

KUTSU SYYSKOKOUKSEEN

Espoon Kipparit ry:n syyskokous pidetään keskiviikkona 22.11.2017 klo 18:00 alkaen Espoon Pursiseura ry:n klubirakennuksessa, osoitteessa Nuottatie 19, 02230 Espoo. Kokouksessa käsitellään yhdistyksen sääntöjen 8.§ määräämät asiat.

Tilaisuuden alussa Pekka Lampela kertoo Atlantin ylityksestään 32-jalkaisella purjeverneellä otsikolla "Njoy - yli Atlantin".

Kahvitarjoilu, ei ennakkoilmoittamista.

Tervetuloa!

Johtokunta

Hyvä Kippari!

Espoon Kipparit viettää 55. juhlavuottaan.

23.8.1962 kolme Heikkiä – vastavalmistuneita rannikkolaivureita kaikki – allekirjoittivat Navigaatioseuran perustamiskirjan ja nimesivät seuran Espoon Kippareiksi. Uuden seuran ensimmäinen laivurikurssi käynnistyi välittömästi syyskuussa – vasta viisi vuotta toimineessa Espoon pitäjän työväenopistossa. Opetuspaikka oli moderni Aarnivalkean koulu Tapiolassa. Tästä lähtien kurssija on järjestetty keskeytyksettä osana Espoon työväenopiston kurssitarjontaa ja kysyntää on ollut.



En tiedä, miten pitkään Espoon Kipparien perustajat - Heikki Pyhälä, Heikki Hilpi ja ensimmäinen kommodori Heikki Vesterinen – uskalsivat ajatella seuratoiminnan jatkuvan ja miten laajaksi sen kasvavan. Tässä kuitenkin ollaan 55 vuotta myöhemmin. Maalaispitäjistä on kasvanut Suomen toiseksi suurin kaupunki ja veneilyharrastus on muuttanut muotoaan. Seuran jäsenluku on nelinumeroinen, toiminta on jatkunut, muutamasta vaikeasta hetkestä huolimatta, keskeytyksettä ja se on laajentunut merkittävästi. Vanhoja perinteisiä toimintamuotoja on kunnioitettu, mutta ajan haasteisiin on aina pyritty vastaamaan mieluummin edelläkävijänä kuin pakosta seuraamalla.

Huviveneilijöiden merenkulkukoulutus on kuitenkin säilynyt keskeisimpänä osana toimintaa. Kuluneen 55 vuoden aikana laivurikursseilla on ollut tasan 50 eri opettajaa – pestien pituus on vaihdellut yhdestä kurssista jopa vuosikymmenissä mitattavaan opettajauraan. Tänään Espoon Kippareilla on kuusi auktorisoitua merenkulun opettajaa.

Syyskuun alussa alkoi 56. lukuvuosi osana Espoon työväenopiston kurssitarjontaa. Tänä syksynä kurssin aloittaneiden määrä jatkoi supistumistaan. Käyntiin saatiin kuitenkin viisi koko lukukauden kestävää saaristokurssia, mutta vain yksi rannikkomerenkulun kurssi. Silmiinpistävää on se, että merellisellä Kivenlahden-Espoonlahden alueella yksikään kurssi ei tavoittanut oppilaiden minimimäärää toteutuakseen. Viime vuonna alkanut suuntaus voimistui ja läntinen Espoo jäi kokonaan vaille laivurikursseja. Kurssit käynnistyivät Tapiolassa, Leppävaarassa ja Olarissa. Viime syksystä asti tarjonnassa olleet saariston ja rannikon intensiivikurssit toteutuivat syyskuussa Tapiolassa – tosin tavallista pienempinä.

Oma lukunsa tuntuu kuitenkin olevan koko talven – syyskuusta huhtikuuhun kestävä Navigaatioliiton järjestelmän ylimmän tason kurssi tähtitieteellisessä merenkulussa. Vaativuudesta ja teoreettisesta luonteestaan huolimatta se jaksaa kiinnostaa nykyaikaistakin veneilijää. Tänä syksynäkin ilmoittautui täysi luokallinen innokkaita opiskelijoita. Osallistujat tulevat laajasti ympäri pääkaupunkiseutua, koska vain harva seura antaa tätä koulutusta.

Laivuritutkintoja järjestetään nykyään neljästi vuodessa ja viime aikoina niihin osallistuvien itseopiskelijoiden määrä on ollut voimakkaassa kasvussa. Syyskuun ylimääräisessä tenttitilaisuudessa tutkintoja suoritettiin 37, joista itse opiskelleita oli enemmän kuin kurssilaisia.

