



kuva: Teijo Toivonen

SYYSKOKOUSKUTSU

Espoon Kipparit ry:n syyskokous pidetään keskiviikkona 20.11.2013 klo 18:00 lukien Espoon Pursiseura ry:n klubirakennuksessa, osoitteessa Nuottatie 19, 02230 Espoo. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 8.§ määräämät asiat.

Syyskokouksessa muun muassa tehdään henkilövalinnat, päätetään jäsenmaksuista sekä vahvistetaan toimintasuunnitelma ja talousarvio seuraavalle vuodelle.

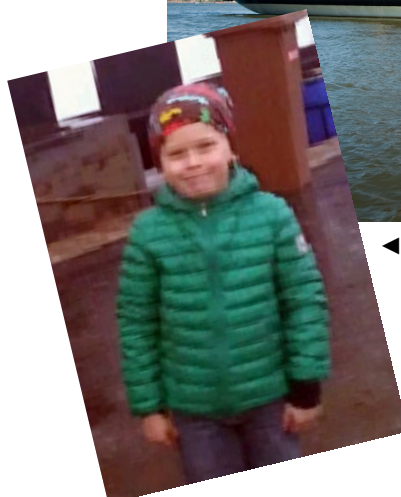
Tilaisuuden aluksi John Nurminen Marinen toimitusjohtaja Karl-Johan Rosenström kertoo AIS-laitteiden kehityksestä ja niiden käytöstä ja hyödyistä huviveneissä. Entistä edullisemmat AIS-lähettimet ovat lisänneet laitteiden suosiota räjähdysmäisesti jo monessa maassa.

Kahvitarjoilu, tervetuloa!

Kipparit Urholla 9.10.2013

*Teksti: Sakari Väänänen,
kuvat: Erkki Lauho*

Oli pilvinen ja tihkusateinen päivä, mutta se ei haitannut meitä 25 kipparia, jotka osallistuimme ekskursiolle jäänmurtaja Urholle. Kuin itseoikeutettuna seuralaiseni oli myös 5-vuotias Urho -poika, vaikka hän ei vielä kippari olekaan. Mutta pitäähän Urhon päästä vierailemaan Urholla, sanoi myös Kipparien kommodori.



◀ Kuva: Sakari Väänänen

Kuva: Teijo Toivonen



Ekskursion veti jäänmurtaaja Urhon yliperämies ja raumalainen merikapteeni Timo Aaltonen, jolla oli hyvä pilke silmäkulmassa. Hän esitteli ensin valokuvia kannettavalta tietokoneeltaan ja kertoi niistä, kertoi monenlaisia tarinoita erilaisista avustamisoperaatioista ja niissä käytetyistä tekniikoista. Hänellä onkin paljon kokemusta, onhan hän ollut jäänmurtaaja Urholla jo 29 vuotta.

Kuvaesityksen jälkeen lähdimme Timon opastuksella kierrokselle. Ensin menimme komentosillalle, jossa hän kertoi yksityiskohtia tekniikasta. Löytyihän sieltä ruorikin vaikka jäänmurtajaa yleensä ohjailaan joystickilla. Komentosillalla on kolme miehistön jäsentä, kun

ollaan kulussa. Vahti kestää kuusi tuntia kerrallaan ja sen jälkeen on kuuden tunnin lepo. Jäänmurtaajassa on neljä potkuria, kaksi perässä ja kaksi keulassa, joita pyörittävät sähkömoottorit, sähköä tuottaa viisi 5000-hevosvoimaista dieselmoottoria. Kaikkia dieseleitä ei välttämättä käytetä samaan aikaan. Moottorit pyörittävät sähkögeneraattoreita, jotka yhdessä kehittävät niin suuren sähkömäärän, että se riittäisi Rauman tai jopa Porin sähkötarpeeseen(!).



Komentosillalta menimme valvomoon, joka muistutti ydinvoimalan valvomoa. Siellä oli jos jonkinlaista säädintä, mittaria ja namiskukkeliä. Siellä taas kerran Timo kertoi muutamia tarinoita, jonka jälkeen siirryimme konehuoneeseen. Siellä oli valtavia moottoreita, jotka tietenkään eivät nyt olleet käynnissä, koska olimme laiturissa emmekä kulussa.

Kävimme myös keulapotkurihuoneessa, jossa näimme sähkömoottorin, joka pyörittää keulapotkuria. Keula olikin vahvistettu, koska jäätiköllä se joutuu kovan rasituksen alaiseksi, kaaria oli paljon tiheämmässä kuin muualla.

Oli hienoa kierrellä tällä jäänmurtaajalla, joka on valmistunut vuonna 1975. Laivassa on kymmenkunta kerrosta, joiden välillä on jyrkät portaat ja kyllä hissikin on, ettei aina tarvitse kavuta edestakaisin. Urho (1975) ja Sisu (1976) ovat voimakkaimmat ja suurimmat Arctia Icebreaking Oy:n omistamat jäänmurtaajat. Ne suunniteltiin aikanaan turvaamaan Suomen 23 talvisataman ympärivuotinen liikenne. Wärtsilän telakka rakensi myös sisaralukset: Atle, Frej ja Ymer Ruotin talvimerenkulun avuksi. Nämä suuret murtaajat kykenevät avustamaan Itämeren kaikissa sää- ja jääolosuhteissa. Alusten käyttöönoton jälkeen Perämeren satamia ei ole kertaakaan jouduttu sulkemaan jäätilanteen takia.



