



50-vuotta on yhdistykselle kuin yhdistykselle merkittävä ikä. Vuosiin mahtuu luonnollisesti sekä ylä- että alamäkiä niin toiminnan aktiivisuuden kuin jäsenmääränkin suhteen. 50-vuotta on myös riittävän pitkä aika todentamaan, onko yhdistyksen tarkoitus edelleen ajankohtainen ja onko yhdistys pysynyt mukana kehityksessä. Lauttasaaren Kippareiden tarkoitus on alusta alkaen ollut edistää merenkulun harrastusta ja ylläpitää jäsenemme merenkultutietoa ja merimiestaitoa. Tämän taidon ylläpitäminen ja edelleen kehittäminen on tänä päivänä yhtä ajankohtaista kuin yhdistystä perustettaessa; sekä vapaa-ajan veneily ja laivaliikenne ovat moninkertaistuneet vuosien saatossa. Jotta veneily olisi meille kaikille turvallista ja antoisaa jatkossakin, on merenkultutiedon ja hyvien merimiestaitojen hallitseminen avainasemassa. Lauttasaaren Kipparit on vuosien saatossa löytänyt jäsenilleen antoisaa ja monipuolisen tavan järjestää koulutusta yhdessä seitsemän muun lauttasaarelaisen veneilyseuran kanssa. Kurssitarjonta on laajaa ja runsasta, kun toimimme osana Pajalahden veneilykoulua. Tämä historiikki tarjoaa sanoin ja kuvin silmäyksen tapahtumiin vuosien varrella. Se kertoo myös jäsenistämme, joille merenkulun harrastus yhdessä toisemme kanssa lisää oppien, tuottaa suurta iloa. Toivon Sinulle hyvä jäsen antoisia lukuhetkiä Lauttasaaren Kippareiden 50-vuotisjuhlahistoriikin parissa.

Johanna Wärnhjelm

kommodori

Lauttasaaren Kipparit ry

LAUTTASAAREN KIPPARIT 1970 - 2020



LAUTTASAAREN KIPPARIT

1 9 7 0 — 2 0 2 0



50 VUOTTA VENEILY- JA NAVIGAATIOKOULUTUSTA

LAUTTASAAREN KIPPARIT

1 9 7 0 — 2 0 2 0



50 VUOTTA VENEILY- JA NAVIGAATIOKOULUTUSTA

Työryhmä: Dick Lindberg, Päivi Onnela, Unto Partinen, Jyrki Pulkkanen ja Johanna Wärnhjelm
Graafinen suunnittelu ja tuotanto: Jussi Leppänen | Neogen Design Oy
Painopaikka Grano Oy, Helsinki

© Lauttasaaren Kipparit ry 2020



Sisältö

Harrastuksena merenkulku - Lauttasaaren Kipparit 50 vuotta	3
Lauttasaaren Kipparit ry kommodorit	4
Pentti Lehtiluoto	6
Joel Kajander	10
Juha Näsi	12
Mikko Kaira	14
Muistoja varhaisvuosilta	16
Avomerilaivuritutkinnot	19
20-vuotisjuhlrat ja lipun naulaus 1990	20
Kuvapoimintoja varhaisvuosilta	22
Lauttasaari Regatta vuosina 1983-1991	24
Veneenkäsittelyä ja tutustumiskäyntejä	26
Toiminta 2000-luvulla	29
Tuuli tuo, virta vie	30
Pajalahden Veneilykoulun perustamisesta	36
Kevätpurjehdus itäiselle Suomenlahdelle 30.5-2.6.2019	41
Laivuripolkuni laivurikurssilta jäsenpurjehdukselle ja oman veneeni kippariksi	48
Maakravusta mukavuusveneilijäksi	51
Sielunmaisema - Meri	52
Polkuni purjehtijaksi	54
Lauttasaaren Kippareiden aktiivinen toimija jo 33 vuotta	56
Pekka Jylhä	60
Navigaatioliiton pätevyystunnukset	64

Harrastuksena merenkulku - Lauttasaaren Kipparit 50 vuotta

1970-luvun alkupuolella tarve laivureiden jatkokoulutukseen ja suuri kysyntä koulutuspurjehduksille sai viisi toimesta laivuria tarttumaan toimeen: Lauttasaareen tarvittiin yhdistys nimenomaan laivureille. Perustamispäätös tehtiin 20.5.1970 Lauttasaaren VPK:n talolla 19 laivurin voimin ja 2.9.1970 Suomen Navigaatioliitto hyväksyi yhdistyksen jäsenekseen. Lauttasaaren Kipparit ry oli syntynyt. Yhdistyksen toiminta käynnistyi vilkkaana; ensimmäisiä kursseja olivat Martti Mäkelän sääkurssi, VHF- ja LA - puhelinkurssit, luento ankkurointitekniikasta ja pelastuslauttatarjoitus.

Jo keväällä 1971 pidettiin ensimmäinen kipparijuhla HS-K:n ravintolassa. Nykyään juhla kulkee nimellä kesäjuhla, mutta juhlien pitopaikka on edelleen lähes sama.

Ensimmäisenä keväänä järjestettiin myös ensimmäinen laivurien tutkintotilaisuus, joka on siitä asti ollut yhdistyksen merkittävimpiä toimintamuotoja. Samoin koulutuspurjehduksia, jotka nykyisin tunnetaan nimellä jäsenpurjehdus, on järjestetty yhdistyksen alkua ajoista lähtien.

Vuonna 1978 yhdistys sai oman pöytäviirin, joka esiteltiin asiaan kuuluvien juhlallisuuksien kera Vaskilahden Venekerhon tiloissa.

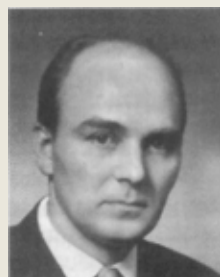
Vuonna 1983 järjestettiin ensimmäinen Lauttasaaren Regatta yhdessä Lauttasaari-seuran kanssa. Kohteena oli Stora Svar-tö Porkkalan edustalla ja menestys oli suuri. Regattaa järjestettiin kymmenkunta vuotta, loppuvaiheessa osanottajamäärä hiipui noin sadasta venekunnasta muutama.

2000-luvulle tultaessa muutama muukin lauttasaarelainen veneilyseura kärsi samasta ongelmasta; osanottajia kursseille oli liian vähän. Ratkaisu tähän löytyi vuonna 2010, kun neljä lauttasaarelaista pursiseuraa, Suomen Moottoriveneklubi, Pursiseura Sindbad, Lauttasaaren Veneilijät ja Lauttasaaren Pursiseura yhdessä Lauttasaaren Kippareiden kanssa perustivat Pajalahden veneilykoulun. Pajalahden veneilykoulu, PaVe, on ollut monen pienen seuran pelastus: kurssitarjonta on monipuolista ja kaikille kursseille riittää osallistujia. Kymmenen toimintavuotensa aikana PaVe on vakiinnuttanut asemansa ja tällä hetkellä mukana on kahdeksan länsihelsinkiläistä veneilyseuraa. Myös Lauttasaaren Kippareiden kurssitoiminnan pääpanostus on PaVe:ssa, yhdistys tekee siellä oman osansa kurssijärjestelyistä. Laivuritutkintojen tutkintotilaisuuksien järjestäminen on edelleen tärkeä osa toimintaamme.



Suomen Navigaatioliiton jäsen seurana seuraamme mielenkiinnolla alan uudistumista, mutta yhdistyksen päätavoitteet pätevät edelleen. Niitä ovat merenkulun harrastuksen edistäminen sekä jäsenemme merenkulutiedon ja merimiestaidon ylläpitäminen. Kun tarkastelee yhdistyksen 50-vuotista historiaa ei voi kuin todeta, että Lauttasaaren Kipparit on toiminut kuten viisas veneilijäkin; ottanut huomioon muuttuvat olosuhteet ja mukauttanut matkantekonsa niiden mukaan. Koko veneilykenttä sinällään kaikkein koulutus- ja lakiuudistuksineen on muutoksessa mutta uskon, että myös perinteisen navigointitaidon hallinta puolustaa edelleen paikkaansa. Yhdistyksen matka tästä eteenpäin näyttää mielestäni turvatulle, se on osoittanut kykynsä toimia myös hiljaisempina aikoina ja nyt se on osana aktiivista Pajalahden veneilykoulua. Kiitän kaikkia niitä henkilöitä, jotka ovat vuosien saatossa pyyteettömästi ja vapaaehtoisvoimin joko olleet osallistumassa toimintaan tai järjestämässä sitä. Ilman teidän panostanne ja uskoanne toimintaan Lauttasaaren Kipparit tuskin viettäisi kunniakasta 50-vuotis taivaltaan. Toivotan Lauttasaaren Kippareille onnea ja menestystä!

*Johanna Wärnhjelm
Kommodori*



Pentti Lehtiluoto



Kirsti Virrankoski



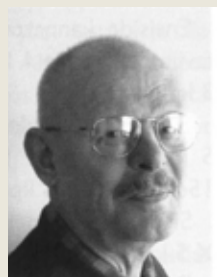
Rolf Malmström



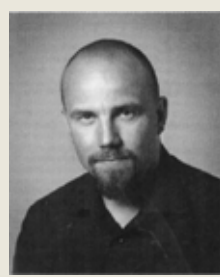
Joel Kajander



Kalevi Korento



Lauri Hyvärinen



Juha Näsi



Mikko Kaira



Martti Mäkelä



Veikko Lindholm



Johanna Wärnhjelm

Lauttasaaren Kipparit ry kommodorit

1970 –	Antero Miikkulainen
Historian havina on ikäväksemme lennättänyt tiedot alkuvuosien kommodoreista maailman merille. Osoitamme lämpimän kiitoksemme myös näille henkilöille ja pahoittelemme tiedon puuttumista.	
1975 – 1976	Pentti Lehtiluoto
1976 – 1981	Kirsti Virrankoski
1981 – 1985	Rolf Malmström
1985 – 1988	Joel Kajander
1988 – 1990	Kalevi Korento
1990 – 1993	Lauri Hyvärinen
1993 – 1995	Lisa Fors
1995 - 1999	Jarmo Rintala
1999 – 2005	Martti Mäkelä
2005 – 2008	Veikko Lindholm
2008 - 2011	Juha Näsi
2011 – 2014	Mikko Kaira
2014 -	Johanna Wärnhjelm





Pentti Lehtiluoto

Kommodori 1975-1976

Nuoren miehen silmät ovat hämmästyksestä levällään; mato-ongen koukussa sätkii paksu käärme, melkein metrin mittainen ankerias.

Eletään kesäpäivää 30-luvun puolivälissä Porvoonjoella. Nuori Pentti on isän kanssa kalareissulla perheen omalla soutuveneellä.

Kotona äiti oli yhtä hämmästynyt. Ankeriaan valmistaminen ateriaksi oli myös äidille niin outo ja uusi asia, että lopputulos jäi hyvin kyseenalaiseksi.

Liki 90 vuotta kalareissun jälkeen seisomme kauniina marraskuun päivänä Pentti Lehtiluodon kanssa katselemassa huikaisevan vaikuttavaa maisemaa Lauttasaaren Pohjoiskaaren eteläpäässä sijaitsevan palvelutalon lasitetulta terassilta.

Miehelle, jolle meri, veneet ja vesi kaikineen on ollut läsnä koko reilun 90-vuotisen elämän, ei voisi juurikaan ajatella parempaa tähestelypaikkaa nyt, kun on jo aika hieman rauhoittua. Samalla hän voi kuitenkin seurail-



la Lauttasaaren selän ja pitkälti koko Helsingin edustan meri- ja veneliikennettä. Mahdollisesti hyvinkin tärkeä yksityiskohta maisemassa on Tammakarin ja Mäntykarin välissä oleva aukko, josta siintää avoin horisontti eteläkaakkoon. Meriliikenteen seurailu etelään sekä itä- ja länsisuuntiin on vanhalle merenkulkijalle terapiaa.

Edellä muisteltu kalareissu isän kanssa soutuveneellä Porvoonjoella nousee Pentin mieleen yhtenä varhaisimmista venekokemuksista. Nyt horisonttiin katsellessa muistoihin palaa lukuisia 50-luvulta 80-luvulle tehtyjä venereissuja, niin moottoripaateilla kuin purjehtien. Hyvin on tutuksi tullut Suomenlahden pohjoinen rannikko.

Yksi unohtumattomista siirtopurjehduksista oli 44.5 Swanin venti 80-luvun loppupuolella Pietarsaaresta silloiseen Jugoslaviaan. Siirtomiehistöstä tulee Pentin mieleen myös hyvä kaveri Antti Wihuri. Wihuri oli ottanut mukaansa Decca-navigaattorin. Decca oli kiinnitetty Swanin kaidereelinkiin. Veneessä

oli myös oma GPS-laite, joka oli suhteellisen hankalakäyttöinen vielä tuohon aikaan; keskellä Itämeren GPS saattoi paikantaa aluksen jonnekin Moskovan itäpuolelle. Decca oli huomattavasti luotettavampi järjestelmä siitäkin huolimatta, että Suomenlahdella seilattaessa järjestelmästä puuttui kolmas ja oleellinen tukiasema.

Osa miehistöstä, Pentti mukaan lukien, oli määrä vaihtaa Kielin kanavan Pohjanmeren puolella Brunsbüttelin, Cuxhavenin lähellä. Mm. Antti Wihuri jatkoi Swan-veneen siirtoa edelleen Jugoslaviaan. Itämerellä jo kohtalaisessa aallokossa veneen kansi osoittautui niin vuotavaksi, että Pietarsaaresta tilattiin korjaaja ennen Pohjanmeren ylitystä Englannin rannikolle. Sieltä suunnattiin edelleen Gibraltarin läpi Välimerelle kohti lopullista määränpäätä Jugoslaviaa.

Pietarsaarelainen Swan on jäänyt Pentille mieleen myös vuosilta 1973-1974 Whitbread Race -ajalta, jolloin Meksikon lipun alla purjehtinut 65 jalkainen s/y Sayula voitti kisan. Tämä Whitbread-menestys vaikutti hyvin suuresti Nautorin ja Swanin

menestykseen ja tunnetuksi tulemiseen koko purjehtivalle maailmalle.