Pitkistä kurseista poiketen päivän tai parin mittaiset lyhytkurssit ovat kasvattaneet suosiotaan. Euroopan sisävesien CEVNI-kurssi ja käytännönläheinen sekstantin käyttökurssi toteutetaan työväenopistossa. Mutta niiden lisäksi ohjelmaan on saatu monenlaista omin voimin toteutettavaa opetusta. Erittäin ilahduttavaa on käytännön veneilykoulutuksen käynnistyminen tänä keväänä. Kurssilla oppilaat hankkivat ja osoittavat kansainväliseen huviveneenkuljettajakirjaan vaadittavan käytännön pätevyyden. Käytännön veneilyä harjoitellaan myös säännöllisillä väyläajo- ja pimeäpurjehduksilla. Vaikka Espoon Kippareilla ei ole omaa koulutusalausta, kurssit ovat mahdollisia hyvien yhteistyösuhteiden ansiosta. Käytännön koulutusta on uudistettu ja sen uusista kuvioista on kerrottu jäljempänä tarkemmin.

Oman mausteensa koulutukseen ja käytännönläheisyyteen tuo tänä vuonna hankittu veneilysimulaattoriluokka, jossa ajo- ja maisemanavigointikokemusta voi kartuttaa vailla huolta kalusto- tai miehistötappiosta. Simulaatioympäristö mahdollistaa myös perusharjoittelun tavallisimmilla navigoinnin elektronisilla apulaitteilla.

Siitä päästäänkin mukavalla aasinsillalla takaisin lyhytkurssitarjontaan, jossa suosiotaan jatkaa Aboa Maren kanssa järjestetty tutkankäyttökurssi. Edes laivasimulaattorien siirtyminen Otaniemestä Turkuun ei tunnu karsivan osallistujia. Syksyllä ja keväällä järjestetään yhteistyössä Suomen venehuollon (SUV) kanssa käytännönläheiset kurssit veneen syys- ja keväthuollossa.

Espoon Kipparit muutti vuosi sitten uusiin toimitiloihin – Tapiolaa hylkäämättä – Puhurinpolulle, mikä tarjoaa soveltuvat tilat paitsi mainitun simulaattorikoulutukseen, myös luokkamuotoisen opetukseen. Kuluneen vuoden aikana on järjestetty veneilijöille räätälöity ensiapukurssi, venetekniikkaa laajasti käsittelevä ns. dieselkurssi, johdatuskurssi tähtitieteelliseen paikanmäärittämiseen, saaristolaivurin simulaattoriajoharjoitus ja monta muuta tapahtumaa. Näiden kurssien järjestämistä tullaan jatkamaan ja paljon uutta on valmisteilla ja suunnitteilla.

Uusi tila joustavoittaa myös jäseniltojen järjestämistä. Vuosikymmeniä kestäneen tavan mukaan joka kuukausi kutsutaan mielenkiintoisia esitelmöitsijöitä kertomaan veneilyyn tai merenkulkuun jollakin tavoin liittyvistä asioista. Jäseniä näihin, usein erinomaisiin esityksiin osallistuu valitettavan



vähän – kuitenkin sen verran, että perinnettä kannattaa pitää yllä. Suositumpia ovat selvästi olleet pari kertaa vuodessa järjestetyt ekskursiot merellisiin kohteisiin. Suosiollaan on puolestaan yllättänyt vuosittain järjestetty Välimeren eskaaderi. Nyt kuudennella kerralla lähtösatamana oli Kreikan Lefkas. Purjehdusretkelle syyskuussakin kesäiseen Joonian saaristoon osallistui peräti 54 henkeä, jotka kipparoivat ja miehittivät yhdeksän vuokravenettä. Näyttää vahvasti siltä, että mitä kauemmas Espoosta hakeudutaan, sitä vahvempi on suosio!

Kuluneen 55 Vuoden jälkeen Espoon Kipparien toiminta on vakaalla pohjalla ja suunta on selvillä. Merkkivuotta on juhlittu ”perhepiirissä” pariinkin otteeseen. Veneilykausi avattiin 5.5. rennoilla grillijuhlilla Nuottaniemen rantamaisemissa ja varsinaisena perustamispäivänä 23.8. osallistuttiin juhlapurjehdukseen purjelaiva Svanhildilla. Ennen irrotusta naulattiin laivan kannella, koruttoman arvokkain menoin, Espoon Kippareille vastikään hyväksytty pursilippu.

Viisikymmentäviisi vuotta on kieltämättä mitätön jakso maailmanhistoriassa, mutta kelpo saavutus muutaman rannikkolaivurin käynnistämälle harrastukselle. Nyt varmaan on aika miettiä hetki suuria ajatuksia, tai edes pieniä – tai mikäpä ettei ihan jotain muuta.

Onnittelut 55 vuotiaalle seuralle, onnittelut joista oma osansa kuuluu itse kullekin mainiolle jäsenellemme. Tavataan taas pian Espoon Kipparien toiminnan merkeissä!