Ekskursiolla oli hyvä fiilis ja vierailijat saivat Timolta vastauksen moneen askarruttaneeseen kysymykseen.

Kroatian eskaaderi

Teksti ja kuvat: Risto Lehtomäki



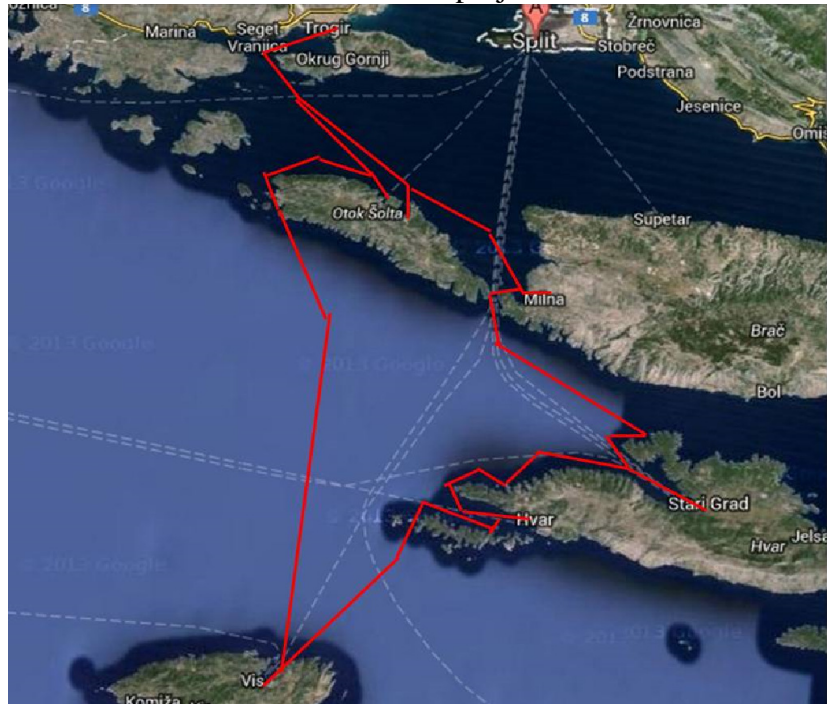
Talvella huomasin Kippareiden nettisivuilla ilmoituksen eskaaderi-purjehduksesta, joka järjestettäisiin syksyllä Kroatiassa. Koska olin jo pari kertaa aiemmin ollut samoilla vesillä ja tiesin siellä olevat upeat maisemat, päätimme vaimoni kanssa ilmoittautua mukaan. Sain paluupostina tietää, että kaikki paikat oli valitettavasti jo täytetty. Myöhemmin tuli kuitenkin tieto, että veneiden määrää oli saatu lisättyä, joten pääsimme mukaan!

Retkeen valmistautumisen aikana saimme kippariltamme Martilta lisäinfoa lennoista ja tulevasta purjehdusreitistä. Samalla selvisi, että eskaaderiin osallistuu lähes 50 purjehduksesta kiinnostunutta henkilöä, joille oli varattuna 7 erikokoista venettä (36 - 45 jalkaisia).

Lopulta koitti odotettu päivä, jolloin lähdimme reissuun. Pientä ylimääräistä jännitystä aiheutti se, että – toisin kuin useimmissa muissa veneissä – emme olleet aiemmin tavanneet toisiamme!

Lentokentällä tapasimme kolme miehistön jäsentä, ja olo oli sen jälkeen jo paljon huojentuneempi. Lento Trogiriin kesti 2.45 h ja kentältä oli onneksi lyhyt matka satamaan. Siellä kuulimme, että voimme saada veneen heti kello

14 jälkeen, jolloin meille jäi reilusti aikaa hoitaa tarvittavat kauppa-asiat. Illalla kippari piti meille vielä ”kertausharjoituksen”, jossa käytiin läpi tärkeimmät veneen toiminnot sekä selvitettiin purjeiden hallintaan liittyvien köysien käyttöä. Tämä oli erittäin hyödyllistä, koska osalla meistä oli vain vähän purjehdus-kokemusta. Samalla käytiin läpi satamaan kiinnittymiseen liittyvät erikoisuudet: takaperin laituriin, mooring-köyden käsittely, lepuuttajat jne. sekä sovittiin kullekin omat tehtävät.



Ensimmäinen purjehduspäivä valkeni aurinkoisena ja tuultakin oli sopivasti, reilu 10 solmua. Pääsimme matkaan hyvissä ajoin ja saimme purjeet levitetyksi (rullapurjeet) jo alkumatkasta. Purjehdimme kevyessä myötätuulessa, kunnes ohitimme Čiovo –nimisen saaren länsipään ja käänsimme kurssin kohti etelälounasta. Totesimme, että tuuli on lähes vastainen, joten alkoi vastakäännösten harjoittelu. Pidimme yhdistetyn uima-lounastauon Šolta –nimisen saaren lahdessa. Näitä lahtia tai ankkuripaikkoja löytyy paljon jokaisessa Kroatian saarella. Tuntui hassulta laskea ankkuri 10 m syvään veteen ja tarkistaa sen pitävyys katsomalla pinnalta käsin.

Tauon jälkeen suunnattiin vastatuulella luovien kohti ensimmäistä etappisatamaa Milnaa, joka sijaitsee Brač –nimisen saaren länsipäädyssä. Satama sijaitsee syvän lahden perukassa. Paikalla



oli jo paljon veneitä, mutta onnistuimme silti saamaan hyvän paikan. Milna on tyypillinen kroatialainen kylä, jossa on kirkko (kellot muistuttavat tästä) ja ravintoloita. Veneilijät on huomioitu hyvin, koska kylien tuloista melkoinen osa tulee vene-turisteilta.

