



kuva: Teijo Toivonen

Hyvää Vuoden 2014 alkua Kippareille

Seuralla on taas talven ja tulevan kevään aikana runsaasti tapahtumia. Jäsenillat, diplomienjako-tilaisuudet ja VHF- sekä Tutkakurssi löytyvät ohjelmasta. Venemessuille mennään tietysti kaikki. Uutena kurssina suunnitellaan pidettäväksi avomerilaivurin radiokurssi. Jäsenkirjeet ilmestyvät säännöllisesti ja ne kertovat tunnelmia ja tarinoita seuran tapahtumista. Tavoitteena on järjestää keväällä yhteinen venematka Tallinaan omilla veneillä. Talvella pitää suunnitella ja sopia myös syksyn Välimeren eskaaderi. Työväenopiston kursseilta tentitään huhtikuussa. Tässäpä riittää taas kaikille mukavaa toimintaa.

Terveisin Erkki Lauho

Syyskokous

Teksti ja kuvat: Teijo Toivonen

Espoon Kipparit ry:n sääntömääräinen syyskokous pidettiin Nuottaniemessä keskiviikkona 20.11.2013. Osaottajamäärä oli tavanomainen, sillä mullistavia päätöksiä ei ollut odotettavissa. Sääntöjen edellyttämät henkilövalinnat tehtiin yksimielisesti ja sopuisasti sujui kokous muiltakin osin.

Tulevan vuoden talousarvio ja toimintasuunnitelma vahvistettiin lyhyen keskustelun jälkeen. Jäsenmaksu säilyy entisellään 15,00 eurossa eikä erillistä liittymismaksua edelleenkään peritä.

Kipparien Kommodorina jatkaa Erkki Lauho ja varakommodorina Veikko Loukola. Johtokuntaan päätettiin valita heidän lisäksi kahdeksan jäsentä. Uutena jäsenenä johtokuntaan valittiin Juha Pitkänen. Johtokunta on järjestäytymiskokouksessa jakanut henkilökohtaiset tehtävä- ja vastuualueet.



Erkki Lauho

Veikko Loukola

VUODEN 2014 JOHTOKUNNAN KOKOONPANO JA TOIMIKAUDET

| | | |
|---------------------------|-------------------|-----------|
| puheenjohtaja | Erkki Lauho | 2014 |
| varapuheenjohtaja | Veikko Loukola | 2014 |
| jäsenrekisteri | Juuso Eloranta | 2013-2014 |
| maksuliikenne | Kalervo Karppinen | 2013-2014 |
| sihteri | Tuomo Karppinen | 2013-2014 |
| tietojärjestelmä vastaava | Janne Laaksonen | 2014-2015 |
| opetusvastaava | Juha Pitkänen | 2014-2015 |
| kerhomestari | Jorma Puttonen | 2013-2014 |
| projektit | Riku Rusanen | 2014-2015 |
| pääsihteri | Teijo Toivonen | 2013-2014 |



Juuso Eloranta

Kalervo Karppinen

Tuomo Karppinen

Janne Laaksonen

Juha Pitkänen

Riku Rusanen

Jorma Puttonen

Teijo Toivonen

Yhteentörmäyksen välttäminen

Teksti ja kuvat: Erkki Lauho

Lomapurjehdus Kroatian rannikolla syksyllä 2013 ja ammattijulkaisu The Nautical Institute herätti muutamia ajatuksia tähytyksestä ja siitä kuinka minusta tulisi hyvä veneilijä välttämään yhteentörmäys. Ajatukset liittyvät jutussa valoisalla veneilyyn.

Törmäyksen välttäminen on kuin uimataito. Kun sen on oppinut, säilyy se taito lopun ikää ja kaikkialla. Aluksi pitää kuitenkin opetella hieman väistämissääntöjä. Säännöt eivät ole mitään älyllisiä haasteita, vaan käytännön sanelemia tapoja pitää veneet toisistaan erillään. Tässä on muutama hyvä perusasia:

1. Aika on tärkeä resurssi – älä tuhlaa aikaa.
2. Älä koskaan oletta, että toinen vene noudattaa väistämissääntöjä.
3. Älä anna sääntöjen johdattaa venettäsi lähelle yhteentörmäämistä.



Jatkuva tähytys on tärkeää kaikissa olosuhteissa. Liikenteen ohella voi toki tarkkailla myös rantaelämää.

Ajattele, että väistämissäännöt ovat veneiden ”erillään pitämissääntöjä”. Tämä auttaa positiiviseen toimintaan ja saa sinut muuttamaan suuntaa tai nopeutta oikeaan aikaan. Jos sinulla on ”paljon vettä ympärilläsi”, älä tee manööverejä liian aikaisin äläkä myöskään liian myöhään. Kun lähestyvä vene saa sinut aprikoivaksi, tee itse jotain, koska säännöt sallivat sinulle riittävästi tilaa veneillä turvallisesti.