”Meri on vaarallinen elementti, siitä ei pääse mihinkään” on Pentti Lehtiluodon motto. Monien leppoisien reissujen ohella tulee mieleen ”reilunpuoleisen fiskarin” siirto myöhäisenä syksynä 50-luvun lopulla Porkkalan suunnalta Helsinkiin. ”Ajettiin opiskelukaverini Pekka Hakaniemen kanssa Porkkalasta itään. Alkoi olla jo myöhä ja pimeä, kun lähestyttiin Helsinkiä. Aallonkorkeus ja aallonpituus olivat huomattavia. Näkyvyys oli kaikkineen huono ja merikortit jääneet Porkkalaan. Lyhyinä hetkinä, joina ehti tähystämään paapuuriin aaltojen harjoilta, arvioitiin sijainti väärin, eikä luotettavaa havaintoa saatu mistään. Kurssi suunnattiin takaisin ulospäin, ja lopulta Kytön reunavalon avulla päästiin taas oikeaan suuntaan.” Pentti Lehtiluoto on arvioinnut jälkeensä sijainnin virhearvion syntyneen ohjauksen virheliikkeestä korkean aallokon pohjalla. Kun fiskari nousi jälleen aallon harjalle, suunnaksi oli virheellisesti otettu Rysäkarin vilkkuvalo.

Kytön pohjoispuoleinen loisto (Norra Kytökärringen). Kuva Wikimedia commons





Hyviä muistoja navigaattorilla on parin viikon pesteistä vuokraveneillä Kreikan vesillä. Lähtösatama oli usein Ateena, josta purjehdukset suuntautuivat esimerkiksi Santoriniin. Veneenä oli useimmiten Jeanneau-pursi. Kuuden hengen veneessä oli tilaa mukavasti neljän hengen miehistölle.

80-luvulla suunnitellulle Karibian purjehdusreissulle saatiin korttien ja satamien kanssa huomattavaa apua ja ennakkotietoa Antti Wihurilta, jolla oli usean vuoden kokemus kyseisiltä vesiltä. Mielenkiintoinen tieto oli sekin, että pimeän aikana ei näillä vesillä saanut käyttää navigointivaloja, eikä näin ollen myöskään liikua merellä - eivät ainakaan huviveneet. Edullisten, omatoimisten lentojen suunnitteluun Lontoon kautta matkalle lähtijät saivat korvaamatonta apua Pentin tyttäreltä, joka työskenteli tuolloin Finnairilla. Karibialle oli alunperin lähdössä viisi kaverusta, mutta lopulta matkaan lähdettiin kuitenkin vain neljän purjehtijan ryhmänä. Viides ei ollut muistanut, että vaimo oli varannut kyseiseen ajankohtaan pyykkituvan! Pyykki tuli pestyä ja perhesopu säilyi.

Jälkeenpäin kaverit kertoilivat tarinoita Karibian reissun kaskeloteista, joiden synnytsvedet sijaitsivat samalla suunnalla. Lentokaloista, joita siivottiin kannelta. Päivästä päivään suunnataan ja lukemiltaan tasaisesta tuulesta, joka öisin tyyntyi yö yön perään palaten kuitenkin jälleen päiväaikaan edellisen päivän lukemiin. Santa Lucia -saaren pohjoispuolelta muistui mieleen kauppias, joka oli kiinnostunut nelikon puhumasta oudosta kielestä. Kun kauppiaille selvisi, että purjehtijat tulivat Suomesta, kertoi hän omista muukalaislegioona-vuosistaan Afrikassa. Samassa rykmentissä oli palvellut myös joku suomalainen. Mahdollisesti tätä kautta suomen kieli kuulosti oudolta, mutta samalla jollain tavalla tutulta. Kyseiseen Santa Lucian kauppiaseen oli tehnyt hyvin suuren vaikutuksen Talvisodan ihme; kuinka 3,5 miljoonainen kansakunta piti puolensa suurta Neuvostoliittoa vastaan?

Haminan suunnalla oli Pentillä opiskelukaveri, joka jatkoi isänsä perustaman rakennusfirman laajennusta. Pentti pestattiin piirtämään huomattava määrä sen aikaisista Haminan raken-



nuksista. Tätä kautta aukesi tilaisuus myös kilpapurjehdukseen, jälleen tutulla navigaattorin pestillä. Legit olivat yleensä Haminan ja Loviisan välillä, yöpyminen tapahtui Loviisassa. Opiskelukaverin vene ei ollut optimi raaseri, se oli liian raskas kilpave-neeksi. Kärkipaikoille tällä purrella ei ollut asiaa, ja sijoitukset jäivät yleensä keskikastiin, sijoille 6-7. Vuodesta toiseen kilpailun järjesti Haminan Pursiseura.

Saaristo- ja rannikkolaivurin tutkimukset Pentti Lehtiluoto on suorittanut vuonna 1968. Arvosanalla ”kiitettävä” hän suoritti myös avomerilaivurin tutkimuksen vuonna 1980.

Lauttasaaren Kippareiden perustamiskokous pidettiin Lauttasaaren VPK:n talolla 20.5.1970, jonka jälkeen toiminta käyn-

nistyi vilkkaana. Muutaman vuoden kuluttua innostus kuitenkin laimeni. Yhdistystä ehdittiin jo kaavaila lopetettavaksi, kunnes vuosikokouksessa maaliskuussa 1975 uuden hallituksen myötä Pentti Lehtiluoto valittiin Lauttasaaren Kippareiden kommodoriksi. Ennalta sovitusti Pentti päätti pestinsä kommodorina vuoden kuluttua ja uudeksi kommodoriksi valittiin kevätkokouksessa 1976 Kirsti Virrankoski. Lauttasaaren Kipparit on ollut historiallisen tasa-arvoinen jo tuolloin ja on edelleen.

Lauttasaaren Kipparit oli hyväksytty Navigaatioliiton jäseneksi syksyllä 1970. Yksi uuden hallituksen tavoitteista oli saada yhdistykselle oma viiri. Tätä varten julistettiin merkkikilpailu, jonka voittaneen ehdotuksen laatinut Jouko Nerg palkittiin. Kärkisijoille ylsivät myös Kalle Vartolan ja Pentti Lehtiluodon ehdotukset. Näiden kolmen työn pohjalta Pentti Lehtiluoto laati lopullisen, hyväksytyn version. Lehtiluodon arkistoista löytyy myös hihamerkki, joka poikkeaa hyväksytyn viirin kuviosta ruorirattaan rakenteen ja veneen väriytyksen osalta.



Joel Kajander

Joel Kajander valittiin kommodoriksi 1985-1988. Koulutus ja sen suunnittelu oli tärkeä asia. Koulutuspurjehduksia tehtiin Navigaatioliiton Navis-veneellä. Uusien saaristo- ja rannikkolaivurien tiedot haluttiin ottaa käyttöön heti ja täydentää niitä mahdollisuuksien mukaan. Tietoja ja taitoja täydennettiin Työväenopistolla navigoinnin esimerkeillä. Oman panoksensa toi käynti Harmajan majakalla, mikä avasi tietoa luotsien jännittäviin tehtäviin. Myös vierailu Kotkan merenkulun opistoon toi avaruutta suomalaiseen merenkulkuun. Uskon, että tämän kaltaiset harjoitukset ja vierailut näihin tärkeisiin merenkulun kohteisiin, jotka omana aikanaan tehtiin, auttoivat ja tulevat auttamaan ja innostamaan uusia tulevia kippareita.

Suomen Navigaatioliiton Toiminnanjohtaja Freyvid Stenström ja Kommodori Joel Kajander.



Kiertopalkinnon naulaus: vasemmalta takana: Heikki Palander, Armas Hänninen, Kalevi Korento, kaksi tuntematonta henkilöä, Kari Jokinen (pilkullinen kravatti), Joel Kajander, Eturivi: Ritva Kajander, Pentti Lehtiluoto.



Tilaisuus 80-luvulla, jossa mukana myös Suomen Navigaatioliiton edustaja.

Juha Näsi

Kommodori 2008-2011



Juha Näsin varhaisimmat veneilymuistot liittyvät lähinnä nuoruuden kalastusharrastukseen Järvi-Suomessa. Varsinainen veneily- ja erityisesti purjehduskipinä iskivät vasta lähes kolmekymppisenä. Juhan ensimmäinen purjevene oli 24-jalkainen alus, jolla hän harjoitteli muutaman kesän. Samoihin aikoihin Juhan kaverit kunnostivat klassista ”Vitosluokan” venettä, ja hän kävi heitä muutaman kerran auttelemassa. Kun «*Birgitta*» int 5m saatiin purjehduskuntoon, pääsi Juha myös itse mukaan.

Vähäisen purjehduskokemuksensa takia Juhaa ei vielä kelpuutettu kisamiehistöön. Hänen innokkuutensa kantoi kuitenkin hedelmää, ja ”Femman” remonttien jatkuessa, pääsi Juha mukaan jakamaan taloudellista ja talkoovastuuta. Lunastettuaan osakkuuden veneestä hän pääsi myös kilpailemaan. Koska Juha ei omannut lainkaan kilpailukokemusta, alkoi opettelu, joka nyt on jatkunut jo toista vuosikymmentä.

Purjehtiminen ”Viitos” porukassa on ollut Juhasta monella tapaa antoisaa. Eikä pelkästään kilpaileminen, vaan myös veneilyharrastuksen kautta muodostunut laaja kaveripiiri. Ensimmäiset vuodet olivat taistelua aina uusista kohdista hajoavien osien sekä oman kokemattomuuden kanssa; *Birgitan* valmistusvuosi on 1938. Myöhemmin pääsimme kisaamaan tasavertaisesti muiden kanssa hyvien ja kärsivällisten miehistömme jäsenten ansiosta.

Näiden vuosien aikana Juhan perheen uivaksi kesämökiksi hankittiin troolari, jonka kotisatama oli sama kuin ”Femmalla”. Näin veneilyharrastus ja ystäväpiiri tiivistyi entisestään. Nykyään Juhan veneily liittyy lähes kokonaan kilpailemiseen. Muutettuaan kuluvan vuoden aikana Naantaliin on hänellä ajatuksissa hankkia myös pieni moottorivene.

Aloittaessaan veneily- ja purjehdusharrastusta ilmoittautui Juha saaristolaivurikurssille Kaapelitehtaalalle. Melko pian tuli opettaja Pekka Jylhän kanssa puhuttua veneilyn lisäksi monesta muustakin aiheesta. Pekan innostava opetus sai Juhan jatkamaan suoraan samana talvena rannikkolaivurikurssille.

Pekka mainosti Lauttasaaren Kippareiden toimintaa ja houkutteli Juhan mukaan yhdistyksen vuosikokoukseen, jossa hänet omaksi yllätykseksensä valittiin hallitukseen. Tuohon aikaan Veikko Lindholm toimi kommodorina. ”Veikon luovuttua kommodorin paikalta päädyin yhtä yllättäen kommodoriksi, kuin olin päätenyt hallitukseenkin” kertoo Juha.

Kipparit järjesti tuolloin vierailuja mm. Meripelastuskeskukseen, VTS -keskukseen, Merimuseo Wellamoon sekä Viroon suuntautuneen opetuspurjehduksen. Kesäjuhla on Kippareiden vuoden kohokohta, mutta toiminnan ydin on kouluttaminen ja tenttitilaisuuksien järjestäminen. Lauttasaaren Yhteiskoululla on vietetty useita tenttivalvomisia niin syys- kuin kevätlukukaudenkin päätteeksi.

Kippareiden kautta Juha sai tutustua moniin hienoihin ihmisiin. Hän kokee myös oppineensa paljon uusia asioita. Usein



s/y *Birgitta*, int 5m, R-regatassa Pentalassa joskus 2008-2010. Miehistö Juha Lökström, Jussi Larva ja Juha Näsi.

yhdistystoiminnassa toiminnan jatkuvuuden ja ylläpitämisen kannalta ratkaisevimmat henkilöt eivät ehkä ole itsestään eniten ääntä pitäviä. Siksi Juha haluaakin tässä yhteydessä nostaa esiin pitkäaikaisen kipparin Unto Partisen, joka symboloi hänelle Kippareita. Unton myötävaikutuksella myös Juhan oma kommodorikausi helpottui oleellisesti.

”Vapaaehtoistoimintaan on vuosi vuodelta yhä vaikeampi saada uusia ihmisiä mukaan. Toivottavasti Kippareiden toiminta

jatkuu elinvoimaisena. Voimia ja myötätuulta Kippareiden nykyisille aktiiveille ja kiitos kaikille kanssani hallituksessa toimineille. Koulutus ja valistus veneilykulttuurista on tänään ehkä ajankohtaisempaa kuin koskaan ennen.”

Juha Näsi
17.11.2019
Naantali

Mikko Kaira

Kommodori 2011 - 2014



”Hyvin varhaisiin muistoihin veneilystä liittyy kesämökki Saimaan rannalla, josta käsin liikuimme kaikki kesät pienillä perämootoreilla varustetuilla puu- ja lasikuituveneillä. Teimme joka kesä kahden viikon pituisen retken Louhivedeltä Suur-Saimaalle. Aluksi 60-luvulla vanhalla puisella tuulilasiveneellä ja myöhemmin lasikuituisella avonaisella Terhi-tyyppisellä veneellä.” kertoo Mikko Kaira.

Nämä matkat olivat hänestä parasta, mitä pikkupojan elämässä oli. Jo tuolloin alle kymmenen vanhana Mikko tunsii veneessä matkustaessaan maagista vapauden tuntua. Hänestä

vesillä olo ja saarissa teltassa yöpyminen vaikutti positiivisesti koko perheen totunnaisiin toimintatapoihin. Kaikilla oli mukavaa, eivätkä mitkään olosuhteet tai säät vaikuttaneet vallitsevaan positiiviseen tunnelmaan.