Seuraavana päivänä tavoitteena oli Hvarin saarella sijaitseva Stari Grad. Tuuli oli olematon, joten lähes koko matka ajettiin koneella. Ennen perille menemistä oli ”pakko” käydä uimassa ja sukeltamassa matkan varrelle sattuneessa lahdessa. Paikalle oli jo aiemmin ankkuroitunut Jannen vene. Stari Gradissa saimme paikan laiturimuurilta. Kuulimme myöhemmin, että muuri oli valmistunut vasta tänä vuonna. Valitettavasti palvelut rajoittuivat tähän. Voi vain ihmetellä, miksei samalla ollut rakennettu WC- ja suihkutiloja. Kylä oli yhdistelmä vanhaa ja nykyaikaa. Vanhat ”kadut” olivat vain 1½-2 m leveitä, kuten useissa Kroatian pikkukylissä.



Seuraavana päivänä eskaaderin suunniteltu reitti vei Paklenin

saarella olevaan Palmizanan satamaan. Me päätimme kuitenkin mennä salmen toisella rannalla olevan

Hvarin kaupungin satamaan. Tuuli oli kohtalainen, joten purjeet saatiin auki jo alkumatkalla. Matkalla harjoittelimme MOB-manööverejä aiemmin merestä kalastetulla uimarensaarella. Kaikki halukkaat pääsivät kokeilemaan! Päivän uimatauko pidettiin Hvarin saaren luoteisnurkasta löydetyssä lahdessa. Tauon jälkeen päätimme vähän urheilla ja lähdimme liikkeelle suoraan purjein. Kun tulimme Hvarin luoteiskulman ympäri, tuuli kääntyi vastaiseksi, joten jälleen pääsimme kryssimään. Tullessamme Hvarin satamaan siellä oli melkoinen vilske, veneiden etsiessä rantautumispaikkaa. Osa veneistä oli kiinni poijussa, osa ranta-muurissa ja osa ankkurissa. Löysimme rantamuurilta mielestämme sopivan paikan, mutta paikallinen satamakapteeni tuli häätämään meidät siitä pois. Hän etsi loistopaikalle ilmeisesti parempaa saalista (=isompaa venettä).

Koska kaikki poijupaikatkin oli jo varattu, päätimme ajaa takaisin Palmizanaan. Samassa lähes tyyni ilma muuttui voimakkaan puuskaiseksi. Hetken päästä tuulen nopeus oli noussut jo 25 solmuun. Palmizanasissa oli melkoinen ruuhka, sillä veneitä oli tulossa sinne useita. Suuri satama on melko ahdas ja täynnä. Pujottelimme veneemme satamakapteenin ohjeiden mukaisesti paikoilleen. Sataman palvelut ovat melko huonot, mutta saaren länsipuolella on useita hyviä ravintoloita, joissa kannattaa käydä syömässä. Osa porukasta kävi taxi-veneellä tutustumassa Hvarin nähtävyyksiin. Kyyti maksoi 100 HKR/henki (14€). Hvar on ehdottomasti tutustumisen arvoinen kaupunki.

Seuraavana aamuna meitä odotti melkoinen yllätys, kun olimme lähdössä kohti seuraavaa kohdetta, Visin kaupunkia. Kun köydet oli irrotettu ja lähdimme liikkeelle, vene liikkui taakse päin vaikka vaihte oli eteen! Kiinnitysköydet viritettiin pikaisesti takaisin, minkä jälkeen aloimme selvittää tilannetta. Totuus oli karu – vaihteen asennosta riippumatta vene kulki aina vain taakse päin! Tarkempi selvittely osoitti, että vaihteensiirtovipu ei liiku. Kaapeli oli poikki. Onneksi se ei hajonnut edellisillan aikana! Kokeilu osoitti kuitenkin, että vaihteen saa päälle käsin suoraan vaihteiston kannesta kääntämällä vaihteensiirtovipua. Soitimme venevuokraamoon ja sovimme, että tulemme ”manuaali-vaihteistolla” Visiin, jonne korjausmies myös pääsee helpommin. Vaihteensiirtovipu viritettiin lenkkiavain ja komennot hoidettiin huutamalla. Keli oli aivan tyyni, joten ajoimme koko matkan koneella. Kun tulimme rantaan, tilaa oli vielä melko paljon. Yhteistyöllä vene saatiin sujuvasti kiinni. Korjausmies tuli paikalle ja alkoi työhön. Tunnin päästä selvisi, että kaapeli oli uusi liian lyhyt! Oikean mittainen luvattiin toimittaa iltalaivalla, mutta korjaaja ilmoitti, että hän tulee vasta aamulla.



Visissä oli yhteiseksi sovittu koko eskaaderin illallinen. Janne oli onnistunut hankkimaan meille paikan saaren sisämaassa olevalta viinitilalta. Paikalle lähettiin kolmella täyteen ahdetulla pikkubussilla. Aluksi Kipparien kommodori Erkki Lauho toivotti kaikki osanottajat tervetulleiksi kertoen samalla, että kaikki mukaan lähteneet ovat paikalla. Espoon Kipparien tarjoaman tervetuliaismaljan jälkeen oli aika nauttia pöydän antimista. Alkupalaksi oli ilmakuivattua

kinkkua, pippurimakkaraa, juustoa ja anjovista. Pääruoaksi oli paikallista Peka nimistä herkkua,



jossa haudutettua lammasta ja grillattua mustekalaa. Jälkiruoaksi saimme vielä pikkukakkuja. Totesimme aterian erinomaiseksi. Paluumatka oli mukava, koska taxi-kuskin koira halusi olla itse ratin takana. Eipä ole ennen tullut oltua koiran kyydissä!