Positiiviset tuntemukset ovat avain onnistuneeseen veneretkeen ja oudot tuntemukset reittisuunnittelussa, tähytyksessä ja purjehdussuunnissa kertova usein hankaluuksista.

Veneessäsi on varmaan kiikarit. Pyydä jonkun ripustamaan ne kaulaansa. Tämä kertoo ystäville miksi on hänen tehtävänsä siitä eteenpäin, kunnes hän ripustaa kiikarit seuraavalle henkilölle. Kaikki myös tietävät kuka on tähyttäjä. Häntä voi kannustaa katsomaan karttaa ja vertaamaan sitä ympärillä näkyvään maisemaan sekä kiikaroimaan myös taakse ja sivuille tai kävelemään purjeveneiden etukannelle arvioimaan tulevia näkymiä. Kolmen mailin piiri veneen ympärillä on hänen omaa aluetta, josta kaikenlaiset havainnot kiinnostavat ruorimiestä, kipparia ja kaikkia mukanaolijoita, koska uudet tiedot tuovat aina virkistävää keskustelua muuten ehkä jumputtavaan menoon.

Erityisen haastava hetki on tähyttäjän vaihtamisen jälkeinen vartti. Uusi henkilö ei ole varmaankaan seurannut mistä tullaan ja minne mennään ja mitä tapahtuu veneen ympärillä, vaan kaikki on ruorimiehen kontolla. Hyvä tapa on kutsua seuraava tähyttäjä ”varttiavaille” puhutteluun ja kertoa tärkeimmät jutut hänelle. Tämä tapa sopii kaikkiin pitkien veneretkien tehtävienvaihtoon. Huviveneilijälle pari tuntia yhdessä hommassa alkaa olla jo liikaa.

Satamista lähdöt ja satamaan saapumiset aina viiteen



meripenikulmaan asti saattavat olla melko vilkkaita veneilyalueita. Samaan aikaan lähtevät ja saapuvat kauppa-alukset, turistialukset ja yhteyslautat liikkuvat kiireellisellä aikataululla kovaa vauhtia. Huviveneetkin lähtevät silloin isolla joukolla uuteen kohteeseen. Sekaan mahtuu mahdolliset merimerkein asetetut väylien kapeikot ja matalikot. Oman lisänsä tähän hässäkkään antavat paikalliset purjehtijat, jotka ovat sitä mieltä, että purjeilla tullaan tyylikkäästi niin pitkälle satamaan kuin mahdollista väistämissääntöihin luottaen. Sitten vielä joku ajaa autopilotilla ja kaikki touhuavat veneessä omiaan, eikä kukaan tähyistä.

Vanha sanonta ”selvitetty” tai ”kloorattu” on pätevä tapa pitää tapahtumat järjestyksessä:

1. ohitettu viittaportti ”selvitetty”,
2. väistetty purjevene takakautta ”kloorattu”,
3. päästetty kauppa-alus keulan edestä ”selvitetty”
4. ohitettu purjevene oikealta ”selvitetty”
5. turistilaiva ohittanut meidät ”kloorattu”

Lopuksi kerron muutaman mieleen painuneen ajatuksen.

Puolet yhteen törmäyksistä tapahtuu hyvässä näkyvyydessä ja kumpikaan vene ei ole nähnyt toista tai vasta liian myöhään. Moderneista laitteista huolimatta kannattaa tähyistä myös taaksepäin kuolleisiin kulmiin ja purjeiden taakse.

Väistämissääntöjen osaamisen lisäksi pitää olla myös kokemusta. Tilanteista pitää keskustella toisten kanssa oikeiden ratkaisujen tekemiseksi ja oppimiseksi.

Kukaan ei ole täydellinen. Jos tarvitsee lisää tukea pitää sitä pyytää ja ottaa se vastaan.

Laita itsesi lähestyvän veneen ruorimieheksi ja ajattele, mitä hän mahtaa tuumia sinusta. Anna aina isoille aluksille tilaa. He ammattilaisina kuitenkin miettivät, että mitähän tuokin veneilijä meinaa tehdä meidän kanssa.

Purjehdusloman paras veneilytapahtuma sattui, kun oikealta tuli purjevene. Kurssimme olivat keskenämme 90 astetta, purjeet olivat eri puolilla ja meillä oli tuuli vasemmalla. Keskustelin ruorimiehen kanssa väistämisestä ja ruorimies käänsi veneemme 90 astetta. Sivuutimme veneen ja käänsimme takaisin kurssille naapurin perän takana. Seuraus oli, että naapurin ruorimies tervehti reippaasti sekä kaksi miestä seisoi kannella ja kumpikin nosti nykyaikaista ”stetsonia” tuplahatunnostona. Lienee harvinaista tuo väistäminen Kroatiassa. Oli mukavaa, kun meillä oli Suomen lippu ja Kippareiden viiri saalingissa, päivä onnistui muutenkin mainiosti.