Mikon veneilyharrastus jatkui aina armeijaikään asti perämootoriveneillä liikkuen. Suurin muutos tapahtui hänen vanhempiensa ostaessa purjeveneen Helsinkiin, sen laituripaikaksi tuli Sindbadin satama Lauttasaassa. Jostain syystä Mikon vanhemmat eivät käyttäneet venettä heinäkuussa kesäloman aikaan, vaan enemmän alku- ja loppukesällä, joten hän kiusi veneen omaan käyttöönsä heinäkuussa. Vene oli ruotsalainen Fisksät-ran valmistama Havsfrida, vajaa seitsenmetrinen merikelpoinen lasikuitukosteri. Siitä syntyi kipinä suurempien vesien tavoittel-miseksi. Alkuun riittivät Porkkalan kärki ja Lähteelän saaret, mutta jo heti ensimmäisenä kesänä 80-luvun alussa lähti Mikko silloisen tyttöystävänsä kanssa Ahvenanmaalle.

Tuohon aikaan Mikko oli kesätoissa tienaamassa rahaa talven aikaiseen opiskeluun Tampereella, joten heinäkuuksi vuosittain kinuttu loma oli lyhyt - muutama viikko. Koko sen ajan useana vuotena he olivat purjehtimassa. Lopulta Mikon vanhemmat purjehtivat veneen kesämökille Saimaalle, eikä Mikko sen jälkeen enää tuolla veneellä purjehtinut. Hänestä tuntui, että järvi oli liian pieni ja karikkoinen purjeveneelle meriolosuhteisiin ker-ran tottumisen jälkeen.

Veneilyn kohokohtina Mikko pitää jokaista matkaa vesillä; matkoja hänelle on kertynyt lukuisia. Tunnelmaa ovat hieman himmentäneet ne muutamat kerrat, kun hän omasta virhearvi-ostaan johtuen on kolhaissut toisen venettä. Nuo muistot kirvelevät lähtemättömästi mieltä, vaikka mitään vakavaa ei onneksi olekaan sattunut.

Joskus 2010-luvun alussa Mikon lasten jo kasvettua teini-ikäisiksi, hänen silloinen vaimonsa ehdotti navigointikursseja taltuttaakseen miehensä mielessä alati kasvavaa veneilykuumetta. Vaikka vaimo oli kuivan maan kasvatti, kävi hän Mikon kanssa saaristo- ja rannikkolaivurikurssit Pekka Jylhän opetuksessa Helsingin Työväenopistossa. Kurssit suoritettuaan Mikko keksi, että navigaatioseurassahan on hänelle oiva harrastus, vaikka venettä ei olekaan vielä vähään aikaan mahdollista hankkia.

Mikko muistelee olleensa vuonna 2010 Lauttasaaren Kippareiden kesäjuhlassa, jossa kurssidiplomit jaettiin. Siellä hän roh-kaisi mielensä ja kysyi sen aikaiselta kommodorilta mahdollisuutta



päästä toimintaan mukaan. Näin alkoi hyvä harrastus Lauttasaaren Kippareissa. Vuonna 2011 LK:n kevätkokouksessa Unto Partinen yllättäen teki ehdotuksen, että Mikko ottaisi seuraavaksi kahdeksi vuodeksi kommodorin pestin. Hän suostui saadessaan kannatusta, vaikka muistelee olleensa tuona vuonna ainoa ehdokas toimeen.

”Hyvällä muistelen kaikkia mukavia henkilöitä Lauttasaaren Kippareiden hallituksessa. Kuten Johanna Kölliä (nyk. Wärmhjelm), joka oli aina valmis auttamaan ja järjestelemään. Maire Rosenqvist, joka oli aloittanut veneilyn jo 50-luvulla. Mairelta saimme ostaa hienoa englantilaista posliinia kartuttaaksemme veneidemme astiastoa. Dick Lindbergin digikuvakirjoja saimme selattavaksemme; niistä välittyi meriluonto sen monissa muodoissaan. Myös navigaatiotienttien valvojana oleminen oli todella erilaista vaihtelua arkkitehdin arkityöhön verrattuna.” näin muistelee Mikko Kaira.

Syksyllä 2019 Mikko kokee, ettei voisi olla onnellisempi juurikin veneilyyn liittyvistä syistä johtuen. Hän on saanut jo kohta kymmenen vuotta omistaa Sunwind 35 purjeveneen, joka on rakennettu vuonna 1988. Toinen merkittävä syy on se, että Mikko on

nyt saanut veneeseensä purjehduksesta nauttivan vaimon. ”Kaverit gasteina ihan jees, mutta oma kulta on ihan parasta.”

Veneily on Mikolle edelleen täyttävä elämää. Lapsuudessa Saimaalla koettu vapauden tunne ei ole hävinnyt mihinkään, vaan joka kerta köysien irrotaessa sydämessä läikähtää sama vanha tunne siitä, että vettä pitkin voi mennä mihin ikinä haluaa ja niin pitkälle kuin haluaa. Kun mukana on pieni koti, ei kaksi ihmistä muuta kaipaakaan. Mikko ei yleensä laadi kovin pitkälle tulevaisuuteen ulottuvia suunnitelmia, tärkeitä ovat onnelliset asiat tässä ja nyt. Jos terveyttä riittää, on hänen suurin toiveensa päästä jatkamaan purjehtimista niin pitkään kuin mahdollista.

”Niin hyvin, kuin asiat pääosin ovatkaan, yksi asia on omaa veneilyharrastustani häiritsevä. Se on tämä Itämeren kohtalo ilmaston muutoksen ja vesien rehevöitymisen seurauksena. Nyt jo neljäkymmentä vuotta merellä liikkuneena juuri Itämeren veden muuttuminen sameaksi ja sinilevän vaivaamaksi on ollut surullista seurattavaa. Takana ovat ne ajat, kun kirkkaasta vedestä nousi turskaa tai ahvenen selät näkyivät rannalta katsottuna metrien syvyydessä.” - Mikko Kaira

Muistoja varhaisvuosilta



Lauttasaaren Kipparit juhlivat

Lauttasaaren Kipparit viettivät kesäjuhlia ravintola Cap Hornissa kesäkuun puolivälissä.

Lauttasaaren Kipparit on koulutusjärjestö, joka järjestää veneily- ja navigaatiokoulutusta sekä alan tenttejä. Syyslukukaudella saaristolai-vuritentin suorittaneita oli 87, ja kevätkaudella rannik-kolai-vuritentin läpäisi 47.

Avomerilaivurikokelaat olivat opiskelleet syys- ja ke-vätkauden, ja kahdeksantun-tisen tenttiurakan selvitti tou-kokuussa 13 kipparia. Avo-merilaivurin tentti koostuu pelkästään matematiikan teh-tävistä, joissa tähdistä ja tai-vaankappaleista tehtyjen ha-

vaintojen perusteella määrite-tään sijaintipaikka tai muita tärkeitä merenkulkuun liitty-viä tietoja. Kysymyksiä on neljä ja lisäksi jokeritehtävä. Jokerista ei saa lisäpisteitä, mutta vain sen ratkaisseet osallistuvat vuosittaisen kier-topalkinnon tavoitteluun.

Merenkukuhallitus on lahjoittanut Suomen Navi-gaatioliitolle kiertopalkin-non, merikapteeni Sainion kaukoputken. Palkinto anne-taan vuosittain parhaiten ten-tissä menestyneelle avomeri-laivurille. Kaukoputken sai haltuunsa ensimmäisenä tois-takymmentä vuotta sitten Lauttasaaren Kipparit.

Tänä vuonna kunnia lan-kesi uudestaan Kippareille,

kun **Tuula Kuisma** selvitti tähtitieteellisen merenkulun tentin puhtain paperein. Suo-men Navigaatioliiton toimin-nanjohtaja **Stenström** oli juh-lissa luovuttamassa kiertopalkinnon.

Suomen Navigaatioliiton kuparisen kunniamerkin sai entinen kommodori **Lauri Hyvärinen** ja hallituksen jä-sen **Unto Partinen**. Liiton ho-peinen ansiomerkki oli an-nettu **Kalevi Korennolle** jo talvella liittokokouksessa.

Juhlaesitelmän piti kom-modori ja kaupunginvaltuu-tettu **Seppo Kanerva**, joka käsitteli puheessaan veneilyn turvallisuutta ja merivartios-ton roolia Suomenlahden li-sääntyvässä veneliikenteessä.



Tuula Kuisma vastaanottaa kiertopalkinnon, A-H. Sainion kaukoputken.

Avomerilaivuritutkinnot



Diplominsaajia 1987.

Lauttasaaren Kippareiden toimintaan kuului yhdistyksen alku-ajoista lähtien myös avomerilaivuritutkintojen järjestäminen Lauttasaareissa, sekä 1970- ja 1980-luvuilla myös Espoossa. Kalevi Korennon toimiessa opettajana 1990-luvun alussa järjestettiin avomerilaivurikursseja vuosittain ja jokaiselle kurssille osallis-tujia riitti 20-30 henkilöä. 2000-luvun alussa järjestettiin vielä muutama kurssi, mutta toiminta tyrehtyi sittemmin opettajan puutteeseen.

Suomen Navigaatioliitto palkitsee vuosittain parhaan avo-merilaivuritutkinnon suorittajan. Lauttasaaren Kippareiden jäsen on yltänyt tähän merkittävään saavutukseen kahdesti; viimeksi, Tuula Kuismalle luovutettiin kiertopalkinto vuonna 1993, meri-kapteeni Sainion kaukoputki. Myös Tuula Kuisman opettajana toimi ansiokkaasti Kalevi Korento.



Diplominsaajia 1986.

20-vuotisjuhlat ja lipun naulaus 1990



Lauttasaaren Kippareiden perustaminen juontaa alkunsa vuoteen 1970, jolloin lauttasaarelaiset laivurit Antero Miikkulainen, Lauri Haapanen, Heikki Siren, Eigon Heitz ja Matti Lohi pohtivat laivureiden jatkokoulutuspulmaa. Silloiset yhdistykset olivat kovin miehitettyjä ja koulutuspurjehduksille oli enemmän tulijoita kuin tilaa. Luontevinta oli perustaa Lauttasaaren oma navigaatioyhdistys. Perustava kokous pidettiin 19 laivurin voimin VPK:n talolla 20.5.1970.

Kommodori Lauri Hyvärisen juhlapuhe Lauttasaaren Kippareiden 20-vuotisjuhlassa kesäkuussa 1990

”Ei ole kuin pari viikkoa siitä, kun kautta valtakunnan laulettiin ’Jo joutui armas aika ja suvi suloinen’. Ja näin on myös todella tapahtunut. Suotuisan alkukesän johdosta ovat veneet jo pääosin kunnostetut ja vesille lasketut. Monet ovat varmaan myös matkasuunnitelmansa tehneet ja odottavat innokkaasti päivää, jolloin veneen keula suuntautuu kohisten kohti uusia kokemuk-

sia ja elämyksiä. Elämyksiä, joiden pariin on myöhemmin hauska palata valokuvien ja lokikirjan merkintöjen tukiessa muistikuvia.” Näin aloitti juhlapuheensa Lauttasaaren Kippareiden kommodori Lauri Hyvärinen ja otti esille vilkkaan vesiliikenteen vaarat, joita voidaan minimoida oikean koulutuksen avulla. ”Voimme kuitenkin minimoida vesillä liikkumisen vaaroja ja paras tie siihen on mielestäni koulutus, joka opettaa liikkumisen teknistä suorittamista sekä kehittää veneilijän vastuuntuntoa toisia kohtaan.” Lauttasaaren Kipparit ry on yhdistys, jonka toiminta-ajatuksena on juuri tällaisen koulutuksen levittäminen veneilijöiden keskuuteen.

Oma lippu

Lauttasaaren Kipparit on 20-vuotisen uransa aikana kouluttanut satoja asiantuntevia kippareita. Kurssien aihepiireinä ovat olleet muun muassa ankkurointitekniikka ja pelastustoiminta. Vuosikymmenien rikkaan toiminnan kruunasi 13.6.1990 pidetty vuosijuhla, jossa yhdistys sai oman lippunsa.

”Yhdistyksemme piirissä on todettu puutteena, ettei sillä ole ollut omaa lippua. Saimme sen valmiiksi äskettäin. Kun merimiehiä pidetään traditioistaan kiinnipitävänä väkenä, niin lippumme tullaan naulaamaan ja vihkimään tänä iltana perinteisin menoin. Uskon, että oman lipun hankkiminen lisää jäsentemme yhteishenkeä, tuo meidät aikaisempaa enemmän esille, edistää yhteistoimintaa Lauttasaaren muiden yhdistysten kanssa ja siten edesauttaa Lauttasaaren Kippareiden toimintaa”, puhui kommodori Lauri Hyvärinen.

Lauttasaaren Kippareiden 20-vuotisjuhlassa jaettiin myös diplomit uusille kippareille. Juhlailta jatkui iloisilla laivuritanseilla.



Lipun naulaus: Kuvasta tunnistimme seuraavat henkilöt oikealta lähtien: 2. Joel Kajander, 3. Rolf Malmström, 4. Jouko Nerg, 5. Pentti Lehtiluoto, 8. Navigaatioliiton sihteeri/hall.pj. 9. Merenkulkuballituksen edustaja, 12. Heikki Palander, 13. Lehtiluoto (naulaamassa), 14. Armas Hänninen, 15. Ritva Kajander (airut)



Lauttasaaren Kippareiden logon suunnittelu

Haastatellessani Heikki Palanderia vuonna 2019, kertoi hän myös Lauttasaaren Kippareiden logon, viirin ja lipun suunnittelusta.

Seuran tunnuksesta järjestettiin suunnittelukilpailu, jonka voitti Jouko Nerg.

Ruorin suunnitteli Heikki Palander yhdessä Kalevi Korrennon kanssa, joka muokkasi ruorin silloisella UNIX-tietokoneohjelmalla. Kalevi oli tietokoneohjelmoija, joka teki laajempiakin kokonaisuuksia työksensä, mutta silti ruorin ohjelmoinnissa meni kuitenkin aamun tunneille ennen kuin se oli sopusuhtainen ja hyväksyttävissä.

Ruorin keskellä olevan purjealuksen lopullisen version teki Pentti Lehtiluoto.

