

PURSI

Suomalainen Pursesura

2 / 2010



Lipunnosto lauantaina 1.5.2010 klo 13
Kevättalkoot maanantaina 7.6.2010 klo 17

Unique Experiences



**Toivotamme Suomalaisen Pursiseuran jäsenet tervetulleiksi
hyvän tuulen Saareen!**

Saaren herkullinen Vappulounas 1.5.

Lipunnoston jälkeen perinteinen Vappulounas 44,50 € sis. tervetulumalja, alkuruoka-
buffet, pääruoka ja jälkiruoka. Lasten buffet 8,00 € (3-6 v.) / 14,00 € (7-12 v.)

Pöytävaraukset viimeistään pe 16.4. mennessä

Muista Äitiä 9.5.

Herkullinen Äitiäpäivämenu tarjolla su 9.5. Kattaukset klo 12 ja 15.

43,00 € sis. onnitelumalja, alkuruokabuffet, pääruoka ja äitiäpäiväkakkua

Lapsille oma Buffet 8,00 € (3-6 v.) / 14,00 € (7-12 v.)

SPS:n Jäsenedut

Pursiteria 8 € ja olut/viini 4 € Pursibaarissa nautittuna sekä

- 15 % alennus à la carte annoksista kaikissa A&S Ravintoloissa

(Maksimissaan 4 henkilön seurueille. Etu ei ole voimassa juhlapyhinä eikä koske rapuja tai muita ravintolakohtaisia erikoisannoksia, kuten karhua/kaviaaria)

Saaren Aukioloajat Kesä 2010

Touko- ja syyskuu: ma-su klo 16.30-23 (ryhmille avoinna tilauksesta myös lounasaikana)

Kesä-, heinä-, elokuu: ma-la klo 12-23, su 16.30-22

Vappu 1.5. kattaukset klo 13 ja 16.30, Äitiäpäivä 9.5. kattaukset klo 12 ja 15.

Helatorstai 13.5. klo 16.30-(22), Juhannus 25.-27.6. suljettu, 28.6. klo 16.30-23, 1.-2.10. klo 16.30-(23)

Oikoukset aukioloaikaan pidätetään. Ryhmille avoinna ennakketilauksesta lokakuun puoliväliin asti!

Lämpimästi Tervetuloa!

Anne & Sakari, Cilla & Mika sekä koko Saaren väki



Varaukset ennakkoon A&S Ravintoloiden Myyntipalvelusta:

puh. (09) 7425 5505 / sales@asrestaurants.com

www.asrestaurants.com

Ravintola Saari, Sirkoleenari, 00250 Helsinki, puh. (09) 7425 5566

PURSI

Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

Vastaava päätoimittaja

Eero Mörä
Tarkk'ampujankatu 8 A 12,
00150 Helsinki
Matkapuhelin: 050-2682
eeromora@luukku.com

Ilmestymisaikataulu 2010

Nro	Aineistopvm	Ilmesty
3	2.7.	vko 33

Painopaikka Painojussit Oy, Kerava
Painos 500 kpl

SUOMALAINEN PURSISEURA RY

Toimisto ja postiosoite

Kankurinkatu 7, 00150 Helsinki
Puhelin 050 342 2836
Faksi (09) 633 603
info@suomalainenpursiseura.fi
www.suomalainenpursiseura.fi

**Sirpalesaaren kesätoimisto ja
kilpailutoimisto**

Puhelin 050 329 7298

Pankkiyhteys:

Nordea 101830-76028
Viitenumero on aina annettava
maksettaessa.

Toimisto on auki Sirpalesaarella
ti 4.5. alkaen tiistaisin ja torstaisin
klo 17.15 - 19.45.

PURSI 2/2010

SISÄLTÖ

Pääkirjoitus	4
Telakka tiedottaa	5
Kuulutus	6
Sammutinhuolto	6
SPS:n toimintakertomus 2009.	7
Matkakertomus, Helsinki-Saint-Brieuc osa 2, Pohjanmeri ja	
Englannin kanaali	14
Iltratreenit	21
Nicetoimikunta tiedottaa	22
Vartiointi	22
In Memoriam, Ensio Nikkari	23
Yhteysaluksen aikataulu Sirpalesaaren puhjehdus- kaudella 2010	24

SPS:n uusia jäseniä:

Aleksi Koskelin
Outi Ojala
Sippo Falck

Tervetuloa joukkoon!

*Kansikuva: Majakka siintää jo, S/y Suna,
kuvaaja Ravil Asis*



Pääkirjoitus

Suomalaisen Pursiseuran kevätkokouksessa 18.3.2010 hyväksyttiin rutiininomaisesti vuoden 2009 toimintakertomus, joka löytyy toisaalta tässä lehdessä. Samoin hyväksyttiin vuoden 2009 tilinpäätös sekä myönnettiin vastuuvapaus hallitukselle. Kokouksen jälkeen pidetyssä uusien jäsenten esittelytilaisuudessa voitiin todeta SPS:aan saadun hyvän joukon aktiivisia uusia jäseniä, kokeneita purjehtijoita kaikki. Lämpimästi tervetuloa, uudet jäsenet!