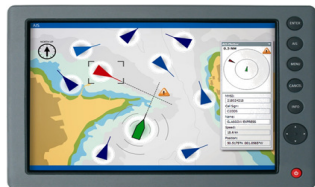
AIS

Teksti ja kuvat: Karl-Johan Rosenström ja Teijo Toivonen



”Jonte” Rosenström selostaa, miten AIS-laitteisto muuntaa vastaanotetun datapurskeen NMEA-sanomaksi.

Syyskokouksen alkajaisiksi kuultiin John Nurminen Marinen toimitusjohtaja Karl-Johan Rosenströmin ajankohtainen ja takuuvarmasti asiantunteva esitelmä AIS-laitteiden tekniikasta, käytöstä ja niiden soveltuvuudesta huvivenekäyttöön. Tähän artikkeliin on pyritty tiivistämään mielenkiintoisen tarinan keskeisin sanoma.



AIS on kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n ja kansainvälisen viestiliikennejärjestö ITU:n hallinnoima järjestelmä, jonka käyttötarkoitus on alusten törmäysten estäminen. AIS nimi tulee englannin kielisestä lyhenteestä Automatic Identification System (Automaattinen tunnistusjärjestelmä). Kyseessä on tietoliikennesovellus, joka hyödyntää VHF:n ja GPS:n mahdollisuuksia NMEA-ympäristössä. Se helpottaa havainnointia ja havaintojen tulkitsemista (esimerkiksi ”saavuttava alus takanamme”). AIS näyttää tarkalleen missä muut alukset ovat ja mitkä ovat niiden kulkusuunnat ja nopeudet.

Miten AIS toimii?

AIS:n ”järjestelmäarkkitehtuuri” (taajuudet, antennit, kaapeloinnit jne.) on perus-VHF:ää. Tietyillä kanavilla lähetetään AIS-sanomiksi koodattua dataa. AIS-vastaanotin osaa muuttaa datapurskeen ”000001 000100 101101 010111...” NMEA-sanomaksi

”!AIVDM,1,1,,A,14eG;o@034o8sd<L9i:a;WF>062D,0*7D”, joka näyttölaitteessasi tulkitaan muotoon ”MMSI = 266294000, SOG = 12,3 kn, COG = 183°...”

AIS:n lähetysoikeuksien hallinta toimii samalla tavalla kuin esim. GSM-verkossa, paitsi että sen täytyy pärjätä omillaan, ilman tukiasemia. Jokaiseen lähetykseen sisältyy siksi aina myös seuraavan lähetysoikeuden ”varaus”. Jokainen AIS-lähetin täsmäyttää kellons omalta GPS:iltään (jokin toinen, veneen NMEA-verkossa oleva GPS, ei riitä). Jos kaikki lähetysoikeudet ovat varattuina, astuvat erilaiset ”etuajo-oikeudet” voimaan. Etuajo-oikeuksilla varmistetaan, että toisiaan lähimpänä olevat alukset pääsevät aina eetteriin. AIS:n ”pelikenttä” kutistuu ja kasvaa alusliikenteen vilkkauksen mukaan.

- **Pimeällä muiden alusten kulkupalot näkyvät, jollei ole sumua.** Etäisyyden, sekä toisen aluksen kulkusuunnan ja nopeuden arviointi on hankalaa.
- **Hämärässä muut alukset voi nähdä.** Etäisyyden, sekä toisen aluksen kulkusuunnan ja nopeuden arviointi on silti hankalaa.
- **Taustavalot voi joskus tehdä kulkupalojen oikean tulkinnan tosi hankalaksi.**
- **Sumussa muiden alusten havainnointi ja niiden liikkeiden oikea arviointi on lähes mahdotonta.**
- **Maastoesteiden, niemien ja saarien taakse ei näe.**
- **Kapeikossa ei hyväkään tutka välttämättä anna oikeaa kuvaa tilanteesta.**
- **Kovalla sateella tutkan erottelukyky on koetuksella.**

AIS:n avulla saamme ajantasaisen ja todentuntuisen tilannekuvauksen siitä, missä muut ovat, ja miltä ne näyttävät!

Erilaisia AIS-laitteita

Lähetävää AIS:a ei saa eikä voi käynnistää ilman asianmukaisia lupia ja rekisteröintejä: veneradioasema on rekisteröity, radiotunnus ja MMSI-numero saatu ja käyttäjän lupa voimassa (vähintään Rannikkolaivurin radiotodistus eli SRC-todistus). AIS-vastaanottimen saa sen sijaan kuka tahansa kytkeä minne tahansa ja hyödyntää mielin määrin.

CLASS A: Kuka tahansa merenkulkija saa käyttää A-luokan laitetta. Laite on pakollinen tankkereille, matkustaja-aluksille ja yli 300 tonnin ulkomaan liikenteen aluksille. Se lähettää ja vastaanottaa alusdataa.