Lauttasaaren Kippareiden lippu valmistui ja naulattiin salkoonsa seremoniassa seuran 20-vuotisjuhlassa. Paikalla seremoniaa todistamassa oli myös Lauttasaari-lehti (nro 25-1990).

Seuran lippua on käytetty muun muassa Lauttasaaren kirkolla itsenäisyyspäivän kunniavartiossa.

Jyrki Pulkkanen



Kuvapoimintoja varhaisvuosilta



Suomen nuorin rannikkolaivuri 14-vuotias poika 1980-luvulla.



Edelliselle kommodorille Veikko Lindholmille luovutetaan Kipparien viiri, luovuttajina Jarmo Rintala ja kommodori Juba Näsi.



Seuramme entinen kommodori Lauri Hyvärinen viihtyi myös sisävesillä.



Kommodori Lauri Hyvärinen sisävesikkiparina höyrylaivalla



Kommodori Lauri Hyvärisen ja Maija Hyvärisen moottorivene "ANAMALIA" oli tuttu näky myös Saimaan vesillä, jonne suunnattiin lähes joka toinen vuosi.

Lauttasaari Regatta vuosina 1983-1991



Erilaiset kilpailut, beittoliinan tarkkuusbeitto, solmujen teko pimeässä ja luontopolku tehtävineen. Unto Partinen opastaa myanmarilaiselle vieraalle merimies solmujen taitoja

Lauttasaari Regatan syntyyn vaikuttivat Lauttasaaren Kippareissa toimineet henkilöt, etenkin Heikki ”Heka” Palander ja Pentti Lehtiluoto. Mukana oli myös joukko muita henkilöitä, jotka edesauttoivat tapahtuman synnyssä. Ideana oli luoda tapahtuma, joka yhdistäisi eri pursi- ja veneseurojen jäseniä yhteisen harrastuksen merkeissä. Veneseuroilla oli paljon omia tapahtumia, mutta ainoa yhteinen oli purjehduskilpailu, johon osallistui vain harjaantunut miehistö. Tämä miehistö ei ollut välttämättä perhe.

Ensimmäisessä Lauttasaari Regatassa vuonna 1983 isommat veneet kiersivät Pihlajasaaren ja pienemmät Lauttasaaren. Pajalahdessa pidetyssä päätösjuhlissa palkittiin kaikki osanottajat. Regatan järjestämisestä aiheutui myös kustannuksia, jotka katettiin keräämällä lahjoituksia ja palkintoja lauttasaarelaisilta yrityksiltä. Lauttasaari Lehti oli heti alusta lähtien vahvasti mukana tapahtumassa julkaisten useissa lehdissä kuvitettuja artikkeleita.

Lauttasaari Regatta järjestettiin aina kesäkuun toisena viikonloppuna. Regattatoimikunta kokoontui 4–6 kertaa vuodessa valmistellen tapahtumaa ja piti tapahtuman jälkeen arviointi- ja tilinpäätöskokouksen.

Osallistuvin Lauttasaari Regatan toimintaan vuonna 1984. Pursiseura Sindbadin hallitus määräsi minut seuran edustajaksi, koska olin ollut aktiivinen järjestäen koulutuksia ja muita purjehdukseen liittyviä tapahtumia seurassamme.

Vuoden 1984 regattaa suunniteltiin järjestettäväksi Upinniemeen, mutta Puolustusvoimat eivät olleet ajatukseen suosiollisia. Uusi paikka löytyi Lähteestä Stora Svartön saaresta. Heka oli saanut vihiä, että alueen isäntä Sulo Korhola olisi tapahtumalle myönteinen. Kävimme Hekan kanssa paikan päällä tutustumassa isäntään ja erityisesti paikkaan. Lähteellä oli paikkana sopiva ja isäntä suostuvainen tapahtuman järjestämiseen, varsinkin kun kuuli, että regatta maksaa kulut ja siivoaa omat sotkunsu. Tärkeää hänelle oli myös se, että kaikki saarella olevat saavat osallistua tapahtumaan.

Paikka oli siis valittu ja ajankohdaksi päätettiin 9.-10.6.1984. Nyt alkoi kiireinen ohjelman suunnittelu ja tarjoilujen järjestely. Haettiin järjestämisluvat Helsingin Ulkoilu- ja urheiluvirastolta sekä poliisilta. Heka vuokrasi autokomppaniasta kenttäreittiä, joka sijoitettiin SMK:n alueelle, paikalliselta kauppialta hän sai herneet ja lihat hernekeittoa varten. Lihat olivat suurikokoisia kappaleita ja olipa siinä Järvensivun Topilla ja Hekalla homma tylsällä puukolla saada lihat pieniksi paloiksi soppaan! Soppatykki kuljetettiin lauantaina aamulla Lähteeseen, jossa Topi jatkoi sopan keittoa. Soppa kuljetettiin myöhemmin lämpöastioissa saarelle regattalaisten nautittavaksi.

Olin saapunut Stora Svartölle jo perjantai-iltana. Tehtävänäni oli valmistella luontopolun varrelle kysymyksiä, jotka liittyivät luontoon, kasveihin, merenkulkuun, turvallisuuteen ja ensiapuun. ”Kiviprofessorimme” Lauri Hyvärinen oli määritellyt ajankohdan

Illan hämartyessä paistettiin myös makkaroita. Makkaraa meni noin 70 kg ja lettutaikinaa pari ämpärillistä. Lauttasaaren regatan edustajat v.1991 erottuivat uusissa valkoisissa haalareistaan muista osanottajista. Haalarin selkäpuolella näkyi Regatan logo



Pääosa osanottajista saapui Stora Svartöhön purje- ja moottoriveneillä. Kommodori Kalevi Korento (1988-90) souti sinne Lauttasaaresta. Vastaanottamassa Heikki Palander ja Marja Vallipuro

jolloin Stora Svartön korkein kohta on noussut meren pinnan alta näkyviin synnyttäen tuon muinaisen rannan. Luontopolun alkuvalmistelut oli tehty jo kotona ja nyt täytyi taulut viedä oikeille paikoille. Luontopolku oli valmis, kun Heka ja muu talkooväki saapuivat saarelle. Sulo oli mukana kuljettamassa ihmisiä ja tavaraa Lähteen puolelta saareen.

Tapahtuma alkoi Regattakommodorin tervetulotoivotuksella. Hän kertoi myös tapahtuman etenemisestä ja aikataulusta; koska saadaan hemekeittoa ja milloin voimme paistaa lätyjä. Regattalaisista osa lähti kiertämään luontopolkua muiden jatkaessa seurustelua.

Veneitä oli noin viitisenkymmentä ja luontopolun taivalsi 72 henkilöä. Ohjelmassa oli myös ruokailu, hanurimusiikkia, esitelmä, palkintojen jako ja seurustelua.

Sunnuntaiaamuna siivottiin aluetta, autettiin veneitä irtautumaan ja toivotettiin hyvää kotimatkaa.

Samalla kaavalla toteutettiin kaikki Stora Svartössä tapahtuneet regattatapahtumat. Saari valittiin kohteeksi hyvän etäisyyden takia. Stora Svartön saarelle oli mahdollista tulla ulkoväylää (ns. Kytön väylää), suojaista sisäväylää ja jopa maitse joko vuokraamalla soutuvene tai Lähteen isännän Sulon kuljetuksella. Tärkeänä osana onnistunutta tapahtumaa oli Sulon positiivinen ja myönteinen suhtautuminen sekä avun tarjoaminen.

Luennoitsijat vaihtuivat, välillä kerrottiin turvallisuudesta (Merivartiosto, Meripelastusseura, Venepoliisi), välillä taas veneen vakuuttamisesta. Myös Pertti Duncker kertoi matkoistaan. Jokaiselle tapahtumalle oli oma teemansa. Regattatoimikunnan väki otti

veneitä vastaan ja näin esimerkiksi osoitti veneilijöille yhteistyön tarpeen ja edut sekä hyvät tavat.

Viimeinen Lauttasaari Regatta pidettiin vuonna 1991. Syynä vuosittaisen tapahtuman loppumiseen oli se, ettei uusia tekijöitä saatu, kun vanhat alkoivat olla iäkkäitä ja kaikkensa antaneita. Regatasta jääneet varat palautettiin kerhoille, jotka olivat osallistuneet tapahtuman tukemiseen.

Regattatoimikunnissa työskentelivät muun muassa: Heikki Palander, Pekka Nieminen, Kauko Mustonen, Seppo Rätty, Toivo Järvensivu, Yrjö Höysniemi, Erkki Allén, Liisa ja Guido Björkholm, Ilkka Granberg, Boris Schuravleff, Markku Ojamo, Unto Partinen sekä Martti Mäkelä.

Martti Mäkelä



Kommodori Lauri Hyvärinen ja ranikkolaivuri puoliso Maija Haavisto-Hyvärinen ottavat vastaan regatan osallistujia v.1991

Veneenkäsittelyä ja tutustumiskäyntejä



Käytännön veneenkäsittelyharjoitukset *Navis*-veneellä kuuluivat Kippareiden kevään ohjemaan 1980-luvulta 2000-luvulle asti. *Navis* oli hyvä koulutukseen, venettä piti ohjata koko ajan esim. väyläajossa, muuten se alkoi kääntyillä oman valinnan mukaan

Harjoiteltiin väyläajoa, veneen ohjaamista, ankkurointia, laituriinajoa ja myös mies yli laidan -tilanteita joskus harjoitus-esineellä, mutta joskus myös veteen pudonneen ihmisen pelastamista.

Tehtiin myös tutustumiskäyntejä moniin kiinnostaviin paikkoihin esim. Harmajan luotsiasemalle ja meriliikenteen valvontakeskukseen.



Tutustumiskäynnillä merivalvontakeskusessa.



Pelastusharjoitus.



Väyläajoharjoitus Navis -veneellä.

Toiminta 2000-luvulla



Tuuli tuo, virta vie

Kokemuksia vuorovedestä Bretagnessa ja Skotlannissa



Nousuvesi



Siinä missä suomalainen purjehtija on tottunut kevyisiin tuuliin ja rauhalliseen mereen ilman suurempaa vedenpinnan vaihtelua, on skotlantilaisella ja bretagnelaisella ainainen huoli voimakkaista vuorovesistä.

Vietettyämme kaksi vuotta Euroopan kanavilla ja Bretagnessa, saimme Saint Malossa pienen käsityksen siitä millaisia vaaroja vuorovesi aiheuttaa. Nousuvesi korkeimmillaan (high tide, tulva vuoksi) St Malossa on lähes kaksitoista metriä silloin, kun maa, kuu ja aurinko ovat samalla linjalla. Tällainen veden korkeuden muutos aiheuttaa erittäin voimakkaita virtoja rannikolla saarten ja niemennokkien tuntumassa. Onhan kaupungin vierisellä Rancella-joella jopa voimalaitos, joka hyödyntää vuorovettä.

Ensimmäisen kokemuksemme vuorovedestä saimme tullessamme tätä jokea alaspäin kiinni olevalle sululle. Syykin siihen selvisi: sulun takana oli vain matala mutainen uoma muttei lainkaan vettä. Aikani siinä seisoskellessani uomaa pitkin lähes-

tyi nousuveden aiheuttama vaahtoava, nopeasti etenevä aalto. Hetkessä joki oli liikennöitävä ja matkamme pääsi jatkumaan.

St Malon satama on sulkuporttien takana, joten vuoroveden vaihtelua ei sieltä käsin havaitse. Toisin on viereisen kaupungin Dinardin vierassatamassa, jossa ponttoonilaiturit ovat liikkeesä ylös ja alas valtaviin tolppien varassa. Sulkuporttien takana oleviin satamiin pääsee yleensä vain muutaman tunnin ajan nousuveden molemmin puolin. Joissakin paikoissa, kuten Guernseyn sataman suussa on ponttoonilaituri, johon veneet voivat kiinnittyä nousuvettä odottamaan.

Skotlannissa suojaisat ja kauniit lochit eli lahdet antavat joskus pettävän turvallisuuden tunteen ankkuroinnille. Merguksen miehistöä varoitettiin kahdesti ennen kuin oppi meni perille. Olimme ankkuroineet yhteen mielestäni turvalliseen Loch Sunartin lahden sivu-uomista. Aamuyöstä herätessäni ihmettelin maiseman erilaisuutta, kunnes tajusin, että olimme ajautuneet pitkän matkaa. Kuvitteleman lahden pohjukka olikin itse asiassa ollut vain nousuveden aikana voimakkaasti virtaava kapeikko,



Laskuvesi

joka johti isompaan lahteen. Onneksemme ankkuri tavoitti pohjan ennen kuin jouduimme vuolaana virtaavaan koskeen.

Vaan eipä mennyt opetus heti perille. Sama virhe toistui ollessamme ystäviemme kanssa kalassa kauniin Loch Longin pohjukassa lähellä siihen laskevan joen suuta. Maisemat olivat upeat ja niitä ihaillen nautimme illalla ennen yöpuulle menoa hyvillä mielin kalastamiamme makrilleja sekä hyvää valkoviiniä. Hämmästyksemme oli suuri aamulla, kun joki olikin kadonnut ja maisema muuttunut. Olimme yöllä ajautuneet virran mukana pitkän matkaa lahtea pitkin kohti avomerta, kunnes ankkuri tapasi jälleen pohjan. Näistä kokemuksista viisastuneena käytin aina myöhemmin ankkuroitaessa sekä kaiun ankkurihälytintä että plotterin paikanninvahtia.

Virtapaikat voivat olla hyvinkin vaarallisia. Yksi pahimmista on Jura- ja Scarba saarten välissä oleva salmi Corryvreckan, the Great Race. Salmen keskellä syvänteestä nousee matalikko, joka aiheuttaa voimakkaan pyörteen salmeen. Lähes yhdeksän

solmun virta salmessa ja siihen yhdistetty voimakas vastakkainen tuuli voi tehdä salmesta todellisen hornankattilan. Iso-Britanian laivastolla on kielto ajaa salmesta läpi, emmekä mekään ystäväni kanssa sinne viitsineet lähteä vaikka alla olikin hänen 65 jalkainen purjeveneensä.