Seuraavan yön aikana tuuli oli voimistunut melkoisesti ja aamulla isoja aaltoja vyöryi vasten rantamuuria, johon veneet oli kiinnitetty. Muut veneet lähtivät pikaisesti väljemmille vesille, mutta meidän oli odotettava korjausmiestä. Aaltojen vuoksi jo

veneeseen pääsy tuotti ongelmia. Jouduimme myös siirtämään venettä kauemmaksi laiturista vahinkojen välttämiseksi. Lopulta vene tuli korjatuksi ja pääsimme liikkeelle. Purjeet voitiin nostaa jo alkumatkasta ja ottaa suunta kohti Šolta –nimisen saaren länsipäässä olevaa Maslinican kylää.

Matkamme eteni 20 solmun sivumyötäisessä tuulessa parhaimmillaan 8 solmun nopeudella. Matkalla tuli jo tekstiviesti, joka kertoi, että seuraava suunniteltu satama on täynnä. Osa veneistä ajoi läheiseen lahteen, jossa oli ankkuripaikkojen lisäksi mooring-köysiä ja poijuja. Osa jatkoi matkaa Rogač –nimiseen kylään saaren pohjoisrannalla. Kipparimme päätti uimatauon jälkeen, että käymme ainakin katsomassa ohjelman mukaista satamaa. Yllätys oli melkoinen, kun satamakapteeni ilmoitti, että tilaa on! Kiinnitimme veneen rantalaituriin. Paikka oli hieno ja aivan uusi. Satamassa oli useita veneitä, jotka osallistuivat vammaisten lasten auttamiseksi järjestettyyn purjehduskilpailuun.



Viimeisen purjehduspäivän aloitimme mukavassa tuulessa, joten purjeet avattiin heti, kun satamasta oli päästy ulos. Šoltan saaren luoteiskulman kiertämisen jälkeen tuuli kääntyi niin vastaiseksi, että oli jälleen alettava luovimaan. Tilaa on onneksi aivan eri tavalla kuin Suomessa ja vendojen väli oli pari mailia. Tulimme lopulta Rogač:in kylään, jossa oli tarkoitus tankata. Paikalla oli melkoinen jono veneitä odottamassa omaa vuoroaan. Jouduimme odottamaan tankkausvuoroa noin tunnin. Myös muita eskaaderin veneitä

näkyi samassa letkassa. Tankkaus tuotti pienen yllätyksen, sillä tankkiin mahtui vain 16 l, vaikka

kaksi päivää oli käytännössä ajettu kokonaan koneella. Nykyiset dieselit ovat todella taloudellisia! Dieselin hinta oli noin 10 HRK/l eli aika tarkkaan sama kuin Suomessa. Loppumatka Trogiriin sujui mukavassa sivuvastaisessa tuulessa.

Lopuksi haluan omasta puolestani kiittää Leenaa ja Juhaa, Helenaa ja Marttia sekä erityisesti kippari Marttia todella mukavasta viikosta Adrianmeren aalloilla. Tänä aikana seitsemästä henkilöstä muodostui toimiva ja yhteistyökyinen miehistö.

Purjehtiminen Kroatiassa on todella helppoa, koska matalikkoja tai kareja ei juuri ole. Yleensä vettä on 10 m rannasta ainakin 5 m. ankkurointi sen sijaan tuottaa ongelmia juuri samasta syystä, lisäksi pohja usein niin kova, että ankkuri ei pure kiinni. Tämän vuoksi ei yleensä kannata ankkuroida yöksi. Jos näin tekee, on syytä todella huolella varmistaa, että ankkuri todella pitää.

Yleensä tuulet ovat purjehtimiseen sopivia 10 - 20 solmua, mutta tuuli voi nousta todella nopeasti yli 30 solmua. Satamia Kroatiassa löytyy muutaman mailin välein ja monissa niistä on vähintään poiju- tai mooring-köysipaikat. Satamapaikat maksoivat 330 – 500 HRK/yö (48 - 70€). maksujen kerääminen on hoidettu niin, että satamakapteeni vie veneen paperit ja ne saa takaisin lähtöamua, vasta kun kaikki maksut on hoidettu.

Asukkaat Kroatiassa ovat ystävällisiä ja puhuvat useimmiten englantia tai saksaa. Veneen vuokraaminen Kroatiassa on kohtuullisen helppoa: veneitä on todella paljon 33-jalkaisesta ”jollasta” aina 60-jalkaisiin luksus-paatteihin asti. Kyse on vain oman taidon riittämisestä ja lompakon paksuudesta. Marinoita on pitkin rannikkoa, joten aloittaa voi lähes mistä kohtaa Kroatian rannikkoa haluaa. Suomesta on hyvät lentoyhteydet sekä Splitiin, että Duprovnikiin.

Purjehduksesta kiinnostuneille Kroatia on todella tutustumisen arvoinen maa!

Kipparien nettisivuilla www.espoonkipparit.fi on julkaistu eskaaderinjohtajan matka-kertomus samalta retkeltä. Lisäksi sivuilla tullaan julkaisemaan kattava kuvakooste eri miehistöjen ottamista kuvista.