Teijo Toivonen, kommodori

Espoon Kipparien pursilippu

Teksti: Teijo Toivonen

Lippu on perinteinen yhteenkuuluvuuden tunnus. Suomalaisilla veneilyseuroille on annettu, maailmanlaajuisesti katsoen poikkeuksellinen, oikeus käyttää yhdistyksen tunnuksena kansallislipun veroista, yksilöllistä pursilippua.

Kaikille veneilijöille tutussa pursilipussa on sinisen ristin päällä ohut (1/5) valkoinen risti ja tangonpuoleisessa yläkulmassa veneily-yhdistyksen vahvistettu erikoismerkki. Tämän lipun piirsivät vuonna 1920 tunnettu venesuunnittelija Gunnar L. Stenbäck ja taiteilija Karl Slotte – NJK:n miehiä molemmat.

Kun lainsäädäntö Suomen lipusta uudistettiin vuonna 1978, myös pursilippu aiottiin poistaa käytöstä eräiden muiden erikoislippujen mukana "ajastaan jääneenä, tarpeettomana, elitistisenä ja epädemokraattisena". Oman lippunsa menettivät muun muassa tulli, luotsi, meripelastajat ja Posti.

Tämä yritys pursilipun kuoppaamiseksi ei kuitenkaan onnistunut: Silloinen Merenkululaitoksen ylijohdaja Tauno Niklander, itsekin aktiivisena huviveneilijänä, käynnisti pursilipun pelastamiskampanjan. Mukaan hankkeeseen hän sai monet vaikutusvaltaiset tahot. Niinpä pursilippu sai pitää asemansa. Lippulain valmistelijat taipuivat pursilipun säilyttämiseen, mutta esittivät sen alentamista järjestölipuksi. Eduskunta kuitenkin päätti toisin: pursilippu sai säilyttää virallisen kansallislipun aseman. Merenkululaitoksen ohjauksessa alkoi myös uusi oikeaoppisen nykyheraldiikan aikakausi.

Lippuun lisättävälle erikoismerkille asetettiin tiukat vaatimukset – minkä mekin tämän hankkeen yhteydessä olemme joutuneet huomaamaan. Merenkululaitoksessa uusien lippujen ja

erikoismerkkien hyväksyminen jatkui kuitenkin melko suurpiirteisenä. Tähän tuli ankara muutos 1990-luvun alussa, eli silloin kun liittojen Lippukomitea perustettiin. Lippukomitea julkaisi yksiselitteiset ohjeet ja heraldisesta puhtaudesta alettiin pitää tiukasti kiinni. Vanhat epäheraldisetkin merkit jäivät käyttöön: katsottiin olevan merien vapauteen sopivaa, että jos joku oli aikoinaan saanut tällaisen tunnuksen hyväksytyksi, hän sen sai myös pitää.

Kun uutta erikoismerkkiä haetaan pursilippuun Suomen Purjehdus ja Veneilyn Lippukomitea vertaa merkkiä lippumerkkiarkistonsa muihin merkkeihin ja varmistaa, että se eroaa niistä selvästi ja antaa myös lausunnon merkin heraldisuudesta. Sen jälkeen Kansallisarkiston Heraldinen lautakunta tarkastaa lopullisesti heraldisuuden ja vahvistaa merkin heraldisen kuvauksen. Liikenteen turvallisuusvirasto tekee päätöksensä näiden lausuntojen perusteella ja laatii seuralle sinetillä vahvistetun päätöskirjelmän. Tämä kirjelmä pitää esittää lipun valmistajille aina ennen lippujen tilaamista.

Aika ajoin näyttää Espoon Kipparien johtokunnassa keskustellun oman pursilipun hankkimisesta ja selvityksiäkin on tehty. Tällä kerralla hankkeessa edettiin pidemmälle kuin koskaan aikaisemmin. Johtokunta perusti keväällä ”pursilipputyöryhmä”, jonka johtajaksi ja ainoaksi jäsenenä valittiin Jaakko Huuhtanen. Ponnekas työ alkoi perusteiden selvittämisellä ja kohta oltiin keskellä mielenkiintoisia vaiheita.

Tieto lipun hyväksymisestä saatiin Trafilta vain hetkeä ennen kuin pursilippu seuran 55-vuotispäivänä naulattiin salkoonsa m/aux Svanhildin kannella 23.8.2017 – itse päätöskirjelmä kolahti postiluukusta vasta seuraavalla viikolla!



Kunniajäsenemme Erkki Lauho naulaa lippua kommodori Teijo Toivosen avustamana.

Veneily-yhdistys hakee Liikenteen turvallisuusvirastolta erikoismerkin vahvistamista pursilippuun ja luvan kanssa lähestytään lipputehdasta. Hakemuksessa tulee olla liitteenä erikoismerkin heraldinen kuvaus, kuva siitä ja sen sijoittamisesta lippuun, sekä lausunnot SPV:n lippukomitealta ja Kansallisarkiston Heraldiselta lautakunnalta.