Toinen voimakas virtapaikka löytyy Englannin eteläran-
nikolta Weymouthin ulkopuolelta, Portland Bill Race, jossa vesi voi virrata aina kahdeksan solmun voimalla aiheuttaen terävän aallokon tuulen suunnan ollessa virranvastainen. Omalla paluumatkallemme Skotlannista ajoitimme ohituksen niin, ettei vuorovesivirtaa ollut ja ohitus oli turvallista tehdä. Youtubesta löytyy videoita näistä molemmista kohteista niiden nimillä.

Vaikka hyviä ankkuripaikkoja on vaikka millä mitalla, voi veden syvyys joskus olla haaste. Ankkuroidessamme Mullin saaren Tobermoren kaupungin viereiseen lahteen, ei ankkuri tavottanut pohjaa aivan rannan tuntumassa, vaikka kettinkiä ja köyttä oli vedessä runsaat 50 metriä. Löysimme toisaalta matalamman ankkurilahden ja lähdimme kumiveneellä tutustumaan

Ulko Hebrideillä, ankkurissa



Obanin kaupunki, laskuvesi

tähän värikkääseen Mullin saaren kaupunkiin. Veneen saimme näppärästi kiinni sataman kaiteeseen, ja lähdimme tutustumaan nähtävyyksiin sekä herkuttelemaan fish and chipseillä. Siinä syödessämme laiturilla sanoin vaimolleni, että katso, joku typerys on kiinnittänyt veneensä rantavalliin lyhyellä köydellä ja nyt se roikkuu tuolla alhaalla köyden varassa. Kylläpä nauratti kun huomasin itse olevani se typerys ja veneen olevan meidän.

Merguksen miehistö sai myös pelottavan opetuksen vuoroveden ja tuulen vastakkaisista voimista. Vaaratilanne sattui, kun olimme tulossa merelle Pohjois-Irlannissa sijaitsevasta Strangford Loughista Belfastin kaakkoispuolella. Nousuveden aikana tässä suuressa lahdessa on valtava määrä vettä, joka pakenee laskuveden alkaessa hyvin kapeasta salmesta merelle aiheuttaen siinä pahimmillaan yhdeksän solmun virran.

Lähtiessämme lahdesta alkavan laskuveden aikaan puhalsi etelätuuli merellä noin neljästä viiteen bofooria eli ei mitenkään

erityisen kovasti. Laskettelimme virran viemänä mukavaa 15-16 solmun vauhtia, kunnes aivan liian myöhään tajusin millaiseen vaaraan olimme ajautumassa. Vuoroveden voimakas virta vasten aallokkoa aiheutti korkean, terävän ja paikallaan pysyvän sarjan aaltoja. Ehdin huutaa gastille että pidä kiinni, sillä nyt mennään. Maisema hävisi kahdesti veneen syvään sukellukseen ja yläkannella olleet irtotavarat sekä miehistö oli huuhtoutumassa mereen. Onneksi veneemme ei kääntynyt virrassa poikittain, jolloin olisimme varmasti kaatuneet. Mergus piti suuntansa ja näin selvisi pahimmista aallokoista. Järkytyksestä selvittyämme päätimme suosiolla hakeutua lähimpään kalasatamaan nauttimaan rauhoittavaa viskiä.

Näistä vaarallisista aaltopaikoista on merikartoissa varoitukset. Ruotsalainen purjehtijaystävämme varoitti meitä sanoilla: ”Heikki, du ska akta dej för kanelbullar.” Merkki kartalla muis-
tuttaakin vähän korvapuustia. Kaikkiaan vuorovesi tuo meren-



Loch Longilla kalassa

kävijälle lisää haasteita, ajoitus vuorovesien mukaan on tärkeää, mikäli aikoo liikkua lähellä rannikkoa jossa virtaukset ovat vaarana. Tekniikka on helpottanut suunnittelua, sillä nykyiset plotterit kertovat tarkalleen vuorovesitilanteen. Lisäksi vierasvenesatamilla on jaossa paikallisia vuorovesitaulukoita.

Moottoriveneilijänä pyrin lähtemään kohteeseen niin, että varmasti matkan loppupäässä menin myötävirtaan. Alkumatkasta ei ole mikään häpeä kääntyä takaisin turvalliseen satamaan, mikäli olosuhteet käyvät liian rankoiksi. Erittäin suositeltavaa on myös keskustella paikallisten veneilijöiden kanssa olosuhteista; heiltä voi saada hyviä vinkkejä ja neuvoja myös lähellä olevista satamista. Ystävälliset skotit, irlantilaiset ja britit ovat taitavaa venekansaa ja mielellään tutustuvat kaukasiin vieraisiin vaikkapa lasillisen ääressä. Varoituksen sana - ei ole erityisen hyvä aloitus keskustelulle kutsua skotlantilaisia englantilaisiksi – etenkin, jos keskustelet hebridiläisten tai länsirannikkolaisten kanssa. Ehkäpä saamme Brexitin jälkeen toivottaa skotit tervetulleeksi osaksi pohjoismaita.

Huomasimme, että vuorovesi tuottaa myös paljon iloa. St Malossa mailien pituiset hiekkarannat saivat kaupunkilaiset elämään rannoilla. Pitkälle merelle ulottuvat hiekkarannat tarjosi-

vat kaupunkilaisille mahdollisuuden laskuveden aikaan kävellä rannoilla ja poiketa vaikkapa lähisaariin, joihin nousuveden aikaan piti mennä veneillä. Myös monenlaiset leijapurjehtijat ja polkupyöräilijät valloittivat rannat, puhumattakaan vapaina juoksentelevista koirista. Skotlantilaisten suurena huvina oli laskuveden aikana kerätä erilaisia simpukoita ja huoltaa osteriviljelmiä. Me keräsimme hartaasti myös sinisimpukoita ja myös Merguksen pohjan pesu onnistui kätevästi laskuveden aikaan sataman muuriin nojaten.

Skotlanti kaikessa karuudessaan ja kauneudessaan on mahtava paikka veneilijälle. Länsirannikko tarjoaa loputtoman määrän vanhoja linnoja, kauniita ankkuripaikkoja ja mukavia, ystävällisiä ihmisiä. Mahtavana oppaana Skotlannin saaristoon toimii Hamish Haswell-Smithin englanninkielinen teos: The Scottish Islands sekä satamakirjana Sailing Directions and Anchorages Outer Hebrides.

Tämä elämys kannattaa kokea, turvallista purjehdusta!

Heikki Tukiainen



Strangfod Loughilla kalassa



Kalapäivällinen tiedossa

Pajalahden Veneilykoulun perustamisesta

Elettiin vuotta 2009, jolloin Suomen Moottoriveneklubin (SMK) jäsen, merikapteeni Kari Lehtosalo kutsui kokoon naapuriseurojen edustajia yhteiseen palaveriin miettimään seurojemme koulutustarjonnan kehittämistä. Tätä ennen hän oli käynyt tunnustelevia keskusteluja mietteistään Pursiseura Sindbadin edellisen kommodori Teijo Sormusen kanssa. Mukaan kutsutut seurat olivat SMK, Pursiseura Sindbad (PSS) ja Lauttasaaren Pursiseura (LPS-DSF). Mukaan liittyivät myös Lauttasaaren Kipparit (LK) ja Lauttasaaren Veneilijät (LV). Seurojen järjestäessä yksin koulutustarjontaansa saattoi moni hyvin järjestetty tilaisuus peruuntua osanottajakadon vuoksi. Tapahtuman ideointi, luennoitsijan ja tilan varaaminen olivat menneet hukkaan. Suunniteltaessa yhdessä Pajalahden rannoilla toimivien veneilyseurojen koulutustarjontaa olisi paremmin mahdollista

onnistua, aktivoida seurojen toimintaa jo talven aikana. Eräänlaisena kannustimena oli Kivenlahden-, Laurinlahden -, ja Soukan Venekerhojen perustama Espoonlahden Merikoulu, joka oli jo muutaman vuoden ajan tarjonnut jäsenistölleen moninaista veneilykoulutusta.

Kokoonnuimme kuukausittain Lehtosalon johdolla ideoimaan vastaavanlaista kokonaisuutta, kustannuksia, esitettä ja nimeäkin. Kartoitimme mukana olevien seurojen edustajien kanssa nykyisiä koulutustilaisuuksia; mitä on tehty, mitä on meneillään, missä ollaan epäonnistuttu ja mitä kannattaisi valmistella tulevaisuudeksi. Lauttasaaren Kipparit oli jo vuosia huolehtinut saaristo-, rannikko- ja avomerenkulun tutkintotilaisuuksien järjestämisestä, sekä jäsentensä navigointitaitojen ylläpidosta ja kehittämisestä. Ne jatkuivat entisellään seuran ohjelmassa toi-

Venesäähkukurssi 14.4.2010 Lauttasaaren Veneilijöiden kerhohuoneessa. Kuvassa vasemmalla Mastervoltin Ari Bragge selvittää akun jännitteen mittausta eri tavoin salin täyteiselle kuulijakunnalle.



Matkakertomusilta ravintola Piratessa 10.2.2010. Purjeveneilijät Auli Irjala (kuvassa tietokoneen kanssa) ja Hannu Aulin kertoivat sanoin ja kuvin purjehdukseltaan s/y Kristiinalla vuosina 2001-2005.

mintasuunnitelman mukaisesti. Keskittyisimme ideoimaan turvallisuuskoulutusta, merenkulun tietojen -ja taitojen kehittämistä eri osa-alueilla ja miettimään kerhotoiminnan mahdollisuuksia. Osallistujat luonnostelivat tulossa olevaan palaveriin mahdollisten koulutusten sisältöjä, esitetekstejäkin, sopivat tilaisuuksien ajankohdista ja pitopaikoista. Syksyyn päästyä oltiin jo pitkällä ja se muodostuikin kiireiseksi ajanjaksoksi, sillä tavoitteena oli saada aineisto valmiiksi joulukuun alkuun mennessä. Aina seuraavan kokouksen alussa käytiin läpi jo sovitut kurssit, ideoitin lisää sekä todettiin kustannusten jakautuminen seurojen jäsenmäärien suhteessa. Ilmassa oli jo runsauden pulaa, mutta niin oli myös yhteenlaskettujen seurojen jäsenmääräkin iso, kaiken kaikkiaan 1600 jäsentä.

Tavoitteena oli tarjota niin moottoriveneilijöille kuin purjehtijoillekin yhteisiä ja erillisiä koulutuksia, samoin koko miehistölle teemoja kerhotoiminnan puitteissa. Mutta mikä tärkeintä, osoittaa viranomaisille veneilyseuroissa järjestettävän koulutuksen tärkeys ja riittävyys välttääksemme paljon puhutun veneilyajokortin tarpeellisuus. Pikkuhiljaa tavoitteesta alkoi tulla totta. Koulutuskokonaisuuden nimeksi sovittiin Pajalahden Veneilykoulu (PaVe). Esitteen taitosta vastasi alkuaikoina Grafmoren AD Marika Lehtosalo ja se postitettiin sopivasti ennen joulua jokaisen kotiin, joskin ulkomailla talviaan vietävät veneilijät eivät saaneet julkaisua samaan aikaan. Ilmoittautuminen kursseille alkaisi 1.1.2010. Alkuaikoina oli ongelmia esitteen pdf-tiedoston joutuessa eräiden seurojen sähköpostijakeluun ennen aikaansa.

Silloin muut kirjepostin varassa olleet venekerhon jäsenet saivat tulevista kursseista tiedon vasta jälkijunassa. Monet kurssit olivat siten jo täyttyneet toisten vasta näppäillessä ilmoittautumistaan. Asia korjaantui vuosien varrella sovitusti.

Ensimmäisen Pajalahden Veneilykoulun vuoden 2010 esitteen pääkirjoituksen alussa todettiin:

”Yksi vene- ja pursiseurojen tärkeimmistä tehtävistä on vaalia ja kehittää jäsentensä merimiestaitoja; merenkulkuun ja veneilyturvallisuuteen liittyviä tietoja ja osaamista matkaveneilijöiden keskuudessa”. Veneilijän Pelastautumiskurssi Meriturvan tiloissa Lohjalla, Hätäarakettien ammuntharjoitukset, Ensiapukurssi ja Kuinka purjehdin paremmin sekä monet muut kurssit osoittivat kiinnostavuudellaan perustetun veneilykoulun tarpeellisuuden. Ensimmäinen koulutustilaisuus, Veneen vuokraus ulkomailta, Sindbadin kerhotilassa 13.1.2010 sai tilan seinät natisemaan väen paljoudesta. Samoin kävi Takilan trimmaus, tarkastus ja huolto -kurssille Vene Bremerin tiloissa. Kurssin pitäjä Veikko

Pilvi toi lisää tuoleja jo kantamiensa tuolien lisäksi Vattuniemenkadun eri liikeyrityksistä verstaaseensa. Sittenkin vastaava kurssi on uusittu monet kerrat muualla niin ikään täydelle salille. Lautasaaren Veneilijöiden kerhohuone Lahnalahdentiellä oli alusta alkaen todella tarpeen; siellä on pidetty mm. kala-, venesähkö-, vhf-kursseja - monesta muusta puhumattakaan. Toiminnan laajentuessa aloitettiin yhteistyötä Purjehduskoulu Abregon kanssa. He järjestivät Perämieskurssin niin teoria- kuin käytännön jakson vahvalla kokemuksellaan ja heidän kouluttajansa Markku Tamminen piti myöhemmin laadukkaan Tutkakurssin. Mainittakoon, että hän ei halunnut korvausta luennoistaan ja kaiken lisäksi kurssin osallistumismaksut lahjoitettiin Helsingin Meripelastusyhdistykselle.

Valmistautuminen seuraavaan vuoteen sujui ja sujuu edelleen kunkin seuran vuorotellessa järjestelytoimikunnan vetovastuuta kahden vuoden periodeissa. Seuroja edustaa kokouksissa yhdestä kolmeen henkilöä ja isoimmat päätökset viedään kunkin

Kalakurssi 26.5.2010 Lauttasaaren Veneilijöiden kerborakennuksella. Osallistujia oli parikymmentä ja monipuolista kalaa oli riittävästi tarjolla barjoitteluun. Opeteltiin fileroimaan mm. kampelaa, labnoja, haukia. Lopuksi joitakin kaloja savustettiin ja nautittiin illan päätteeksi LV:n jäsenten seurassa.