Espoon Kipparien veneviiri

Teksti ja kuvat: Teijo Toivonen

Nyt on hyvä aika tilata veneen mastoon viiri kertomaan Kipparien jäsenyydestä.

Viiri on kaksikärkinen ja kooltaan 36x22(11) cm, valkoisella pohjalla on yhdistyksen logo sinisenä. Veneviiriä voi käyttää veneessään tunnuksena yhdistyksen jäsenyydestä, tarkempi kuvaus ja ohjeet löytyvät nettisivujen kohdasta: Info/Säännöt. Ohjeet toimitetaan myös viirin mukana.

Jäsenet voivat ostaa veneviirin täyttämällä nettisivuilla olevan lomakkeen tai lähettämällä tilauksen kirjeitse. Viiri maksaa 25,00 euroa (hinta sisältää postituksen). Toimitus tapahtuu varastosta sen jälkeen kun maksu on tullut Kipparien tilille, maksuohjeet saa tilaamisen yhteydessä.

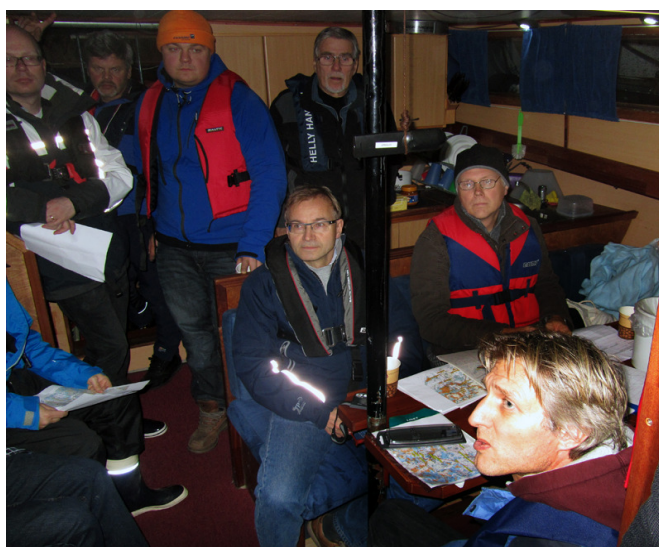


Pimeäpurjehdusharjoitus 1.11.2013

Teksti ja kuvat: Erkki Lauho

Marraskuun ekan päivän iltana kokoontui jo ties monettako kertaa kaksitoista innokasta Espoon Kippareiden jäsentä Herttoniemen rantaan m/s Maijan laiturille. Porukka halusi kokeilla käytännössä miten navigointi pimeällä merellä onnistuu. Apuvälineinä olivat kartta, kompassi, gps-koordinaattinäyttö ja kiikarit tähystäjälle. Karttaplotterin näyttö sammutettiin matkan ajaksi ajohytistä. Sää Helsingin sisäisellä lahdella oli leppoisa.

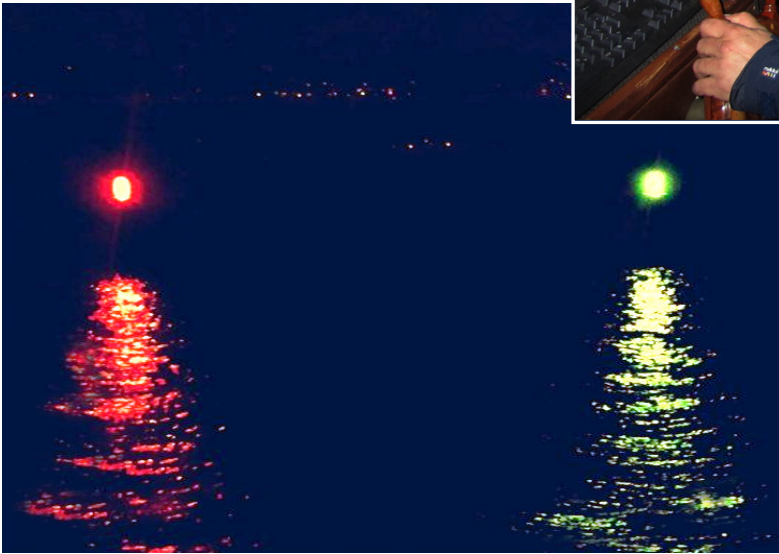
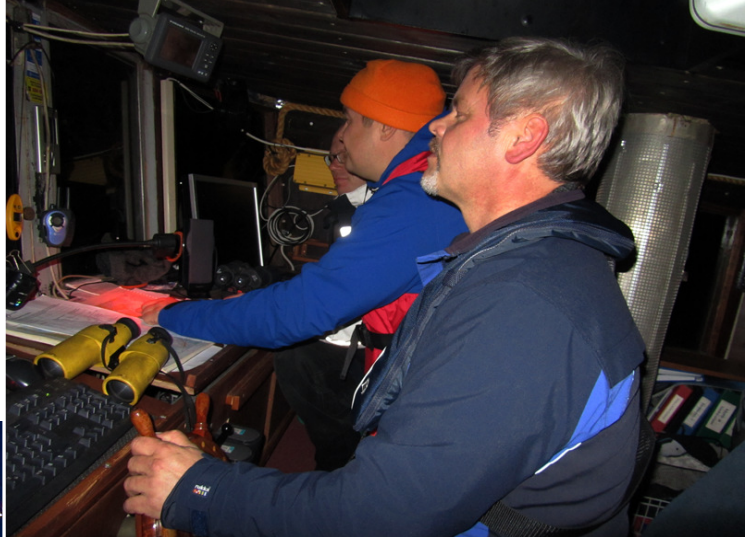
Aluksi m/s Maijan päällikkö Panu Hänninen kertoi laivan rutiineista ja turvakäytännöistä. Kippareiden opettaja Jouko Treuthardt ohjeisti ja jakoi porukan kolmeen ajoryhmään. Kaikki osallistujat olivat tässä harjoituksessa ensikertalaisia. Ryhmien jäsenille oli toimitettu ennakoon kuvaus veneilyreitistä. Ryhmien tehtävä oli tehdä omalle kulkuosuudelle reittisuunnitelma suuntineen ja käännoispisteineen. Suunnitelmat syntyivät hämmästyttävän nopeasti. Opettaja Erkki Lauho oli tehnyt reitin omalle iPad laitteelle sekä Navionicsin että iSailorin kartalle. Vertailu tehtyihin suunnitelmiin täsmäsivät 99,9%, eli kartoilla oli tehty laatutyötä. Ryhmiin nimettiin ruorimiehet, navigaattorit ja tähystäjät.