E erityisen suuri paino vaadittuja lausuntoja haettaessa näytti olevan, paitsi erotettavuudella, myös merkin heraldisella oikeellisuudella. Monivaiheisessa prosessissa asiaa tarkasteltiin eri näkökulmista ja pääsimme sen aikana tutustumaan odotettua syvällisemmin heraldisen suunnittelun nyansseihin ja sääntöjen hengen tulkintaan. Heti alkuvaiheessa kuitenkin todettiin, että seuran käytössä pitkään ollut hevosenkenkä-sekstantti yhdistelmä poikkeaa riittävästi muista tunnuksista. Esimerkiksi merenkulun perinteisiin välineisiin lukeutuva sekstantti esiintyy osana vain parin muun seuran hyväksytyssä erikoismerkissä.

Espoon Kipparien logona olleen hevosenkengän ympäröimän sekstantin nykyisen ulkoasun on suunnitellut arvostettu, nyt jo edesmennyt, heraldikko Kari K Laurila vuonna 1993.

Toimeksiannosta käy ilmi, että ajatuksissa oli jo silloin tunnuksen sijoittaminen myös omaan lippuun.

Nyt käynnistetyn pursilippuhankkeen kestäessä alkuperäinen, käsin tehty malli jouduttiin piirättämään puhtaaksi uudelleen – lisäten symmetrisyyttä ja korjaten vähäisessä määrin mittasuhteita. Myös tunnuksen värisävy tarkennettiin Suomen lipun siniseksi – vain aavistuksen verran entistä tummemmaksi. Puhtaaksi piirtämisen ensimmäinen vaihe tuotti yllättäen hyvin vahvasti modernisoidun näkemyksen, jonka johtokunta sen korkeista heraldisista arvoista huolimatta joutui hylkäämään, perinteisiin vedoten. Lippuun lopulta tullut versio erikoismerkistä noudattaa hyvin tarkasti Laurilan alkuperäistä piirrosta, jota sellaisenaan on käytetty lähes puolet seuran historiasta.



Espoon Kipparien hyväksytyn erikoismerkin heraldinen kuvaus kuuluu: ”Hevoskenkä, jonka sisällä sekstantti, molemmat siniset”

Pursilipun ja siitä johdettujen viirien hankintapäätöksiä ei vielä ole tehty ja niiden käyttöperiaatteet seurassa ovat hyväksymättä. Asiaa valmistellaan huolellisesti ja siitä tullaan tiedottamaan mahdollisesti ensi keväänä.

Juhlapurjehdus 55-vuotiaan yhdistyksen kunniaksi

Espoon Kipparien 55-vuotista historiaa juhlittiin 23.8.2017 juhlapurjehduksella m/aux Svanhildillä. Purjehduksella oli mukana yli 50 Espoon Kipparien jäsentä. Kutsuvieraina olivat Carina ja Richard Vaenerberg, jotka edustivat Suomen Navigaatioliittoa ja Navigationsällskapet i Finlandia.

Purjehduksella naulattiin Espoon Kipparien uusi pursilippu ja kohotettiin malja 55-vuotta täyttävälle yhdistykselle. Laivalla nautittiin myös herkullinen illallinen.

Purjehtiminen oikealla purjelaivalla oli unohtumaton kokemus osanottajille. Reippaassa luoteistuulella edettiin lähes äänettömästi yli seitsemän solmun nopeudella. Reitti vei lähelle Santahaminan eteläkärkeä. Paluumatkalla rantauduttiin Vasikkasaareen.

Kunniapuheenjohtaja Matti A. Ranta kohotti maljan juhlapäivää viettävän Espoon Kipparit ry:n kunniaksi.



[Kuvia juhlapurjehdukselta löytyy lisää tällä linkillä.](#)

Merikarttanavigointikilpailu 2017-2018

Merikarttanavigoinnin Suomen mestaruudesta kilpaillaan kahdessa vaiheessa. Marraskuun alussa on julkaistu karsintakilpailun tehtävät, jotka on palautettava 25.1.2018 mennessä.

Saaristolaivurikurssin opit riittävät kaikkien tehtävien ratkaisemiseen. Karsintakilpailun tehtäväpaketti maksaa viisi euroa, jonka Espoon Kipparit maksaa kaikkien niiden jäsentensä osalta, jotka palauttavat karsintakilpailun vastaukset määräaikaan mennessä. Muilta laskutetaan osallistumismaksu mahdollisine postikuluineen jälkikäteen. Karsintakilpailun tehtäväpaketin saat ilmoittautumalla Espoon Kipparien joukkueeseen nettisivuillamme espoonkipparit.fi.