Naisten purjehduskurssi pidettiin 1.6.2010. illalla, lähti Lohiapajalahdesta eli Pajalahdesta. Kouluttajana tässä veneessä oli Raimo Mäkinen PSS aluksella s/y Cri Cri.



seuran hallituksen tai johtokunnan hyväksyttäväksi. Alkuvuosien palautelomakkeella saimme tietoa onnistumisista ja epäonnistumisista kuten myös toiveista, millaisia kursseja ja teemailtoja olisi hyvä saada seuraavan vuoden ohjelmistoon tai jopa uusittaviksi. Tutustumiskäynnit eri kohteisiin olivat erittäin suosittuja. Vierailut muun muassa Silja Serenaden komentosillalle sekä merentutkimusalus Arandalle olivat erittäin kiinnostavia.

Vuoden 2015 kurssiesitteen ulkoasun uudisti AD Marko Pylvänäinen, joskin ilmassa oli jo iso pyrkimys siirtyä omien verkkosivujen käyttöön. Sen vuoden julkaisu jäikin lopulta viimeiseksi.

Kiinnostusta Pajalahden Veneilykoulun koulutustoimintaa kohtaan on vuosien varrella ollut monelta taholta. Joidenkin kanssa olemme tehneet onnistunutta yhteistyötä. Samana vuona joukkoon hyväksyttiin myös Koivusaaren Pursiseura. Heidän verkkopuolen tietotaitonsa yhdessä jo aikaisemman järjestelytoimikunnan taustatyön kanssa mahdollistivat PaVe:n siirtymisen verkkoon ja tiedottamisen uuteen tasoon. Omilla sivuillamme www.pave.fi on tuleva kurssitarjonta esillä, siellä ilmoittaudutaan koulutuksiin ja ilmoittautuneiden määrät ovat nähtävissä reaaliaikaisesti. Sivuston ulkoasusta vastasi myös Marko Pylvänäinen.

Uudistuksesta tiedottaminen ja vuoden 2016 kurssikalenterin julkaiseminen painotuotteena jäi viimeiseksi postitettavaksi Pajalahden Veneilykoulun lähetykseksi. Veneilykouluun on myöhemmin hyväksytty vuotta myöhemmin Humallahden venekerho ja kokeiluvuoden jälkeen täysimääräisenä vuona 2019 Helsingfors Segelklubb jäsenmäärän ollessa 4350 jäsentä.

Menneitä muistellen
Paavo Martikainen
Lauttasaaren Kippareiden ex-jäsen

Kevätpurjehdus itäiselle Suomenlahdelle 30.5-2.6.2019

Kokoonnuimme Helatorstai-aamuna Sarvaston venesatamassa Laajasalossa, meitä oli kuusi Kippareiden jäsentä ja aluksen päällikkönä Unto Partinen. Ilma oli aurinkoinen ja tuuli leppoisa lähtiessämme konevoimalla kapeaa väylää satamasta ulos.

Purjehdus kohti itää tapahtuikin mukavassa sivumyötäisessä ja matka taittui nopeasti. Purjehdusparit muodostettiin ja ruorisekä navigointivuoroja vaihdettiin säännöllisesti, joten jokaiselle riitti tehtäviä. Ensimmäinen satama- ja yöpymispaikka valittiin sopivasti väylän vierestä Byön saaresta, läheltä Loviisaa, jossa on Uudenmaan virkistysalueyhdistyksen ylläpitämä retkisatama. Satama on suojaisessa lahdessä, jonka rantaan on helppo kiinnittyä.

Seuraavana aamuna nostettiin purjeet virkistävän aamu-uinnin ja aamupalan jälkeen. Kohta lähdön jälkeen saatiinkin harjoitella ”mies yli laidan” –tilannetta. Nopea reagointi ruorissa, kaksi silmäparia seurasi kohdetta ja kohta mereen pudonnut lippalakki saatiin onnellisesti ylös. Vaihteleva purjehdusreitti antoi hyvää harjoitusta niin ruorissa, navigoinnissa kuin tähystyksessäkin.

Iltapäivällä oltiinkin jo Pyhtään edustalla ja Suursaaren siluetti muutti muotoaan matkan jatkuessa kohti Kotkaa. Aikaina oli jatkaa matkaa aina Haapasaareen asti mutta päätimme kuitenkin jäädä Pyhtään Kaunissaareen yöksi. Rantauduimme navakassa vastatuulella uudelle pienvenelaiturille. Olimme hie-

Lähtötunnelmissa kotisatamassa



Lounas merellä



Rikin korjaus Orregrundissa.

man liian aikaisin keväällä liikkeellä, eivätkä sataman palvelut olleet vielä valmiina eikä avoinna. Satama-alueellakin olivat vielä uuden pienvenealueen vedenalaisten kivien räjäytystyöt kesken. Onneksemme saaren koillisosassa olivat mökki- ja leirintäalueen ravintola- sekä saunapalvelut toiminnassa, pääsimme siis kylpemään saunaan ja uimaan raikkaassa merivedessä. Hyvän illallisen jälkeen sitten uni maittoikin makeasti.

Aamulla keli oli hieman synkempi ja varauduimme sateeseen, vaan eipä sitä vettä juuri tullut. Vastatuuleen luoviessa matka eteni hitaasti mutta varmasti. Loviisan kohdalla tuli keulapurjeen nostimeen vika, joka vaati korjausta satamaolosuhteissa. Onneksi hieman väylän sivussa oli Orregrundin luotsiasema, johon rantauduimme sivulaituriin pois merenkulun ammattilaisten tieltä. Kohta vika olikin jo korjattu ja ruokailun jälkeen jatkoimme matkaa kohti Pellinkiä.

Aurinkokylvyssä ulapalla.



Kiinnittyminen poijuun Pellingissä.

Pellingin Sandholmsuddenissa oli hyvä vierasvenelaituri ja kiinnittyminen poijuun onnistui kerralla. Satama on hyvällä paikalla pienveneväylän lähellä. Satamassa on kesäisin määräpäivinä myös torikauppiaita mutta nyt tori oli hiljainen. Onneksi kahvila-ravintola oli auki ja saimme tutustuttua paikalliseen rantaterassiinkin.

Aamulla jatkoimme matkaa kohti länttä ja ilma oli muuttunut entistäkin synkemmäksi; pientä sadetta ja navakkaa sivuvastaista tuulta. Ei kuitenkaan niin huonoa keliä, etteikö olisi voitu purjehtia. Salmista päästyämme olimmekin sitten sumun keskellä ja siinä saikin olla tarkkana luoviessa kohti ulappaa. Hyvinhän miehistömme navigoi ja tähysti, Unto varmisti turvallisen matkanteon. Nyt sai jo käyttää voimia purjeita käsitellessä hals-

sin vaihdossa ja tasapainoilla veneen kallistellessa voimakkaasti. Onneksi sumu hälveni pian ja kelikin tasoittui, joten matkamme saattoi jatkua mukavammin. Loppumatkan luovimmekin lähes vastatuuleen, perillä veneen kotisatamassa oltiin vasta myöhään iltapäivällä.

Purjehdus oli erittäin mukava, kiitos hyvän ja hauskan miehistön sekä kouluttajan. Onneksemme matkalle sattui lähes kaikenlaista säätä; aurinkoa, sadetta, sumua, myötä-, sivu- ja vastatuulta. Koulutuksellisesti olosuhteet olivat siis erinomaiset. Tuntui, että kaikille osallistujille jäi purjehduksesta hyvä mieli sekä oppia omille purjehduksille.

Jyrki Pulkkanen



Kovempaa keliä ja sumua.





Laivuripolkuni laivurikurssilta jäsenpurjehdukselle ja oman veneeni kippariksi

Heikki Heikkola



Järveltä merelle

Pienenä koltiaisena 1960-luvulla rakensin isäni avustuksella optimistijollan ja opettelin purjehduksen alkeet yritys-erehdys -periaatteella. Innostuin lajista kovasti; tuntui hienolta, kun tuuli vei. Seuraavaksi rakensimme jo isä-poika tiimillä mahonkivanerisen Viklan. Sillä purjehdittiin kilpaakin Valkeakosken Mallasvedellä ja Tampereen Näsijärvellä. Kirpun kokoinen sisareni oli usein gastina. Hauskaa oli. Tuolloin suoritin myös ensimmäisen kerran saaristolaivurin tutkinnon.

Sitten tuli pitkä tauko veneilyyn, opiskelua ja työntekoa noin 45 vuotta. Eläkkeelle päästyämme muutimme takaisin Lauttasaareen, jossa olin asunut myös opiskeluaikanani. Lähellä on meri sekä paljon tutkimattomia rantoja ja vesiä. Teki mieli taas vesille, mutta tällä kertaa merelle. Suuri meri kieltämättä vähän pelotti!

Lähdimme siis venenäyttelyyn. Näyttelyssä vaimoni sanoi, että tuollapa on nätti vene. Vene oli Seiskari 242 CC, akselive-toinen ja hyvillä varusteilla. Samaisella veneellä ajelemme yhä edelleen, nättistä veneestä tuli hyvä vene meille.

Ensimmäinen kesä mentiin varovasti tunnustellen. Piti kat-soa tarkkaan kummalta puolen viittaa mennään, sillä 60-luvulla viittasäännöt olivat vielä ihan toisin päin. Seuraavana keväänä olikin sitten jo pakko mennä laivurikurssille uudestaan päivit-tämään tiedot, edellisestä kurssistahan oli kulunut jo lähes 50 vuotta. Tällä intensiivikurssilla Jylhän Pekka takoi tärkeät asiat mieleemme muistisääntöineen. Kiitokset Pekalle! Lisäksi ilmoit-tauduin Lauttasaaren Kippareiden jäsenpurjehdukselle, jossa teo-rian osaaminen muuttui käytännön osaamiseksi. Tästä kiitokset purjehduksen vetäjälle Partisen Untolle! Tuo kesä sujuikin jo varmemmin ottein.

Seuraavana keväänä olin taas innolla mukana jäsenpur-jehduksella hakemassa vielä lisäoppia ja kokemusta. Tällä ker-taa vähän kovemmassa kelissä ja idän suunnalla. Vasta tämän jälkeen, kolmantena kesänä merellä tuntui varmalta liikkua ku-ten pitääkin. Nyt odotamme jo innolla seuraavaa veneilykautta. Olemme huomanneet, että veneily merellä on paitsi mukavaa, myös hyvin vaativaa.

Lauttasaaren Kipparit on tärkeällä asialla. Onnea 50-vuo-tiaalle!





Maakravusta mukavuusveneilijäksi

Taru Reinikainen

Mieheni on kotoisin Kotkasta ja meri on hänellä ve-
ressä. Sisäsuomalaisena omat veneilykokemukseni
ovat rajoittuneet soutuveneisiin ja ruotsinlaivoihin.
Muutama vuosi sitten mieheni lähestyessä 50 vuo-
den ikää, alkoi hän muistella nuoruutensa veneilykokemuksia.
Minäkin pikkuhiljaa lämpenin ajatukselle ja aloimme hankkia
venettä. Loppujen lopuksi - alkuperäisen budjettimme viisinker-
taistuttua - olimme onnellisia veneen omistajia. Olimme hankki-
neet Raisiosta Halberg-Rassy Rasmus 35 purjevereen. Kumpikaan
meistä ei ollut koskaan purjehtinut.

Ensimmäisenä talvena oli aika hankkia uuden harrastuk-
sen vaatimaa osaamista. Veneillessä ollaan välillä aika kaukana
sivistyksestä. Ajattelin, että minun on opittava purjehduksen pe-
rusjutut ja veneen käsittely. Jos jotain sattuisi, saisin kutsuttua
apua ja rantauduttua veneellä. Tavoitteenani oli saada käytännön
veneilytaidot. Suoritin innokkaasti erilaisia kursseja, saaristolai-
vuri, CEVNI (Euroopan sisävesisäännökset), VHF, purjehduksen
teoria, Diesel-moottorin huolto, rannikkolaivuri- ja purjehtija-
kurssit tuli käytyä. Lauttasaaren Kipparien järjestämällä saaristo-
ja rannikkolaivikursseilla opin navigoinnin perusteet.

Veneily ja meri ovat olleet minulle aivan uusia elementtejä
yhteisessä harrastuksessamme. Minua ei kuvailla ulkoilmamieh-
seksi, joten veneen hankinta hämmästytti eniten itseäni. Har-
rastus, jossa vietetään raikkaassa meri-ilmassa 24 tuntia vuoro-
kaudessa ei kuulunut unelmiini. Meille S/Y Baloo on liikkuva
kesäkotona. Välillä intoudumme vauhdin huumaan purjeilla, mutta
vastaavasti nautimme tyyneillä keleillä rauhallisesta putputtelusta
moottorin avulla.

Mieheni unohti kokonaan mainita talviveneylystä unelmoi-
dessamme omasta veneestä. Ensimmäiset talvet veneen huolto-
hommissa, mitä vaihtelevimmissa keleissä, olivat koettelemuk-
sia. Räntäsateessa pressujen virittäminen uudelleen paikalleen
ei vastannut käsitystäni mukavasta harrastuksesta. Pikkuhiljaa
taitojen karttuessa talvihuollotkin ovat alkaneet sujua sutjakam-
min. Samoja asioita ei tarvitse toistaa useasti ja hommat sujuvat.
Aurinkoisina kevätpäivinä jopa nautin veneen pohjan maalaa-
misesta tai propellin kiillottamisesta.

Eniten nautin veneillessäni Suomen rannikon kauneudes-
ta. Upeita maisemia löytyy niin idästä kuin lännestäkin, suosik-
kejani ovat söpö Haapasaari ja Jurmo Ahvenanmaalla sekä Saa-
ristomerellä jylhät kalliomaaisemat. Veneilyssä pystyy yhdistämään



kaupunkiloman rantalomaan. Turku on jokakesäinen suosikkini,
Uusikaupunki ja Hamina houkuttelevat pienenä. Upeita
paikkoja on koettavaksi vuosikausiksi eteenpäin.