CLASS B: Lähettimen käyttö ja luvat kuten A-luokan laitteella. B-luokan laitteet ovat veneilykäyttöön tekniikaltaan ja hinnaltaan sopivia Saatavana sisäänrakennetulla antennijakajalla varustettuna tai ilman jakajaa.



AIS vastaanotin vastaanottaa, mutta ei lähetä AIS-joten radiolupia ei tarvita. On saatavana sisäänrakennetulla antennijakajalla varustettuna tai ilman jakajaa. Vastaanottimessa voi olla oma näyttö ne voidaan kytkeä veneen navigointilaitteisiin tai tietokoneeseen. Meri-VHF Radioihin integroidut vastaanottimet yleistyvät nopeasti.

AIS yhdistelmälaitteet: VHF-AIS:in lisäksi on saatavana myös muita yhdistelmälaitteita, kuten Plotteri-AIS, antenni/vastaanotin –yhdistelmä.

VHF-antenni kuuluu jokaiseen AIS-asennukseen, tavalla tai toisella. Antennin tulee olla viritetty meri-VHF:n taajuusalueelle (156-163 MHz). Saatavana myös erityisiä AIS-antenneja, jotka on viritetty AIS-taajuuksille; A-kanava = 87B = 161,975 ja B-kanava = 88B = 162,025 MHz. AIS-vastaanottimeen tarvitaan vain VHF-antenni kaapeleineen ja näyttölaite. Lähetävä laite vaatii toimiakseen VHF-antennin ja näyttölaitteen lisäksi GPS-antennin, luvat MMSI-numeron. AIS-vastaanotin tarvitsee joko oman VHF-antennin tai se voidaan kytkeä erillisellä lisälaitteella – splitterillä – radion käyttämään antenniin. Joissakin yhdistelmälaitteissa voi olla sisäänrakennettu splitteri, jolloin VHF-antenneja tarvitaan vain yksi.

dataa
tai

Tiedonvälitys

AIS-sanomissa välitetään ajantasaista tietoa aluksen liiketilasta ja sen ominaisuuksista. Osa tiedoista on staattisia eli käyttäjän itsensä syöttämiä ja osa laitteen anturien automaattisesti tuottamaa tietoa:

Tietojen lähetystiheys riippuu laiteluokan lisäksi aluksen myös aluksen liiketilasta ja nopeudesta. Staattiset tiedot lähetetään kaikista laitteista vain joka kuudes minuutti. Muuttuvat tiedot päivitetään ankkuroituna ja kiinnitettynä oltaessa kolmen minuutin välein. B-luokan laitteella päivitysväli tihenee 30 sekuntiin, kun nopeus nousee yli 2 solmun. A-luokan laite puolestaan päivittää muuttuvat tiedot alle 14 solmun nopeudella 10 sekunnin välein. Nopeuden noustessa 14-23 solmuun, päivitys tehdään joka kuudes sekunti ja sitä suuremmassa vauhdissa joka toinen sekunti. Lisäksi käyttöön otetaan näistä kolmekertaiseksi tihennetty lähetysväli, jos aluksen suunta muuttuu yli 10° sekunnissa (vain A-luokka).

Muuttuvat tiedot (= laitteen generoimat)

Sijainti
Suunta COG
Nopeus SOG
Kompassisuunta
Rate of Turn ROT (vain luokka A)

Staatittiset tiedot (= käyttäjän syöttämät)

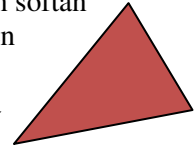
MMSI-numero
Radiokutsutunnus
Aluksen nimi
Pituus ja leveys
IMO-numero (vain luokka A)
Arvioitu saapumisaika ETA (vain luokka A)
Määränpää (vain luokka A)
Maksimisyvyys (vain luokka A)



Presentaatio

Kaikki AIS-tieto, joka lähetetään tai vastaanotetaan AIS-laitteessa (transponderi tai vastaanotin) ja joka edelleen välitetään näyttölaitteelle (PC, plotteri tai vastaava) käsitellään ”raakana”. Raaka-dattaa ei voi eikä sitä saa muuttaa tai manipuloida AIS-laitteessa millään tavalla. Kaikki AIS-vastaanottimet ja -lähettimet tekevät tältä osin tasan saman työn. AIS-presentaatio eli se, mitä ja miten tiedot näytetään käyttäjälle, syntyy näyttölaitteen softan ohjauksesta ja näissä onkin sitten

variaatiota yllin kyllin. Ainoa kaikille sovelluksille yhteinen piirre on se, että kaikki liikkuvasta merialuksesta lähtöisin olevat AIS-signaalit esitetään kaikissa näyttölaitteissa standardin mukaisesti kolmion avulla.