Karsinnan 20 parasta kutsutaan SM-loppukilpailuun huhtikuussa. Finaalin parhaat palkitaan.

Seurat kilpailevat keskenään (vuodesta 2013 alkaen) 'Suomen parhaiten navigoiva seura' -tittelistä. Kilpailuun osallistuu seurat, joista karsintaa osallistuu vähintään kolme ja finaaliin vähintään yksi osanottaja. Espoon Kipparit on voittanut tämän sarjan kahdesti, vuosina 2014 ja 2015.

Tule palauttamaan seuramme takaisin voittokantaan!

Tulevia tapahtumia. Tarkemmat tiedot netistä espoonkipparit.fi/

- 11.11.2017 Sekstantin käytön perusteet
- 15.11.2017 Välimeren eskaaderin kuvat ja tarinat
- 18.11.2017 Saaristolaivurin simulaattoriharjoitus
- 18.11.2017 CEVNI-kurssi
- 22.11.2017 Syyskokous ja esitelmä
- 25.11.2017 Saariston karttatarjoitus
- 26.11.2017 Johdatus tähtitieteelliseen merenkulkuun
- 29.11.2017 Glögi-ilta ja diplomien jako

Sähköinen jäsenkortti

Jäsenmaksun maksaminen on edellytys Espoon Kipparien sähköisen jäsenkortin saamiseen. Henkilö, joka on maksanut äskettäin ensimmäisen jäsenmaksunsa, saa yhdistykseltä tekstiviestin, jonka lähettäjäksi on merkitty LOMPAKKO. Jäsenkortin sisältävä sovellus latautuu puhelimeen, kun toimii viestin ohjeiden mukaan. Sähköistä jäsenkorttia tarvitaan jäsenetujen saamiseen yhteistyöyhteisöissä. Jos tällaista tekstiviestiä ei ole näkynyt, kannattaa käydä nettisivustolla espoonkipparit.fi tarkistamassa, että jäsentiedoissa on oikea puhelinnumero. Jos se on kunnossa, kannattaa lähettää asiaa koskeva viesti info@espoonkipparit.fi.

Alba Magica Välimeren eskaaderilla

Teksti: Suvi Rosqvist

Edessämme odottaa seikkailu, Välimeren purjehdus siintää väsyneissä silmissämme. On aamu, varhainen aamu Helsinki-Vantaan lentokentällä. Odotamme Finnairin lentoa Kreikan Prevezan lentokentälle, josta matkustamme kohti Lefkadan saarta. Odottaessamme lentoa tervehdimme toisiamme koko miehistön voimin ja tutustuminen matkakumppaneihin alkaa.

Matkamme määränpähän sujui hyvin, Kreikan lämpö ja Välimeren tuuli ottivat meidät lomailijat iloisesti vastaan. Viisi päivää kului [Lefkakseen](#) ja sen lähiympäristöön tutustuen. Tuula, Suvi ja Jarmo viettivät ne vuorilla Agios Nikitaksen lähellä. Päivi ja Veli Matti asuivat Lefkaksessa ja kiertelivät ympäristössä busseilla ja jalkaisin.



Alba Magican miehistö vasemmalta Päivi Laatikainen, Veli Matti Nokso-Koivisto, Jarmo Enqvist, Suvi Rosqvist (jutun kirjoittaja), Tuula Kuivanen (kippari)

16.9. Lefkadan satamassa

Saavuimme kaikkinne tavaroinemme venesatamaan, josta meille oli vuokrattu 39-jalkainen Bavaria. Menimme toimistolle selvittämään veneemme luovutusta sovittuna aikana, noin kahdentoista aikoihin. Saimmekin toimistosta tiedon, että veneemme on vaihtunut 40-jalkaiseen veneeseen ja luovutus olisi mahdollista vasta hieman myöhemmin. Veneen nimi oli mystinen Alba Magica.

Teimme strategisen päätöksen ja jakauduimme kahtia. Toiset lähtivät sataman läheiseen kauppaan tekemään tulevan viikon ruokaostokset. Kippari ja perämies jäivät odottamaan papereiden allekirjoittamista, takuusumman ja service pack'in maksamista ja veneen luovutusta. Service pack sisälsi lakanat, pyyhkeet ja loppusiivouksen.

Kun ruokaostokset saatiin kaupan autolla ja kärryillä tuotua sujuvasti suoraan venesataman laiturille, niin veneemmekin oli jo tarkastusvaiheessa. Siinäpä sitten pyrimme tarkastamaan kaikki puitteet mahdollisimman hyvin. Pelastusrenkaaseen tarvittiin uusi naru, lifelinet ja valjaat puuttuivat, yksi pyyhe ja vähän kaikkea pientä puutetta veneestämme löytyi. Suurin huolestutti oli

pilssissä seisova veden ja öljyn seos, mutta se oli kuulemma ihan ok. No, puutteet korjattiin niin hyvin, kun voitiin ja asetuttiin kodiksi. Hytit jaettiin ja tavarat löysivät omille paikoilleen.