Ensimmäinen ryhmä otti aluksen haltuunsa Neljänviitankarilta. Ison aluksen suunta käännettiin rivakasti ensimmäiseen suuntaan ja nopeus huimat kuusi solmua pilkkopimeässä. Sattuipa sopivasti edessä laivan ajovalot. Ne ratkottiin edessä vasemmalle kulkevaksi konealukseksi. Yhtään valoviittaa ei ollut näkyvissä ja alus reagoi tottumattoman ohjauksikäskyihin aina hieman yli. Homma tasaantui parissa minuutissa. Ensimmäistä pimeää viittaa tähystettiin kaikin voimin ja löytyihän se. Navigaattori tiesi nyt missä laiva oikeasti oli ja uusi suunta kohti ensimmäistä loistoa ajettiin helpottuneena. Kuninkaan salmen kapeikossa oli vain pimeitä viittoja. Kovasti ihmeteltiin kapeiden viittaporttien onnistunutta läpimenoa peränpuolelta näkyvien linjavalojen avittamina sekä kuultiin ”linjat kiinni” kommentteja ja käskyjä. Nyt oltiin ”ulkona” ja ”vanha tuuli” huojutti laivaa melkoisesti. Suunta otettiin suoraan etelään kohti pimeää kaukaista GPS-kääntöpistettä. Seuraavat valoviitat tunnistettiin hyvin ja ne ohjasivat alusta. Koettiinpa pari aaltoa, jotka pärskivät vahvasti m/s Maijan korkean keulan yli ja vapaavahti sai kasteen.

Kakkosryhmä sai paikassa N60° 7,2' E24° 59,6' aluksen haltuunsa melkoisen keikutuksen vallitessa. Ryhmä 2 otti asian kuitenkin niin, että lähti haluttuun suuntaan kuuden solmun nopeudella ja m/s Maija totteli hyvin suuntaa. Alkuperäinen ryhmän tekemä reitti ja opettajan seuraama reitti erosivat. Opettajalla oli väärä reitti. Kuitenkin alkuperäinen reitti vei täysin pimeälle alueelle, josta löytyi kartalta nuuskittaessa kahden metrin matala alue. Vauhti otettiin pois ja lyhyen keskustelun jälkeen päätettiin palata turvallisesti kohti Harmajan majakkaa. Harmaja ohitettiin valaistujen viittojen auttamana kohti Katajaluotoa. Helsingistä lähtenyt risteilijä kulki vauhdilla edestämme. Katajaluodolla oli joku voimakas valo, mutta sen arveltiin olevan saaren valaistukseen liittyvä valo ja jätettiin huomiotta. Vain oikeat valoviitat kelpasivat ryhmälle. Katajaluodon kärjen kiertämisen ja yhdeksänmetrin väylän ylityksen jälkeen pyydettiin kolmas ryhmä remmiin.

Kolmas ryhmä sai aluksen keskellä pimeää selkää N60° 5,9' E24° 53,5' ja ruorista pidettiin tarkkaa huolta. Tehtävä oli löytää edestä pimeää eteläviitta valonheittäjällä. Kovin piti lähelle ajaa viitan löytämiseksi. Pimeät viitat löytyivät aina alle kaapelinmitan. Taas tiedettiin tarkasti missä alus oli. Ryhmä otti uuden suunnan 10 astetta kohti Helsinkiä taustalla kaikki Helsingin valot. Pohjois- ja etelävalopoijut piti löytää. Eteläviitta löytyi ensin helpomman



valotunnuksen ansiosta. Tämä kolmas ryhmä oli oppinut pimeiden viittojen hakemisen hetkessä ja niitä riitti aina Katajanokalle asti. Viking Linen risteilijä oli tukevasti kiinni kaijassa eikä aiheuttanut murheita. Katajanokalta lähdettiin kohti Herttoniemeä ja vastassa oli vain pimeitä viittoja. Vasta lopuksi laitettiin ajohytin karttanäytöt päälle ja alus luovutettiin päällikölle laiturin ajoa varten.