Tiedon siirto tapahtuu laitteistosta riippuen eri protokollalla: NMEA 0183, NMEA 2000 tai langattomasti. Merkkiuskolliset (Garmin, Raymarine, Furuno + muutama muu) voivat joissakin tapauksissa saada AIS-laitteensa kytkettyä valmiilla, sopivilla liittimillä varustetuilla kaapeleilla. Tämä on enemmänkin poikkeus, sillä usein kytkennöissä joudutaan ”karva-tasolle”, avoimia kaapelinpäitä arvuuttelemaan. Laitteistojen yhteensopivuus pitää ehdottomasti varmistaa myyjän kanssa ennen AIS:n ostoa, ja tilata tarvittaessa asiantunteva asentaja tekemään ohjelmoinnit, kytkennät ja asetukset.

Mitä maksaa?

- 2-kanavainen AIS-vastaanotin
 - splitterillä alkaen noin 400 €
 - ilman splitteriä alkaen noin 300 €
- B-luokan lähettävä AIS = ”transponderi”
 - splitterillä alkaen noin 900 €
 - ilman splitteriä alkaen noin 700 €
- erillinen aktiivi splitteri lähettimille alkaen noin 200 €
- antenni + koaksiaalikaapeli liittiminen alkaen noin 100 €



Pelkkää AIS-dattaa lähettävät tunnistimet: kuten SART ja PLB vaativat MMSI-numeron ja radiolaiteluvan.

Veneviiri – näytä väriä

Teksti ja kuvat: Teijo Toivonen

Espoon Kipparien veneviirejä on edelleen saatavana. Yhdistyksen 50-vuotisjuhlien kunniaksi hankittu veneviiri on kaksikärkinen ja kooltaan 36x22(11) cm, valkoisella pohjalla on yhdistyksen logo sinisenä. Veneviiriä voi käyttää tunnuksena Espoon Kipparit ry:n jäsenyydestä, tarkempi kuvaus ja käyttöohjeet löytyvät nettisivujen kohdasta: Info/Säännöt. Ohjeet toimitetaan myös viirin mukana.

Jäsenet voivat ostaa veneviirin täyttämällä nettisivuilla olevan lomakkeen (Tapahtumat > Ilmoittautumis-lomakkeet > Veneviiri) tai lähettämällä tilauksen kirjeitse. Viiri maksaa 25,00 euroa ja hinta sisältää postituksen. Toimitus tapahtuu varastosta sen jälkeen kun maksu on tullut Kipparien tilille, maksuohjeet saat tilausvahvistuksen yhteydessä.

Viiriä myydään myös useimmissa **jäsenilloissa** 20,00 euron noutohintaan (käteismaksu).



Vene 14 Båt

Pohjois-Euroopan suurin vene-tapahtuma Vene 14 Båt täyttää taas Helsingin Messukeskuksen. 8.-16.2.2014. Messuista on vuosien saatossa kehitynyt vuoden tärkein alan tapahtuma, joka avaa veneilykauden.

Veneilyn ja vesielämän suur-tapahtumassa voi kokea yhdellä kertaa koko venealan, veneilyharrastuksiin ja vesielämään liittyvän.



Espoon Kipparien sisäänpääsy alennushinnalla



Espoon Kipparit ry on neuvotellut jäsenilleen ryhmäalennuksen ja tämän jäsenkirjeen mukaan liitetyllä alennuslipulla pääsymaksu venemessuille on vain yksitoista euroa (normaalihinta 16,00). Alennuksen saa alennuslippuun merkittyinä päivinä, esittämällä sen Messukeskuksen kassalla.

Pidä yhteystietosi ajan tasalla



Muista pitää sähköposti- ja osoitetietosi ajan tasalla. Muutokset voit tehdä käyttämällä nettisivulta löytyviä lomakkeita (Info → Jäsentietolomakkeet).

Jos et vielä ole sähköpostitiedotteiden jakelulistalla, käy ilmoittamassa osoitteesi, niin saat ajankohtaisia tiedotteita jäsenkirjeiden lisäksi. Niin ja huomasihan että vastaanottamalla jäsenkirjeet vain sähköisesti säästät myös luontoa.

Välimeren Eskaaderi 13.-20.9.2014

Teksti: Jarto Luotola

Espoon Kipparien perinteinen Välimeren eskaaderi toteutetaan 13.-20.9.2014 Kreikassa. Eskaaderin Lähtö- ja paluusatama on Kosin kaupunki Kosin saarella.

Kosin saari sijaitsee Egeian meren kaakkoisosassa, vain kolmen meripeninkulman päässä Turkin rannikosta. Lähtösatama on saaren itäpäässä, josta suunnataan alustavan suunnitelman mukaan luoteeseen. Alue on tunnettu kauniista saaristostaan ja uskomattoman kirkkaista vesistään. Eskaaderimme aikaan suurimmat ruuhkat näillä vesillä ovat jo ohi, mutta sää on edelleen hyvin kesäinen.