Illalla käytiin vielä ravintolassa syömässä yhdessä ja nautittiin oluet veneen kannella. Kaikilla on pieni jännitys vatsassa ja harras toive siitä, että kaikki menisi hyvin.



Eskaaderin kipparit pitivät veneessämme kokouksen, jossa sovittiin reitin yksityiskohdista ja veneiden kiertosuunnista.

17.9. Ensimmäistä päivää merelle!

Laiturista lähtöä ehdimme jo jännittää vaikka hienostipa se meiltä sujui. Veneeseen saatiin aamulla korjattua viimeiset puutteet ja sataman kaupasta haettiin viimeiset ostokset. Virkistävä sataman aamusuihkun herätti miehistön ja porukkamme oli kapteenia myöten valmiina ensimmäiseen purjehduspäivään.

Suuresta satamasta lähdettiin kanavaa pitkin jonona kohti merta. Muutama moottorivene ohitti leikitellen purjeveneet tuoden pikkuruisia keikuttelevia aaltoja kylkeemme. Sää oli yhdentoista aikaan kevyen tuulinen ja aurinkoinen, merellä ei aaltoja ollut juuri nimeksikään. Vuoristoiset saaret ja mantere loivat ympärillemme kauniin kreikkalaisen maiseman. Meitä oli koko veneellinen hyväntuulisia ja iloisia suomalaisia, tuulta odottavin mielin.

Pianpa saavuimme jo Eskaaderin ensimmäiselle levähdyspaikalle Meganisin saarelle. Kauniissa lahdelmassa oli jo monta venettä nautiskelemassa virkistävästä uimahetkestä ja lounaasta. Myös me laskimme ankkurin rannan tuntumaan ja vilvoittelimme ihanassa Välimeren sinisessä vedessä. Valmistimme veneen keittiössä raikasta kreikkalaista salaattia välipalaksi ja nautimme kiireettömästi iltapäivästä.

Suuntasimme seuraavaksi kohti päivän määränpäättä ja kokeilimme iltapäivän tuulta, mikä osoittautui hyvin pieneksi henkäykseksi. Purjeennostoharjoitukseksi sitä kutsuimme. Päästiin siis jatkamaan koneella ajoa ja jäimme haaveilemaan Välimeren vilvoittavasta tuulesta.

Toisella yrittämällä saimme jo tuulta purjeisiin ja pääsimme purjehtimaan noin puolet matkasta täysin purjein. Määränpäämme Mitikas siinsi vuoristoisella vastarannalla mantereen niemen takana.

Saavuttuamme sataman suulle, ymmärsimme sen olevan jo täynnä ja asetuiimme lahdelle ankkuriin



Ensimmäinen yö vietettiin ankkurissa Mitikaksen edustalla. Jokainen valvoi kannella 2 tunnin yövuoron ajan.

Nautimme kannella yhdessä lämpimän illallisen ja mukavia höpistessämme kaartui kaunis tähtinen taivas yllemme. Muitakin veneitä oli ankkuroitunut seuraksemme ja niiden valoja saimmekin seurailta tulevana yönä. Jaoinme vahtivuorot yötä vasten ja jokainen sai vuorollaan viettää kaksi tuntia veneen kannella, katsellen pilvetöntä tähtitavasta ja kuuta sekä seurailen ankkurin pitävyyttä. Satunnaiset tähdenlennot tuntuivat mahdollistavan suurtenkin toiveiden toteuttamisen.

Aamun sarastaessa kukot alkoivat kieuntansa ensin yksi, sitten toiset vastailivat siihen heränneensä ja ilman täytti vuorottainen kiekuna eri suunnista rantataajaamaa. Myöhemmin kuului kellojen kilkatusta ja etsittyäni kiikarilla havaitsin vuohilauman kulkevan rantapusikoita koluten paimenen johdolla. Aamun ensimmäisiä kulkijoita olivat kalastajat, jotka pörräsivät ulos satamasta nostamaan verkkojaan ja tutkimaan pyydyksiään. Joku kuulosti erehdyttävästi moottoripyörältä, toinen traktorilta. Millaisetkohan moottorit heillä olikaan?

Lämmittävät säteet kurkkivat ensin vuorten takaa ja loivat leikkisästi varjoja rinteille. Auringon säteet herättivät kaiken elämään ja veneitä alkoi satamastakin jo purkautua. Söimme suomalaisista kaurahiutaleista keitettyä puuroa ja keitimme kahvit kauniin yön ja aurinkoisen päivän kunniaksi. Kippari johti aamu-uintia veneen ympäri ja niin alkoi toinen päivämme Välimeren Eskaaderilla.