Opettaja Erkki Lauho istua nökötti ajohytin takakulmassa iPad kramppaavassa kädessä koko reissun ajan. Hän hämmästeli aina välillä aluksen tarkkaa ajoa ”trackista” ja antoi pieniä vinkkejä ajoryhmille. Tämä mahdollisti ajon jatkumisen kuuden solmun vauhdilla, muuten olisi pitänyt pysäyttää ja sijoittaa alus GPS:n koordinaattien avulla kartalle ja näin tehtiinkin muutaman kerran. Harjoitus osoitti kaikille pimeällä ajon haasteellisuuden ja sen, että seuraava kiinnekohta ”valo” tai tarkka suunta ja tähytys tuo aluksen seuraavalle pimeälle tunnistetulle viitalle. Taulutietokoneen karttaohjelmiston ”sormizoomaus” eli reitin ”nuuskiminen” matkan edetessä oli miellyttävä kokemus. Pelkällä paperikartalla ”zoomausta” ei voi tehdä, vaan silmien on kaivettava karttamerkeistä oleellinen tieto. Intensiivisellä kartan seurannalla silmä kyllä ”zoomaa” ja tähytyksen antamalla tiedolla pysyy kyllä hyvin reitillä.

Reissuun lopuksi kaikki kokoontuivat laiturille helpottuneina onnistunutta kokemusta rikkaampana. Merenkäynti testasi myös miehistön merikestävyyttä keinunnan ja pärskeiden muodossa. Opettajat totesivat reissun jälkeen ryhmien olleen yhden parhaimmista niin suunnittelun kuin ajon vakaudenkin suhteen. Julkaisemme lähiaikoina Kipparien kotisivuilla myös erään mukanaolijan kertomuksen.



Ekskursio Helsinki VTS 11.9.2013

Teksti: Teijo Toivonen, kuva: Vilho Pellinen

Syksyn ekskursiot aloitettiin tutustumisella Helsinki VTS:n tiloihin ja toimintaan.

Helsingin Katajanokalle sijoittuva meriliikenteen ohjauskeskus. Alue kattaa Emäsalon, Helsingin ja Porkkalan alueen kauppamerenkulun väylät. Alue on jaettu kahteen sektoriin.

Alukset, joiden pituus on vähintään 24 metriä, ovat velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun ilmoittautumalla, kuuntelemalla VHF-työskentelykanavaa sekä noudattamalla VTS:n ohjeita ja säännöksiä. Myös huviveneilijöiden kannattaa kuunnella alueen VTS-kanavaa, vaikka säädökset eivät siihen velvoita.



Aluksen päällikön on myös ilmoitettava VTS-viranomaiselle alueella tai sen läheisyydessä tapahtuneista tapauksista, kuten aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa vesien tai rannikon pilaantumista sekä merellä ajelehtivista ympäristöä tai liikennettä vaarantavista kohteista. Helsinki VTS:n toimii 24 tuntia vuorokaudessa ympäri vuoden.

Ekskursiolla oli mukana parikymmentä Kipparia ja käynnin antia pidettiin yleisesti mielenkiintoisena ja näköaloja avartavana kurkistuksena pääkaupunkiseudun vilkkaan kauppamerenkulun hermokeskukseen.

Merikarttanavigointikilpailu alkaa

Teksti: Teijo Toivonen

Kehitä ja ylläpidä navigointitaitosi talvellakin. Osallistu Espoon Kipparit ry:n edustajana valtakunnalliseen Merikarttanavigointikilpailuun.

Tehtävien ratkaisemiseen riittää saaristolaiurikurssilla opittujen asioiden hyvä hallinta ja tarkka karttatyöskentely. Voit vastata kilpailukysymyksiin oman aikataulusi mukaan. Tehtävät voi tehdä kotona, käyttäen parhaaksi katsomiaan menetelmiä ja välineitä. Vastaukset tulee postittaa merikarttatyöryhmälle 15.1.2014 mennessä. Tulokset julkaistaan maaliskuun alussa. Espoon Kipparit muistaa viittä parhaiten menestynyttä jäsentään tuotepalkinnolla!



Kilpailu toimii karsintakilpailuna keväällä 2014 järjestettävään Suomen mestaruuskilpailuun, johon kutsutaan 20 parasta. SM-loppukilpailu on tällä kertaa Tampereella ja sitä isännöi Tampereen Navigaatioseura ry. Samassa yhteydessä käydään myös seurojen välinen kilpailu tittelistä ”Parhaiten navigoiva seura”. Seurojen sijoituksen ratkaisevat karsintakilpailun ja finaalin yhteenlasketut tulokset - toivomme siis Kippareiden runsasta osanottoa ja hyvää menestystä. Tänä keväänä yhdistyksemme sijoittui kilpailussa toiseksi. Kilpailutehtävien tilausmenettelystä ilmoitetaan jäsenille lähiaikoina sähköpostilla

Kevään laivurikurssit

Teijo Toivonen

Espoon Kipparit jatkaa laivurikurssien järjestämistä yhteistyössä Espoon kaupungin työväenopiston kanssa. Suunnitelman mukaisesti kevätlukukaudella 2014 toimeenpannaan alla luetellut kurssit, jotka tähtäävät 25.4.2014 järjestettäviin Suomen Navigaatioliiton laivuritutkintoihin. Työväenopisto vahvistaa toteutettavat kurssit, opetuspaikat ja ajat lähiaikoina ilmestyvässä opinto-ohjelmassa.