Kauniilla luonnonvaraisilla saarilla on mukava retkeillä.
Paistaa makkaraa nuotiopaikalla, kuvata kasveja, eläimiä ja ym-
päristöä. Kuulaat loppukesän päivät ovat kävelyretkille parhaita
hetkiä auringon vielä lämmittäessä.

Lomilla nukumme pitkään. Mukavuusveneilijöinä läh-
demme satamista yleensä viimeisinä. Avuksemme ovat tulleet
ennakkovarattavat venepaikat. Ihana palvelu. Ruuhkaisimpien
vierasvenesatamien palvelut ovat nykyään auki myöhään. Ehdim-
me nauttimaan saunasta, ruoasta ja kauniista auringonlaskuis-
ta satamissa. Aamuisella hoitelemme venetäydennykset kaikessa
rauhassa. Välillä nautiskelemme ihan vain lönkänä veneellä.
Aurinkoisella säällä mieheni virittää minulle riippumaton. Usein
olemme illan viimeisiä saunoja. Loppukesän pimeinä iltoina
saunominen kynttilänvalossa on tunnelmallista.

Sadepäivät satamassa, viltin alle kätkeytyä, punaviinila-
sillisesta nauttien ja kirjaa lukien ovat tunnelmallisia. Kynttilät
luovat mukavaa lämpöä kabiiniin sadepäivinä. Meillä on tapana
pitää aikataulut väljinä. Emme ole ensimmäisinä uhkaamassa
sään jumalia. Kiiruhda hitaasti on mottomme veneilyssä.

Onnea Lauttasaaren Kippareille!

www.maakrapuseilaa.com

Sielunmaisema - Meri

Päivi Toijonen

Meri on ollut lähelläni tavalla tai toisella koko elämäni. Lapsuuden ja nuoruuden asuin Vuosaarella, jossa meren läheisyys oli helposti tavoitettavissa niin kesäisin kuin talvisin. Muistoissani ovat uimaranat perheen ja kavereiden kanssa sekä talven pilkkiretket faijan kanssa.

Kesälomat perheeni vietti kuitenkin Inkoon saariston Bergskärissä teltaillen. Sinne pääsimme Barösundin lossirannasta puisella kalastajaveneellä. Saaresta oli näkymä ulkomerelle, jonka luodoilla kävimme paljon kalastelemassa ja nauttimassa kesäpäivistä.

Tavatessani mieheni meitä yhdisti rakkaus mereen. Häneläkin oli takanaan elämän mittainen suhde mereen ja saaristoon. Reilut parikymmentä vuotta olemme nauttineet lapsinemme ajasta Varsasaarella. Aluksi kuljimme sinne soutuveneellä, sitten tuli pieni Buster Sun. Jostain syystä minua ei kiinnostanut ikinä moottoriveneellä ajo, sen hoiti mallikkaasti aina mieheni. Pari vuotta sitten mieleni kuitenkin muuttui ja halusin kokeilla. Tämän jälkeen en olisi miestäni enään rattiin päästänytään. Se vapauden tunne meren päällä oli huikea. Tästä innostuneena os-

timme viime kevättälvellä hieman isomman Busterin, jotta pääsisimme liikkumaan paremmin huonommillakin säillä. Mieheni oli tehnyt minulle selväksi, että laivurikurssi olisi kuitenkin ensin yhdessä käytävä, koska minulla ei ollut niin minkäänlaista tietoa yhdestäkään merimerkistä.

Näin ilmoittauduimme työväenopistoon Pekka Jylhän vetämälle Saaristomerenkulun intensiivikursille Itämerentalolle. Kurssi kesti kaksi viikonloppua ja se osoittautui erittäin haastavaksi, sillä mikään kuin ilmansuunnat eivät olleet minulle tuttuja ennestään. Kurssi ja tenttiin valmistautuminen otti niin koville, että jopa parisuhteemme joutui kovalle koetukselle. Seuraavat viikot kuluivat tehtäviä harjoitellessa ja tenttiin lukiessa. Tenttipäivänä koin olevani vielä aika ulalla asioista ja meinasin jättää väliin koko tentin. Noh, homma vietiin kuitenkin maaliin erinomaisin arvosanoin. Tentin jälkeen mieheni jutusteli valvojan kanssa ja sai mainoslehtisen Lauttasaaren Kippareiden järjestämästä helatorstain purjehduksesta. Tähän ainutlaatuiseen tilaisuuteen päätimme välittömästi tarttua!

Purjehdus kaikkine sen tuomine kokemuksineen oli aivan mahtavaa. Se nousee yhdeksi elämäni ikimuistoisista tapahtu-

mista! Kapteenimme Unto Partisen rauhallinen ja asiallinen suhtautuminen koko purjehduksen ajan oli erittäin ihailtavaa. Muilla miehistön jäsenillä oli jo jonkin verran purjehduskokemusta takana, joka helpotti meidän mukana oloamme huomattavasti. Purjehdimme vuorotellen pareittain, toinen ohjasi ja toinen navigoi. Oli hienoa oppia uusia asioita ja voittaa omia pelkojaan. Kohdallemme sattuiivat kaikki mahdolliset sääilmiöt, jotka näin jälkikäteen ajatellen olivat juuri tämän purjehduksen suola. Toki maisemanavigointi olisi näin aloittelijalle helpompaa, jos sää olisi selkeä ja tuuli hiljainen. Omat haasteensa kohdallani aiheutti myös kulkuneuvomme eli purjevene. Kokemusta liikkumisesta kun oli siihen mennessä ollut vain suoraan eteen ja taaksepäin. Nyt piti ottaa huomioon myös purjeveneen eteneminen, purjeet ja tuulensuunnat turvarajoineen. Toisia seurailen ja kuunnellen opin reissulla paljon, mutta ennen kaikkea opin itsestäni. Koin, että kurssilla navigointi oli helpompaa, koska siinä eivät aika, sää, virrat, eivätkä muut veneilijät vaikeuttanut asiaa. Mutta ehdottomasti hienompaa on navigoida oikeasti luonnossa.

Purjehduksen jälkeen olemme ajelleet moottoriveneellämme pääsääntöisesti Helsingin ja Espoon vesillä. Kävimme toki myös Porkkalassa, Inkoossa, Barösundissa, Bjursissa sekä myös muistelemassa lapsuuden kesieni Bergskäriä kesän parhaina hellepäivinä. Tällöin nautimme, meri oli pläkä ja päällämme vain uimapuvut. Vauhtimme oli niin rauhallinen, että maisemanavigointia pystyin jälleen harjoittelemaan. On näet todettava, että maisemanavigointi on vaikeaa moottoriveneessä, kun vauhti on kova. Sen verran vene heiluu, etten onnistu kiikareilla saamaan merkkejä näkyville, vaikka näkyvyyskin olisi hyvä. Myös joidenkin merimerkkien värien haalistuminen tuotti minulle ajoittain ongelmaa. Käytössämme oli merikartan lisäksi myös plotteri ja loistava navigointisovellus, ihan vain varmuuden vuoksi. Jälkimmäisillä veneily on kuitenkin ehkä liian helppoa, kyllä merikartan luku- ja maisemanavigointitaito on aika hienoa omata. Olen ylpeä kurssin ja purjehduksen tuomista taidoistani ja onnistumisen kokemuksista. Mökkimme seinää koristavat molempien kehystetyt diplomit tästä muistona.



Näkymä Bockhamn laguunin kallioilta



Polkuni purjehtijaksi

Rolf Paulow

Kahdeksankymmentäluvun alkupuolella HSK:n rannoilla Lauttasaassa kuljeksi nuori mies ihailemassa veneitä. Ne ovat isompia kuin ne pienoismallit, joita hän on vuosia rakentanut ja joilla hän on ”purjehtinut”. Niistä erityisesti yksi upeassa kunnossa oleva Lightning kiiltävine, lakattuine mahonkikylkineen hivelee silmää. Nuori mies jättää veneeseen pahvilapun ”Haluan ostaa” ja yhteystietonsa. Vuoden päästä vanhempi herrasmies ottaa yhteyttä ja upea, mahonkinen Lightning saa uuden omistajan, Rolf Paulowin.

Into päästä kokeilemaan venettä on valtava, joten ei kun vesille. Ja uteliaisuus kokeilla, kuinka pienoismallilla tehdyt purjehdukset sujuvat oikealla veneellä. Ensimmäinen purjehdus suuntautuu Lauttasaaren selälle, lähtö ja rantautuminen tapahtuu tietysti purjeilla. Alkaa itseopettelu käytännössä onnistumisen ja erehdyksen kautta. Sen verran pienoismalliharrastuksesta on apua, että mitään isompia havereita ei satu, mitä nyt kerran tulee Kaivopuiston edustalla huomattua, että kääntyessä kannattaa olla riittävästi nopeutta tai muuten voi joutua reamarin väärälle puolelle.

Uteliaisuus, into ja kokeilunhalu saavat vaihtamaan venettä melko tiuhaan. Lightning vaihtuu Scamperiin, sen jälkeen tulee Avance 245, jossa on jo sisämoottori. Siitä huolimatta liikkeelle lähdetään ja rantaan palataan purjeilla. Purjehdukset ovat päiväpurjehduksia viikonloppuisin, mutta kesällä päivät ovat ilahduttavan pitkiä. Myös lähes kaikki illat purjehditaan ja opitaan lisää, veneestä on hyvä katsella, mitä muut tekevät ja miten. Avancen kanssa purjehdusreviiri laajenee Porvoon ja Porkkalan väliseksi alueeksi. Vaikka merimerkit on tietysti tullut opeteltua ja kartanlukukin tullut tutuksi, on tähän asti pärjätty ajatuksella ”purjehtimaan oppii purjehtimalla.” Ja kokeilemalla, kyselemällä kokeneemilta. Maileja kertyy reilut neljä tuhatta!

80-luvun loppupuolella tulee pikkuhiljaa tarve tutustua veneilyyn kurssien ja teorian kautta. Rolf suorittaa mm. rannikko- ja saaristolaivurikurssit, käy VHF- ja LRC-kurssit, suorittaa ensiapukurssin, pelastautumiskurssin, kansainvälisen huviveneen kuljettajan lupakirjan, vuokraveneenkuljettajan lupakirjan, antaa avomeripäällikön näyttökokeen, saa tarvittavat paperit ja luvat sekä purjehtii Saimaan kanavaa pitkin Helsingistä Saimaalle. Veneily saa uuden ulottuvuuden, kun veneeksi vaihtuu 29-jalkainen Hallberg Rassy. Yhteistyö maahantuojan kanssa tuo mukaan venemessut. Näihin kaikkiin Rolf tietysti purjehtii veneensä, niin

Naantaliin, Hankoon, Porvooseen kuin Savonlinnaankin. Myös vene vaihtuu 80-luvun loppupuolella, tilalle tulee 340 Najad. Myös tämä vene on näytillä messuilla, jonne tietenkin mennään edelleen purjehtien. Purjehdusreviiri laajenee ja nyt purjehditaan jo ulkomaille asti: Ruotsiin, Osloon, Viroon ja Saksaan. Intokin on edelleen tallella, maileja tälle veneelle tulee 21 000. Viisi päivää taitaa olla pisin aika, jonka vene seisoo kotilaiturissa.

Kilpailuihin Rolf on matkaveneellä osallistunut sen verran, että tunnelma pysyy: Kotka-Suursaari-Kotka-kilpailussa (nykyinen Espoo Suursaari race) on saavutettu neljäs sija. Hanko-Sandhamn kilpailu, Gotland Runt on myös tullut kisattua. Nykyisin enää Helsinki Tallinna Race eikä sitäkään enää viime vuosina omalla veneellä, mutta kilpailun tunnelma säilyi näinkin.

2000-luvulla syntyy kiinnostus ja mahdollisuus ryhtyä opettamaan. Rolfista tulee ensin purjehduksen ohjaaja, sitten opettaja ja lopulta avomeriopettaja.

Tähän mennessä maileja on kertynyt yli 75 000, veneen raitissa istuttuja tunteja yli 12 000 ja purjehdittuja maita yhdeksän. Nykyään laiturimanööverit tehdään koneella, mutta heti, kun sataman aallonmurtaja on ylitetty, nostetaan purjeet. 40 vuoden purjehdusuran jälkeen Rolf toteaa, että vaikka mitään sen isompaa ei koskaan olekaan sattunut, niin turvallisuus veneilyyn olisi kyllä tullut helpommalla suorittamalla sekä teoreettisen merenkulun että käytännön purjehduskurssit ensin. Näiden kymmenien tuhansien mailien jälkeen oma purjehdusreviiri on löytynyt pohjoiselta Pohjanlahdelta, jossa Rolf puolisoineen nauttii puhtaista purjehdusvesistä sekä väljyydestä ja valoisista öistä.

Mikä sitten veti mukaan Lauttasaaren Kippareiden toimintaan? Maisemanavigointiharjoitukset, tutkakurssit, harjoitusajot yhdessä Helsingin navigaatioseuran *Navis*-veneellä, sokkoajo-harjoitukset, silloiset eskaaderipurjehdukset ja solmukurssit. Tutustumiskäynnit olivat myös kiinnostavia. Lukuisista käydyistä kurseista Rolf mainitsee mieleenpainuvimpana spinnukurssin. Se opetti luonnollisesti erilaisia tapoja jipata spinnu ja madalsi kynnystä käyttää spinnua. Spinnu nouseekin tänä päivänä suosiollisissa tuulissa usein ja ah, sitä vauhdin hurmaa!



Laivakoira Valppis tähystää tarkkana Rolfin sylissä, että suunta pysyy.