Vastuullisena matkanjärjestäjänä toimii Baltic Cruising. Paikallisena venevuokraajana on Kiriacoulis Mediterranean. Espoon Kipparit kerää veneiden kippareiden ja miehistöjen ilmoittautumiset. Kun venekunnat on muodostettu, tiedot ilmoitetaan keskitetysti matkan järjestäjälle, jonka kanssa aluksen kippari tekee (miehistönsä valtuuttamana) oman vuokrasopimuksen veneestä.

Eskaaderi toteutetaan omakustannusperiaatteella, jokainen maksaa siis omat matkakulunsa ja osuutensa veneen vuokrasta. Lisäksi on tapana, että venekunnan yhteisiä kuluja varten kerätään venekassa, tästä sovitaan miehistökokouksissa.



Veneen vuokraus maksaa veneen koosta ja miehistön määrästä riippuen noin 270-400 euroa henkeä kohti. Venekassan suuruus sovitaan venekohtaisesti ja sen suuruus on yleensä noin 150-200 euroa hengeltä (sisältää satamamaksut, polttoaineet, aamiaiset, välipalat merellä, juomat jne.)

Ilmoittautumisen alkaessa veneet kannattaa varata mahdollisimman nopeasti jotta saa juuri sen minkä haluaa. Olemme neuvotelleet Baltic Cruisingin kanssa edulliset hinnat joten mukaan vaan.

Eskaaderiin osallistujat vastaavat itse matkojen järjestämisestä ja varaamisesta lähtösatamaan ja takaisin. Matkajärjestelyt kannattaa tehdä ajoissa, sillä purjehdusvarausta ei voi perua vain siksi, ettei ole onnistunut järjestämään itselleen sopivaa lentolippua Kosiin. Edullisia lentoja voi etsiä esimerkiksi Tjäreborgin kautta tai netin hintavertailusivustoilta. Tarvittaessa matkatoimistoista saa henkilökohtaista palvelua.

Espoon Kippareiden jäsenillassa keskiviikkona 15.1.2014 on mahdollisuus kuulla hankkeesta tarkemmin ja päästä keskustelemaan eskaaderia valmistelleiden kanssa yksityiskohdista – nyt on

mahdollisuus vaikuttaa vielä moniin perustaviinkin asioihin. Suunnittelu jatkuu lähtöön asti säännöllisesti toteutettavissa kipparikokouksissa ja oman harkinnan mukaan venekunnittain.

Sitova ilmoittautuminen tapahtuu Espoon Kipparien nettisivuilla torstaina 16.1.2014 julkaistavalla lomakkeella. Ilmoittautujan tulee olla Espoon Kippareiden jäsen, hän voi ilmoittaa mukaan haluamansa määrän miehistöä.

Ilmoittautua voi:

1. Kippari, jolla on oma miehistö
2. Kippari, jolla on osa miehistöstä, jota voidaan täydentää
3. Kippari, ei ole omaa miehistöä - miehistö valitaan miehistöksi ilmoittautuneista
4. Perämieheksi, (on pätevyys, mutta ei halua kippariksi)
5. Miehistöön

Ilmoittautumisten perusteella muodostetaan venekunnat sitä mukaa kun niihin saadaan kippari ja täysi miehistö. Tämän jälkeen kippari ottaa yhteyttä suoraan miehistönsä yksityiskohtien sopimiseksi.

Kreikassa kipparin ja perämiehen pätevyysehtona on kansainvälinen huviveneenkuljettajakirja, perämiehelle käy vaihtoehtoisesti myös veneilyseuran kirjoittama todistus veneilytaidoista. Lisäksi veneessä jollain olisi hyvä olla meri-VHF-radion käyttöön oikeuttava SRC-todistus.



Tallinnan Eskaaderi 6.-8.6.2014

Teksti ja kuvat: Teijo Toivonen



Espoon Kipparit tekee kesäkuun alussa yhteispurjehduksen Tallinnaan. Tarkoitus on varata 6.-8. kesäkuuta laituripaikat aivan kaupungin keskellä sijaitsevasta Old City Marinasta. Matkaan lähdetään omilla veneillä ja oman aikataulun mukaan niin, että satamassa ollaan perjantai iltana 6.6.2014. Lauantaina voidaan järjestää pientä yhteistä ohjelmaa ja tuliaisostosten jälkeen otetaan rennosti ja istutaan iltaa veneissä tai mikseipä kaupungillakin.

Venepaikkavarausten ja muiden käytännön järjestelyiden takia tiedot osallistuvista veneistä kerätään kevään aikana julkaistavalla nettikyselyllä.

Syksyn kurssit ja joulukuun tentit

Teksti: Kalervo Karppinen, kuvat: Teijo Toivonen

Espoon työväenopisto järjesti syksyllä 2013 yhteensä seitsemän Saaristomerenkulun kurssia Espoonlahdessa, Leppävaarassa, Matinkylässä ja Tapiolassa. Rannikkomerenkulkua opiskeltiin kahdella kurssilla Matinkylässä ja Tapiolassa.

