitettuja liikuteltavia venepesureita, BigWash-pesurit taas ovat kiinteitä venepesureita, joilla voidaan pestä niin moottori- kuin purjeventä.

Maahantuomme ja myymme Drive-in Boatwash -venepesureita. Nyt etsimme alueellisia toimijoita pesemään veneitä. Kauttamme onnistuvat sekä rahoitus että markkinointituki.

**Tutustu tarkemmin osoitteessa  
venepesurit.fi**

**Ota yhteyttä: [info@marnet.fi](mailto:info@marnet.fi)  
puh. 040 093 9484  
Erkki Kaurinkoski**

**venepesurit.fi**