18.9. Kohti Vathya purjeilla!

Kaikilla oli lomafiilis ja aurinko paistoi. Onnellisina katseemme kohtasi taas merelle. Kiersimme Kalamoksen ja Kastoksen eteläiseltä puolelta ja ohitimme Nisis Atoksen. Päämäärämme Ithakan saarella oli Vathy, jonne saavuimme tyytyväisinä päivän purjehdukseen. Heti saarten jälkeen aavalla meren selällä saavutimme purjeilla mukavan vauhdin ja länsituuli saatteli meidät voimalla kohti Vathya. Yritimme rantautua laituriin, mutta emme onnistuneet siinä kovin hyvin tuulen painaessa kylkeen, joten päätimme jättää laiturin muille rantautujille. Laskimme ankkurin muiden veneiden viereen lahdelle. Nautiskelimme maittavaa illallista veneen kannella, kuunnellen tuulen ujellusta mastossa. Napakan tuulen vuoksi jaoinme taas yövuorot miehistölle ja jokainen oli

halukas nauttimaan taas yön tuomasta tunnelmasta. Tällä kertaa sataman valot ja äänet olivat lähempänä ja saimme yön mittaa seurailta illanviettoa, roska-autojen sekä muun liikenteen tuottamaa melua. Yöllä tuuli hellitti ja aallokko keveni, joten unten maillekin oli hyvä matkata kehtona keinuvan veneen saattelemana.

19.9 Samin sataman suojiin!

Tällä kertaa otimme varman päälle ja lähdimme jo aikaisin liikkeelle. Halusimme päästä Eskaaderin puolivälin satamaan kunnon laituripaikalle ja suihkuun ennen illallista. Niinpä lähdimme ajamaan jo ennen aamiaista ja nautimme kahveista samalla, kun katselimme kauniita maisemia.

Matkasimme Ithacan saaren eteläisiä rantoja pitkin ja tutkailimme sen kallioista rantaviivaa, pieniä uimarantoja ja taloja. Vähän väliä löysimme pieniä hiekkarantoja lahdelmista, jonne moni vene ankkuroitui ja nautti omasta ihanasta hetkestään. Oli hauskaa katsella, kuinka paljon veneitä oli liikenteessä ja välillä joku sai tuultakin purjeisiin. Paikalliset kalastivat ja levittelivät verkkojaan veteen samalla, kun turistit nauttivat vuokraveneillään lomasta.

Löysimme juuri ennen Samiin saapumista vielä ihanan poukaman, jossa osa porukastamme kävi uimassa ja nauttimassa merestä. Sitten jatkettiin matkaa kohti lahden perimmäistä pohjukkaa, jossa Samin kaupunki sijaitsi. Laiturilla oli vastassa erityisen hauska mies, joka otti köytemme vastaan rantautuessamme. Saimme veneen kiinni ja kilistimme sen kunniaksi oikein skumpat. Ensimmäinen rantautuminen tällä miehistöllä.

Jakauduimme kahteen porukkaan ja lähdimme tutustumaan Samin antimiin. Osa löysi tiensä uimaltaalle peseytymään ja nauttimaan kauniista päivästä. Toiset lähtivät vierailemaan Melissanin luolassa, jonka syvän sininen järvi muodostui sekä makeasta että suolaisesta vedestä.

Olimme kaikki onnellisia, että saimme peseytyä kunnolla ja aloimme innoissamme odottaa Eskaaderin yhteistä illallista. Koko eskaaderin porukka kokoontui illalliselle rantaravintolaan. Illan aikana saimme kuulla jokaisen kipparin matkasta pienen kertomuksen. Oli mukavaa kokoontua yhdessä vaihtamaan kuulumisia meren rannalla sijaitsevaan ravintolaan eukalyptuspuiden tuoksuvaan suojaan.



Eri suuntiin kiertäneet venekunnat kohtasivat Samissa ja nauttivat yhteisen illallisen rantaravintolassa.

20.9. Nokka kohti Vasilikia

Aamupäivällä irrotettiin köydet laiturista ja päätettiin lähteä kohti Fiskardoa, jonka edustalla olevan pienen saaren kohdille oli uponnut kaksi laivaa. Tuula ja Jarmo halusivat lähteä etsimään hylkyjä, joten sinne he pulahtivat muiden sukeltajien joukkoon. Virkistävän uinnin jälkeen katseemme suuntasi taivaalle. Myrskyvaroitus piti paikkaansa ja synkät sade- ja ukkospilvet matkasivat lännestä kohti itää. Mukavuudenhaluisina päätimme antaa pilvien väistyä ja koukkasimme lännen kautta niin, että vältimme sadealueen. Kurkkasimme Lefkadan saaren eteläisen niemekkeen lähetyviltä Vasilikiin, suojiin voimakkailta länsituulilta.