Merenkulkuopin tutkinnot järjestetään kaksi kertaa vuodessa, joului- ja huhtikuussa. Syksyllä 2013 Navigaatioliiton valtakunnallinen tutkintopäivä oli perjantai 13.12.2013. Espoon Kipparit järjesti tutkinnot Espoonlahden lukiossa, Etelä-Tapiolan lukiossa ja Ruusutorpan koululla.



Saaristomerenkulun tutkinnon osallistujia Ruusutorpan koulun auditoriossa.

Navigointikurssit tuottavat jälleen komean joukon uusia laivureita. Tutkintoihin 13.12. osallistui kaikkiaan 113 kipparikokelasta, joista 87 ratkoi saaristotutkinnon ja 26 rannikkotutkinnon tehtäviä.

Rannikkotutkinto noudatti perinteistä kaavaa, mutta saaristolaivuritentissä näkyi selvästi Navigaatioliiton pyrkimys painottaa säädösosaamista ja niinpä perinteisistä navigointi ja karttatehtävistä sai enimmillään 13 pistettä, säädösten osaamisen arvon ollessa 17.

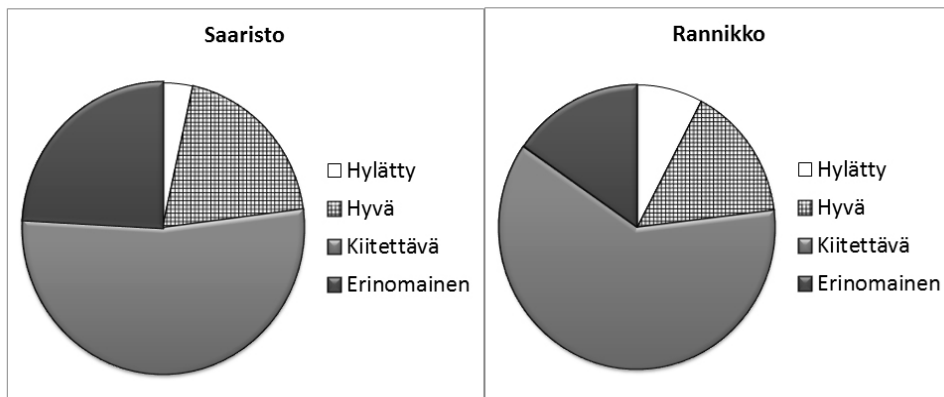
Tutkinnot menivät valtaosalta hyvin, vaikka harmittavia epäonnistumisiakin sattui. Opettajien tekemät tutkintojen arvostelut lähetettiin Navigaatioliiton vahvistettavaksi 20.12. mennessä ja alustavat tulokset julkaistiin Espoon Kipparien nettisivuilla. Saaristotutkintojen alustava keskiarvo oli 23,6 pistettä ja rannikkotutkintojen 22,7. Maksimipisteethän kummassakin tentissä ovat 30.

Lopulliset Navigaatioliiton tutkintolautakunnan vahvistamat pistemäärät saadaan tammikuun 2014 lopulla. Tutkintojen diplomienjakotilaisuus järjestetään keskiviikkona 26. päivänä helmikuuta 2014. Paikalle tullaan kutsumaan kaikki tutkinnon suorittaneet ja diplomien tilanneet kipparit noutamaan diplominsa. Ne uudet kipparit, jotka eivät pääse paikalle, saavat diplominsa kotiin postitettuna.

Tutkintosuoritukset 13.12.2013

Saaristo = 87
Rannikko = 26
Yhteensä = 113

Arvosanat ovat:
0 - 14,5 p = Hylätty
15 - 20,5 p = Hyvä
21 - 26,5 p = Kiitettävä
27 - 30 p = Erinomainen



Tutkinnon helpoimmat ja hankalimmat

Teijo Toivonen



Saavutettujen pistemäärien perusteella tutkinnossa varsin tasaisesti osoittautuneen Saaristomerenkulun tehtävistä helpoin oli tehtävä 1, jossa piti määrittää matka-aika ja kompassisuunta. Kaikkien vastausten keskiarvopisteet tässä kolmen pisteen kysymyksessä olivat 2,6 (88% maksimista). Eniten haasteita asetti puolestaan reittisuunnittelutehtävä 5. Vaikean tehtävän keskipistemäärä nousi kuitenkin hyvälle tasolle 2,1 (70% maksimista).

1. a) Olet matkalla koillisesta kohti Norruddin merimajakkaa. Mihin aikaan sinun tulisi olla 4,5 m väylän alkupisteessä (63°57,35'P 25°44,90I) jotta saapuisit merimajakkaan Norrudd klo 11:20? Nopeutesi on 7 solmua.
b) Mikä on kompassisuunta Norruddiin?