Rutiiniasiat eivät siis kokousta keskustelluttaneet. Sen sijaan runsaasti mielipiteitä nostatti HSRM (Helsinki Sail Race Management) eli yhdistys, johon SPS:kin kuuluu ja joka on ottanut tehtäväkseen paitisi tulevan kesän juniori-PM:ien, niin myös olympialuokkien vuoden 2011 EM-kisojen järjestämisen. Sekä kisojen puolesta että vastaanpuhujia kokouksesta löytyi.

EM-kisojen ympärillä on muutoinkin ollut paljon keskustelua. Tuoreeltaan on saatu kuulla, että Helsingin kaupungin rahoituksen varaan ei

paljon voi laskea – EM-kisojenhan oli toivottu mahdollistavan kisapaikkoihin liittyvän infrastruktuurin uusimista myös veneseurojen satamissa. Alkuperäisenä tavoitteenahan oli saada kisoille näkyvyyttä tuomalla ne lähelle rantoja mm. Sirpalesaaren eteläpuoleiselle merialueelle. Taloudellisesti haastavat ajat ovat kuitenkin asettamassa omia ehtojaan. Lähiajat vasta näyttävät, millaiset EM-kisat Helsinkiin ovat vuonna 2011 tulossa. Virallisesti SPS on pyrkinyt seuraamaan, mitä kisojen osalta tapahtuu. Hengessä ollaan mukana, kukkaronnyörejä pidetään tiukalla.

SPS:n asiat ovat mallillaan, puitteet kunnossa. Kovan talven taittumista odotellaan ja toivotaan, ettei sataman infrastruktuurissa olisi tapahtunut mitään yllättävää.

Helsingissä 30.3.2010, Merisataman 80 senttisen jään sulamista odotellen

Eero Mörä

Telakka tiedottaa

VESILLELASKUISTA.

Vesillelaskut aloitetaan säiden salliessa viikolla 17 ja päätetään viikolla 23. Talven mahdollisesti pitkittyessä aloitusta lykätään vastaavasti ja siitä ilmoitetaan verkkosivuilla sekä telakan ilmoitustaululla. Veneitä lasketaan veteen vain keskiviikkoisin (15 kpl/ilta) ja viikolla 18 veneitä ei lasketa laisinkaan.

Nostolistat tulevat huhtikuun puolivälissä telakan ilmoitustaululle. Kannattaa varata laskuaika hyvissä ajoin ja varmistaa, että vene myös tuolloin on laskukunnossa. Viime hetken peruutukset ovat harmillisia, paitsi telakalle, niin myös toisille jäsenille.

Vesille laskun nopeuttamiseksi tulisi pukkien tassujen aluset maalata jo ennen nostoa. Apuna maalauksessa voi käyttää seuran vapaana olevia tönäreitä. Jos olet epävarma miten niitä käytetään turvallisesti niin kysy vaikkapa minulta (Jussi Auvinen / 0400 211 100).

Samalla kun maalaat myrkyjä pohjaan niin piirrä pukkiisi siitä mahdollisesti puuttuvat veneen nimi ja ”keula”/”perä”.

JOLLAPAIKOISTA.

Seuralla on ollut kaupungilta vuokrattuna 32 mantereella olevaa jollapaikkaa. Paikan lunastaneita ja siitä vuokran maksaneita oli esimerkiksi viime kaudella yhdeksän (9) kappaletta.

Vuokrauskäytäntöä muutetaan siten, että jollapaikat jäsenille vuokrataan toistaiseksi voimassa olevilla sopimuksilla.

Sopimukset alkavasta kaudesta lukien on tehtävä huhtikuun loppuun mennessä. Sopimuslomakkeet toimistosta (ja mahdollisesti netistä?).

Ylimääräisten jollapaikkojen vuokrasopimus kaupungin kanssa irtisanotaan.

Jäsenet, jotka ovat säilyttäneet jolliaan käyttämättöminä po. paikoilla, kuljettakoot omansa pois ennen kuin kaupunki tekee sen telineitä purkaessaan.

VENEPAIKKASOPIMUKSISTA.

Vieläkin on joitakin satamaamme (todennäköisesti) tulossa olevia veneitä ilman sopimusta. Jos ei ole sopimusta ei ole venepaikkaakaan - pätee edelleen.

VENEPAIKOISTA.

Venepaikkalstat kaudelle 2010 tulevat telakan ilmoitustaululle vesillelaskujen alkaessa.