Pääsimme laituriin ja vietimme Vasilikissa mukavan illan. Kylä oli suhteellisen pieni ja keskittynyt lähinnä purjelautailuun sekä muihin vesiuheilulajeihin. Sieltä lähti myös sukellusretkiä ja pieniä rantahotelleja sekä turisteille ostomahdollisuudet. Saipa kapteenimme miehistöltä oikein hienon kipparin lakinkin päähänsä!

21.9. Pikku pyrähdys Sivotaan

Ammulla lähdimme Vasilikin pienestä satamasta kohti idyllistä Sivotaa. Olimme Samin illallisella saaneet pienen vinkin siitä, että Sivota olisi mukava kohde, joten sinne me tietysti suunnattiin kurssi. Sivotaan saapuessamme huomasimme, että moni muukin oli tuon vihjeen kuullut! Lahti oli täynnä veneitä. Yritimme ensin laittaa ankkurin syvempiin vesiin, jossa oli muutama muukin vene, mutta se ei ottanut pitääkseen. Koska oli aamupäivä, niin veneitä lähti pikkuhiljaa ja pääsimme ankkuriin matalammille vesille. Ehdimme jo huokaista helpotuksesta ja rentouduimme päivälliselle, mutta noin tunnin jälkeen huomasimme taas ankkurin pettäneen. Nyt oli jo aamu muuttunut päiväksi ja satama tyhjentyne jostain kohti, joten suuntasimme laituripaikoille. Ensimmäiseen emme saaneet venettämme laittaa, sillä se oli varattu muille tulijoille. Jonotimme siis vuoroamme toiseen laituriin, josta onneksi saimme laituripaikan ja ilmaisen sähköä. Kävimme laiturin tavernassa syömässä ja pääsimme oikein lämpimään suihkuunkin.



Sivota oli mukava kylä suojaisan lahden pohjukassa. Siellä pääsimme seuraamaan South Ionian Regatan päättäjäis-konserttia.

Pianpa selvisi meille myös tungoksen syy, sillä sinä samaisena päivänä oli aivan oivallinen kansainvälinen purjehtijoiden tapahtuma. South Ionian Regatta päättyi samana päivänä Sivotan satamaan ja meillä oli juhlatunnelma koko illan. Bändi soitti ja ruokaa oli tarjolla joka kojussa. Purjeveneitä oli joka lähtöön ja satama niin täysi, että veneet olivat lomittain ja vierekkäin sullottu mahdollisimman tiiviiksi paketeiksi laitureihin ja sataman reunoille. Ihmisiä ja musiikkia riitti!

22.9. Luolan lumous

Sivotasta kurssimme vei meidät kohti mysteerisiä ja kutsuvia luolia. Näimme matkalla yhden pienen luolan suun, mutta päätimme jatkaa kohti kuuluisampia ja hienompia luolia. Papanikoloksen luolaan sekä toiseen suureen luolaan, joka sijaitsi Papanikolikselta pohjoiseen. Toiseen oli kuulemamme mukaan piiloutunut sukellusvenekin maailmansotien aikaan, joten ne olivat tutustumisen arvoisia kohteita. Veneestämme hyppäsi kaksi snorklaajaa tutustumaan luoliin ja muu miehistö jäi pitämään veneestä huolta, sillä allamme vesi syveni sataan metriin eikä ankkurista olisi ollut hyötyä.



Lähetimme kahden hengen sukelluspartion tutkimaan Papanikoloksen luola Meganisin saarella.

Tutkimusretken jälkeen pysähdyimme vielä syömään viimeiset eväät ankkuripaikalle. Laskiessamme ankkuria tuli kova tuulenpuuska ja vei kipparin uuden lakin mennessään. Lakki lennähti mereen ja jouduimme tekemään pelastusoperaation. Ankkuri ylös, vene ympäri ja miehistö pelastamaan kipparin lakkia aallokosta. Onneksi saimme kurvattua veneellä lakin luo ja saimme sen pelastettua haalla juuri ennen uppoamista. Kapteeni oli onnessaan, kun lakkikin oli saanut kunnan kasteen Välimeressä. Kouluttajien suosittelu Mies yli laidan – harjoitus tuli pidetyksi! Tai ainakin Lakki yli laidan.

Lounaan jälkeen suuntasimme kohti viimeistä määränpäättämme, Lefkaksen suurta huvivenesatamaa. Tuuli yltyi iltapäivää kohden ja läntinen puhuri painoi kylkeemme. Saimme kuitenkin suoritettua tankkauksen ja rantautumisen onnistuneesti ja nostimme viimeiset maljat purjehduslomamme kunniaksi.



Lefkaksen satamassa kipparilla oli syytä hymyyn. Takana mukava purjehdus ja sekä miehistö että vene olivat kunnossa. Kasteen saanut lakkikin oli jo ehtinyt kuivua.