5. Saavut lännestä 3,0 m väylälle. Määränpää on laituri paikassa 63°50,8'P 25°46,5I. Piirrä tutkintokarttaan suunniteltu reittisi ja merkitse ne linjat, turvarajat ja käännöspisteet, joita käytät hyväksesi päästäksesi turvallisesti perille sekä rastilla (x) ne vaarakohteet jotka navigoitaessa on otettava huomioon.



Rannikkomerenkulututkinnossa ylivoimaisesti parhaiten onnistuttiin kipparisuuntimatehtävässä 4, jossa saavutettiin keskimäärin 2,75 pistettä eli 92% maksimista. Heikoimmin onnistui, melkein pä jo perinteisesti merkintälaskutehtävä 3. Tässä 3 pisteen tehtävässä saatiin keskimäärin 1,9 pistettä (62%)

3. Lähtöpaikkasi on 57°00,0'P 017°10,0'I. Olet matkalla paikkaan 58°24,0'P 018°20,0'I.

a) Laske merkintälaskulla suunta ja matka!
b) Laske ajoaika, kun nopeus on 12 solmua.

4. Merkintäpaikkasi on 59°47,5'P 024°10,0'I. Merimajakka Porkkala suunnitaan keulakulmassa 45° vasemmalla klo 14:00 ja suoraan sivulla vasemmalla 14:30. Veneen kompassisuunta on 080° ja nopeus 8 solmua.

a) Mikä on sijaintisi klo 14:30
b) Jatkat matkaasi kohti merimajakkaa Helsinki. Mikä on kompassisuunta?

Vuoden Kuva 2013 -äänestys - Voita vapaalippu Vene-14 näyttelyyn

Teksti ja kuvat: Teijo Toivonen



Espoon Kipparien nettisivuilla on julkaistu viikoittain yhdistyksen jäsenten ottamia veneily- tai meriaiheisia valokuvia. Jäsenäänestyksellä valitaan nyt näistä paras palkittavaksi vuoden kuvana.

Tutustu menneen vuoden mahtavaan kuvasaaliiseen ja anna ääni omalle suosikillesi, vuoden kuva ehdokkaat löytyvät kipparien nettisivuilta:

Toimi nopeasti, kaikkien 7.2.2014 mennessä äänestäneiden kesken arvotaan kaksi vapaalippua Helsingin venemessuille. Voittajien nimet julkaistaan arvonnän jälkeen

Kevään toiminta - tapahtumakalenteri

13.1.2014 Laivurikurssit alkavat

Saaristo- ja rannikkomerenkulku (Espoon kaupungin työväenopisto)

15.1.2014 Veneretki-ilta

Omalla veneellä Saimaan kanavan läpi ja Eskaaderit 2014

15.1.2014 Merikarttakilpailun karsinta päättyy

Vastaukset palautettava (osoite kilpailukutsussa)

17.1.2014 Jäsenkirje 1/2014 ilmestyy

Ilmoittaudu postituslistalle, saat kirjeen suoraan sähköpostiisi

7.-16.2.2014 Vene 14 Båt messut

Ryhmälennuslippu voimassa

26.2.2014 Diplomienjakotilaisuus

Joulukuun tutkintojen diplomit ja esitelmä

4.-6.3.2014 CEVNI-kurssi

Euroopan sisävesiliikenteen säännöt

7.3.2014 Jäsenkirje 2/2014 ilmestyy

Ilmoittaudu postituslistalle, saat kirjeen suoraan sähköpostiisi

15.-16.3.2014 Tutkankäytön peruskurssi

Simulaattorikurssi, Aboa Mare Otaniemi

19.3.2014 Vuosikokous

Sääntömääräiset asiat. Esitelmä:

maaliskuu Meri-VHF -kurssi ja SRC-tutkinto

Rannikkolaiivurin radiotodistus ja kurssi, Ruusutorppa

maaliskuu LRC-radiokurssi ja tutkinto

Avomerilaiivurin radiotodistus ja kurssi. Ruusutorppa

23.4.2014 Ekskursio

Kohde ilmoitetaan myöhemmin

25.4.2014 Laivuritutkinnot

Navigaatioliiton kaikki tasot

huhtikuu Merikarttakilpailun SM-finaalit

Karsintakilpailun 20 parasta, Tampere

21.5.2014 Jäsenilta/ekskursio

Aihe tai kohde ilmoitetaan myöhemmin

6.6.2014 Jäsenkirje 3/2014 ilmestyy

Ilmoittaudu postituslistalle, saat kirjeen suoraan sähköpostiisi

6.-8.6.2014 Eskaaderipurjehdus Tallinnaan

Tutustu Tallinnaan ja Kippareihin omalla veneellä

11.6.2014 Jäsenilta ja diplomienjakotilaisuus

Huhtikuun tutkintojen diplomit ja esitelmä

13.-20.9.2014 Välimeren eskaaderi

Kreikka, Kos

Muutokset mahdollisia. Seuraa ilmoittelua Kipparien nettivuilla!

johtokunta