Lauttasaaren Kippareiden aktiivinen toimija jo 33 vuotta

Unto Partinen

Yhdistysten elämä on usein pientä aaltoliikettä, välillä toiminta on aktiivista ja ihmiset innokkaita, toisinaan aktiviteetteihin tulee notkahduksia eikä oikein innokkaita luottamustoimien hoitajiakaan tahdo löytyä. Niin on ollut Lauttasaaren Kippareidenkin toiminnassa. Näissä toiminnan suvantokohdissa on kuitenkin aina löytynyt ihmisiä, kenelle yhdistystoiminnan jatkuminen on ollut sydämenasia. Ihmisiä, jotka ovat pyyteettömästi ja omaa aikaansa säästämättä tehneet kaikkensa yhdistyksen parhaaksi. Yksi näistä on Unto Partinen. Unto tuli mukaan Lauttasaaren Kippareiden toimintaan vuonna 1987, vuosi sen jälkeen, kun hän oli suorittanut rannikolaivurikurssin. Tuohon aikaan ei vielä saaristolaivurikurssia

ollut tarjollakaan. Unto osallistui vuosikokoukseen keväällä 1987 ja tuli saman tien valituksi yhdistyksen hallitukseen.

Untolla on vuosien saatossa ollut mitä erilaisimpia pestejä hallituksessa aina varakommodorista jäsenrekisterin hoitajaan ja hallituksen rivijäseneen. Rivijäsen ei tosin ole oikea termi miehestä, joka tuntee yhdistyksen kuin omat taskunsa. Unto on myös kymmeniä vuosia ollut sekä yhdistyksemme linkki kattojärjestöömme Suomen Navigaatioliittoon että laivurikurssien opettaja Pekka Jylhään. Hän on erittäin ansiokkaasti hoitanut mm. kaikki laivuritentteihin liittyvät käytännön asiat; tenttitilojen varaamisen, valvojat, tenttipapereiden ja diplomien tilaamisen sekä tulosten tiedottamisen laivurikokelaille.



Kevät tuuli kuljettaa, lepovuoro nauttii matkasta.

Monelle meistä Unto Partinen on ollut myös ensikontakti Lauttasaaren Kippareiden toimintaan, sillä hän on kipparoinut yhdistyksemme perinteisiä Helatorstain jäsenpurjehduksia jo vuosia.

Unton oma innostus kouluttautumiseen ei suinkaan loppunut rannikolaivurikurssin suorittamiseen. Jo veneilyuran alkuvuosina hän suoritti mm VHF-tutkinnon ja tutkakurssin. Vuonna 1991 Unto suoritti Kalevi Korennon opetuksessa avomerilaivuritutkinnon. Oppimishalu ja tiedonjano on vuosien varrella saanut osallistumaan monenmoisille kursseille, tapahtumiin ja vierailuille. 1990-luvulla Unto veti myös veneenkäsittelykurseja Kalevi Korennon luovuttua tehtävästä. Näitä kurseja ajettiin Navis-veneellä veneen päälliköiden määrätessä ajettavat tehtävät, joihin kuului mm. sokkona ajoa. Unto sai jo tuolloin paljon kiitosta rauhallisesta ja kärsivällisestä tyylistään; tyylistä, josta jäsenpurjehdukselle osallistujat ovat häntä kerta toisensa jälkeen kiitelleet. Ainakin myös itselleni juuri Unton rauhalliset ja selkeät ohjeet ja kannustava ote veneilyharrastuksen alkumetreillä olivat suuressa merkityksessä harrastuksen jatkamisen kannalta.

Matkalla Höga Kustenilta pohjoiseen, gastina ollessa voi nauttia kuomun suojassa alkukesän auringosta.



Itämeren pohjoisimman sataman poiju/postilaatikko, N65 51,07' E 22 39,00'

Mikä sitten on saanut Unton jatkamaan kaikki nämä vuodet? Vastaus on Untolle helppo: kaverit ja tuttavat sekä hyvä yhteistyö laivurikurssien opettajan Pekka Jylhän kanssa. Näihin vuosiin mahtuu tietysti myös valtava määrä hienoja muistoja sekä vaimon että kavereiden kanssa purjehdittaessa. Päälimmäisenä ehkä nousee Untolle mieleen eräs syksyinen reissu Viron Lohusaloon, jossa kaverukset viettivät kolme päivää satamassa tuulen puhkuessa 20 m/s ja nelimetristen aaltojen pauhatessa merellä. Sekin myrsky onneksi laantui ja kaverukset pääsivät palaamaan turvallisesti kotiin Lauttasaareen. Toinen mieleenpainuva reissu oli purjehdus Ahvenanmaalta Höga kustenia pitkin Pohjanlahden pohjoisimpaan kohtaan Kemissä neljä vuotta sitten. Reissu kesti 12 vuorokautta ja reissusta sai oikein diplominkin.

Yhdistystoiminnan vastapainona toimii tietysti purjehdus, kesällä reissussa saatetaan olla kaksikin kuukautta putkeen. Purjehduksessa viehättää eniten luonnon voimalla liikkuminen, hiljaisuus, luonnon läheisyys ja aikatauluttomuus. Matkanteko on edullista, luontoa ehtii tarkkailla kiireettä kaikessa rauhassa ja

nykyinen vene tarjoaa hyvät asumistilat. Unto yöpyykin mieluiten rauhallisissa luonnonsatamissa, jotka ovat vuosien varrella tulleet tutuiksi. Saarista löytyy myös hienoja marjastus- ja sienipaikkoja, joskus jopa niinkin, että on pitänyt kesken reissun tulla kotiin tyhjentämään marjasaalis kotipakkaseen. Kesän pitkät purjehdukset päättyvät pariskunnalla aina Lauttasaaren Pursiseuran rapuregataan, johon tuttu ja tiivis kaveriporukka kokoontuu vuodesta toiseen.

Kuten alussa mainitsin, niin Unto on ehdottomasti ollut ja on edelleen yksi Lauttasaaren Kippareiden pitkäaikaisimmista kantavista voimista. Hän on kaikki nämä vuodet jaksanut opastaa meitä uudempia hallituksen jäseniä yhdistyksen historiaan ja ollut aina valmis tekemään enemmän kuin osansa. Minulla on suuri ilo ja kunnia saada lämpimästi kiittää Unto Partista hänen Lauttasaaren Kippareiden eteen tekemästä pyyteettömästä ja omistautuneesta työstä.

Jobanna Wärnhjelm





Elämän ja opiskelun pitäisi tuntua hyvältä pohtii Pekka Jylhä vastapäätä pöytää ja siemaisee kahvikupistaan. ”Asia ei ole ulkopuolisesta opettajasta tai muistakaan ulkopuolisista tekijöistä kiinni. Se on minusta itsestäni kiinni”. Ja hetken pohdiskeltuaan pukee edelleen ajatuksiaan lauseiksi.

”Se on tunnelma. Hyvässä tekemisessä on kyse siitä, että luodaan tila, jossa asiat ovat mahdollisia. Ja näin on myös kyse kaikessa korkeatasoisessa oppimisessä. Oppimisessa asia lähtee kunkin henkilökohtaisesta sopusoinnusta”.

Opettamisen ja oppimisen prosessi on jatkuvan mielenkiinnon kohde, mitä Pekka on tutkinut jo yli viidentoista vuoden ajan. Yhä edelleen tiiviit kontaktit maailman tämän alan huippututkijoihin pitävät hänen mielen ja fokuksen opettamis- ja oppimistieteen aallonharjalla.

**”Navigare necesse est, vivere non est necesse”
ei Jylhän perheessä yksinään täyty; ”Musica est necesse et”**

Musiikilla on yhä hyvin suuri merkitys Pekan ja vaimonsa Maikin jokapäiväisessä elämässä.

Vuodet ammattimuusikkona Euroopassa ja kotimaassa näkyvät ja kuuluvat edelleen Jylhän perheen arjessa. Näin myös kyseisenä tammikuun torstaipäivänä 2020, kun tapasin Pekan heidän Espoon kodissaan; viuluopiskelija ja Pekka olivat juuri saaneet oppituntinsa tältä kerralta päätökseen.

Kodin aistikas tunnelma huokuu kahden ihmisen intohimoa purjehtimiseen sekä musiikkiin.

Palataan vielä oppimisen prosessiin. Samaa tunnelman ja tilan filosofiaa Pekka toteuttaa myös soitonopettajana.

”Isompaa ryhmää opettaessa on tärkeää, että oppitunnilla työrauha säilyy ja opetustilanteessa pysytään asiassa” hän painottaa.

”Veneilyn ja musiikin oppiminen ei kaikessa yksinkertaisuudessaan eroa pohjimmiltaan muusta oppimisesta: opiskele rauhassa, harjoittele käytännössä ja kerta. Ja muista, elämän ja opiskelun pitää tuntua hyvältä”.

”Opiskele rauhassa. Taitojen oppiminen on prosessi, mikä vaatii palautumisen ja tätä kautta syventymisen aiheeseen. Kii-rehtiminen on opiskelussa yksinkertaisesti huono asia. Valitettavan hallitseva ajatus myös veneilyn opiskelussa on kuitenkin jo klassikoksi noussut; mulle kaikki heti tässä ja nyt”.



Pekka Jylhä, saaristo- ja rannikkonavigointikurssien opettaja 1991-2020.



Hyväksi koettu 12 - 13 viikon pituinen kurssi on tuonut Pekalle maineen yhtenä niistä harvoista navigoinnin opettajista, jotka ovat teettäneet tuhansia rannikko- ja saaristotutkintoja ja joiden oppilailla on erittäin korkea tenttien läpäisyprosentti.

Myös usean vuoden osallisuus Navigaatioliiton tutkintolautakunnassa sekä alan oppikirjojen toimitustyöryhmissä antavat miehelle perspektiiviä, mistä puhua.

”Veneily koostuu navigointitaidoista, veneen käsittelytaidoista ja yleisistä merimiestaidoista. Saaristo- ja Rannikkokursseilla opiskellaan navigoinnin teoriaa. Veneen käsittely- ynnä muut taidot hankitaan muualla”.

Saaristonavigoinnin opiskelu ja tentti luonteeltaan on Pekan mukaan jotakuinkin kohdallaan. ”Tämän hetkisestä opiskelusta saa hyvin tarvittavat perustiedot ja perusopit, joilla lähteä jatkamaan opiskelemista käytännössä”. Ja tässä Pekka haluaa jälleen painottaa opiskelua käytännössä.

”On itsestään selvä asia, että tentitty Saaristonavigaation kurssi ei yksistään voi antaa kovinkaan suuria valmiuksia merellä liikkumiselle. Harjoittele käytännössä ja kerta.

Sen sijaan Rannikkonavigoinnin opiskeluun on tulossa muutoksia ja se on ehdottoman hyvä asia. Suuri haave olisi saada opiskeluun hyvätasoista digitaalista opetusmateriaalia”. Pekalla on jo olemassa digitaalisia protoja opetuksen avuksi ja sujuvoittamiseksi. Ja samalla hän painottaa, että esimerkiksi PowerPoint ei ole hänen tarkoittamaansa digitekniikkaa.

”Yhä suuremmat ja tehokkaammat huviveneet yleistyvät. Samaan aikaan sähköisten navigointivarusteiden hinnat laskevat ja näin välineiden alhaisempi hankintakynnys luo helposti kyseenalaisen illuusion kookkaan veneen käsittelytaidoista”. Pekan

vahva mielipide on, että navigoinnin pitää sujua ilman elektroniisia apuvälineitä. ”Elektroniset apuvälineet ovat hyviä apuvälineitä, mutta navigointi merellä ei koskaan voi olla yksinomaan elektroniikan varassa. Paperista merikorttia on kyettävä seuraamaan”.

Ja jälleen Pekka antaa pohjaa lausumalleen; tiivis ja jatkuva yhteistyö Raymarine Finlandin kanssa mahdollistaa hyvän ja päivitetyn näköalapaikan sähköiselle navigoinnille ja sähköisen navigoinnin tulevaisuudelle.

Aiemmin mainittuun käytännön opiskeluun Pekka lisää myös yli kaksikymmentä vuotta toimineen Abregon, yhden arvostetuimmista purjehduskouluista. Monien eri asteisten kurssien ohessa mainittakoot esimerkiksi Saaristopäälikkökurssi, joka valmentaa tarvittavaan veneilytaitoon muun muassa Kansainvälisen huviveneenkuljettajan pätevyyskirjaa varten. Abregon veneillä suoritetaan myös erittäin suosituiksi osoittautuneet maismanavigoinnin kurssit, joita voisi luonnehtia ensimmäisiksi käytännön opiskelun tilanteiksi Saaristo- ja Rannikkokurssien jälkeen.

Useiden vuosien ajan Pekka on ollut opettamassa myös purjehduksen opettajia.

”Optimistijolla Saimaalla, alle kouluikäisenä, oli ensituntamani purjehtimiseen”. Siitä lähtien vesi ja veneily ovat kuuluneet ja kuuluvat edelleen kiinteästi Pekan elämään.

Vuonna 1991 Pekka Jylhä otti vastaan pestin Saaristo- ja Rannikkonavigoinnin opettajana Lauttasaaren Kippareiden ehdotuksesta, kun edeltävä opettaja väistyi syrjään.

Ja Jylhä jatkaa yhä edelleen muun muassa navigoinnin opettajana.

Dick Lindberg



Pekka Jylhä avaamassa harjoitustehtävää oppilaalle.

Navigaatioliiton pätevyystunnukset

Navigaatioliiton tutkinnon läpäisseen jäsenen tunnistaa rintapieleen tai päähineeseen kiinnitetystä tunnuksesta tai veneessä liehuvasta viiristä.



Saaristolaivurin kokardi



Saaristolaivurin rintamerkki



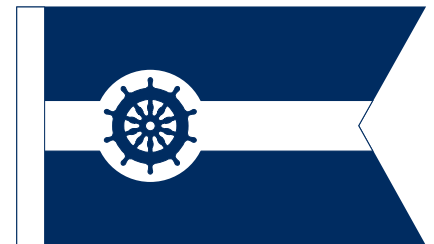
Saaristolaivurin pätevyysviiri



Rannikkolaivurin kokardi



Rannikkolaivurin rintamerkki



Rannikkolaivurin pätevyysviiri



Avomerilaivurin kokardi



Avomerilaivurin rintamerkki



Avomerilaivurin pätevyysviiri