Saaristomerenkulku

Mattlidenin koulu	maanantai 13.1.-14.4.2014	klo 19:15-20:45	T Toivonen
Etelä-Tapiolan lukio	tiistai 14.1.-15.4.2014	klo 17:30-19:00	J Treuthardt
Espoonlahden lukio	tiistai 14.1.-15.4.2014	klo 17:30-19:00	J Pitkänen
Espoonlahden lukio	tiistai 14.1.-15.4.2014	klo 19:15-20:45	J Pitkänen
Leppävaaran lukio	torstai 16.1.-24.4.2014	klo 17:30-19:00	K Karppinen
Leppävaaran lukio	torstai 16.1.-24.4.2014	klo 19:15-20:45	K Karppinen

Rannikkomerenkulku

Mattlidenin koulu	maanantai 13.1.-14.4.2014	klo 17:30-19:00	T Toivonen
Etelä-Tapiolan lukio	tiistai 14.1.-15.4.2014	klo 19:15-20:45	J Treuthardt

Tähtitieteellinen merenkulku

Kuninkaantien lukio	Syksyllä 2012 alkanut kurssi jatkuu	E Lauho
---------------------	-------------------------------------	---------

CEVNI-kurssi

Ruusutorpan koulu	tiistai 4.3. ja torstai 6.3.2013	T Toivonen
-------------------	----------------------------------	------------

Merenkulun kurssit - Kevät 2014

	maanantai	tiistai	torstai
Saaristo	1. Mattliden 19:15-20:45 Toivonen	2. Etelä-Tapiola 17:30-19:00 Treuthardt	5. Leppävaara 17:30-19:00 Karppinen
		3. Espoonlahti 17:30-19:00 Pitkänen	6. Leppävaara 19:15-20:45 Karppinen
		4. Espoonlahti 19:15-20:45 Pitkänen	
Rannikko	1. Mattliden 17:30-19:00 Toivonen	2. Etelä-Tapiola 19:15-20:45 Treuthardt	
Avomeri (jatkuu)	Kuninkaantie 18:30-20:00 Lauho		
CEVNI		Leppävaara Ruusutorppa ti 4.3. ja to 6.3. Toivonen	

Espoon kaupungin työväenopiston kevään kursseille ilmoittaudutaan uudistetussa Ilmonet 2.0 -järjestelmässä.

Kurssit julkaistaan verkossa marraskuun puoliväliin mennessä.

Nopeutat ilmoittautumistasi kevään kursseille tutustumalla ja rekisteröitymällä etukäteen uuteen järjestelmään.

Meri-VHF –kurssi 19.-21.11.2013

Teksti: Teijo Toivonen



Espoon Kipparit järjestää jäsenilleen Meri-VHF kurssin, jonka yhteydessä suoritetaan Viestintä-viraston meri-VHF -tutkinto (Rannikkolaiurin radiotutkinto, ns. SRC-tutkinto).

Meri-VHF -järjestelmä on kansainvälinen ja toimii pääosin samoilla säännöillä ja periaatteilla kaikkialla maailmassa. Meri-VHF -kanavien käyttö edellyttää henkilökohtaista radioliikenteen pätevyystodistusta. Veneläjille tarkoitettu pätevyystodistus on nimeltään Rannikkolaiurin radioliikennetodistus (SRC).

Kurssi järjestetään tiistaina 19. ja torstaina 21.11.2013 klo 17:30-21:00. Keskiyönä 20.11.2013 on itseopiskelupäivä. Opetuspaikka on Ruusutorpan koulun auditorio, osoitteessa: Leppävaarankatu 24. Opettajana ja tutkinnon vastaanottajana toimii Ari Caselius, joka työskentelee Viestintävirastossa merenkulun radioasioiden parissa.

Kurssimaksu on 20,00 €, jolla katetaan tilasta tulevat kulut. Viestintävirasto perii tutkintoon osallistumisesta tutkintomaksun 45,40 € ja myönnetystä SRC-todistuksesta todistusmaksun 43,75 €. Kurssille ilmoittautuminen on käynnissä Espoon Kippareiden nettisivuilla.

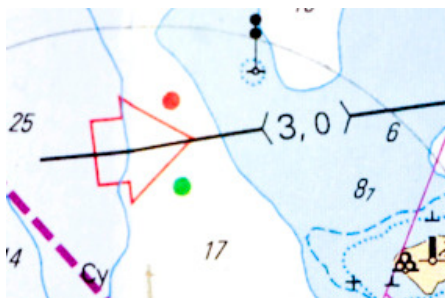
Merenkulun tutkinnot joulukuussa

Teksti: Teijo Toivonen

Suomen Navigaatioliiton valtakunnalliset laivuritentit ovat perjantaina 13.12.2013 klo 18:00-22:00. Syksyn tenttitilaisuuksissa voi suorittaa saaristo- ja rannikkolaiuritutkinnon. Avomerilaiuri-tutkinto on seuraavan kerran 25.4.2014. Espoon Kipparit järjestää tutkintotilaisuudet kolmessa paikassa:

Espoonlahden lukion auditorio
Etelä-Tapiolan lukion auditorio
Ruusutorpan koulun auditorio

Saaristotutkinto
Rannikko- ja saaristotutkinto
Saaristotutkinto



Parhailleen Espoon Kipparien kursseilla opiskeleville ilmoitetaan ensisijainen tutkintopaikka eikä heidän tarvitse ilmoittautua niihin. Itse opiskelleet ja ne jotka ovat osallistuneet opetukseen muualla tai aikaisemmin, voivat ilmoittautua tenttitilaisuuteen Espoon Kipparien nettisivuilla olevalla sähköisellä lomakkeella, josta löytyy myös lisää tietoa tutkintovaatimuksista, käytännön ohjeita ja tenttitärppejä.

- johtokunta -