Ponttonipuolen satamasta on tarkoitus luovuttaa I-ponttonin viimeinen pätkä pois sen pitkään jatkuneen vajaakäytön takia. Tämäkin aiheuttaa jonkin verran venepaikan vaihtoja.

LAITURISÄHKÖSTÄ.

Laitureilla olevat sähköpisteet ovat tarkoitettuja ensisijaisesti akkujen lataamiseksi, mihin useimmissa tapauksissa riittää 1 – 2 vuorokautta. Voimassa olevaan venepaikan hintaan ei siis sisälly koko aikainen sähkön syöttö alukseen esimerkiksi kylmäboxia varten. Lyhytaikainen sähkötyökalujen ja –välineiden käyttö on toki sallittua.

Jatkojohtojen tulee olla ulkokäyttöön tarkoitettuja.



KUULUTUS



Suomalainen Pursiseura ry:n telakka-alueella Sirpalesaarella ovat pitkään seisleet seuraavat veneet:

- 1. puinen valkorunkoinen hai-tyyppinen purjeverne**
- 2. lasikuituinen punarunkoinen noin 7-8 m pituinen purjeverne.**

Niitä ei ole kunnostettu eikä laskettu veteen moneen vuoteen.

Seuran voimassaolevan telakkasäännön mukaan telakointioikeus on vain veneille, joiden omistajien kanssa on tehty telakointisopimus. Kyseisten veneiden osalta sopimusta ei ole tehty, joten vene tulee poistaa ensi tilassa. Siirrosta sopimista varten pyydän ottamaan yhteyttä seuran toimistoon 30.4.2010 mennessä. Mikäli yhteydenottoa ei siihen mennessä ole tapahtunut, katsotaan veneen tulleen hylätyksi ja se tullaan romuttamaan. Suomalainen Pursiseura ry. pidättää oikeuden periä siitä aiheutuvat kustannukset samoin kuin aiempien vuosien erääntyneet telakointimaksut omistajalta.

Asiaan liittyvät mahdolliset muut kuin siirtoajankohtaa koskevat tiedustelut voi osoittaa allekirjoittaneelle (puh. (09) 4777 155).

Suomalainen Pursiseura ry:n puolesta

Ravil Asis

SAMMUTINHUOLTO

Nicetoimikunnan järjestämä perinteinen sammutinhuolto:
toukokuun toisena lauantaina 8.5. kello 10-14.

Tarkastusmaksu 8 €/sammutin eli sama kuin aiemmin

Myynnissä:

uusia 2 kg ja 6 kg:n sammuttimia 30-45 €/kpl
myös savu-, ja kaasuvaroittimia sekä sammutuspeittoja.



Suomalaisen Pursiseuran toimintakertomus 2009

KATSAUS VUOTEEN 2009

Vuosi 2009 ei ole jäänyt mieleen mitenkään tavallisesta poikkeavana sen enempää säiden kuin muidenkaan asioiden osalta. Venenäyttelyn jälkeen alettiin odottaa kevättä, keväällä kunnostettiin veneet purjehduskuntoon, kesällä purjehdittiin ja syksyllä siivottiin veneet telakointia varten. Ja alettiin odottaa uutta purjehduskautta. Tämä kai se on purjehtijan vuosi aina ollut ja tulee varmaan edelleen olemaan. Me aikuiset, jotka nyt purjehdimme, tuskin tulemme kokemaan sitä, että purjehduskausi on ympärivuotinen eikä veneitä tarvitse enää ”talveksi” telakoida. Vaikka ilmastomuutoksesta kaikkialla puhutaankin, eivät muutokset kuitenkaan ole niin nopeita, että talvet kokonaan katoavat ja kesä on ikuinen. Nykyisten pikkujunujen kohdalla tilanne voi olla jo aivan toinen.

Suomalaisen Pursiseuran toiminnassa ei ole tapahtunut mitään suuria asioita viime vuoden aikana. Yksi suurimpia, tärkeimpiä ja kalleimpia tapahtumia oli torninosturin maalaus. Nyt se ruljanssi on ohi ja saadaan toivottavasti olla monta vuotta rauhassa ja nauttia vain hyvin toimivista telakointipalveluista. Telakkatoimintahan on seuran jäsenten ja myös talouden kannalta ensiarvoisen tärkeää ja sen merkitys saattaa vielä lisääntyäkin, kun telakointipaikat mantereella vähenevät ja veneilijöiden on pakko hakeutua johonkin muualle.

Yksi tärkeä parannus on laitureille saadut pelastustikkaat. Niitä on aallonmurtajalla viidet eli noin 8 veneen välein. Myös ponttonilaitureille on tikkaat jo olemassa ja ne

kiinnitetään paikoilleen viimeistään kevättalkoissa 2010.

Syksyllä järjestettiin jälleen eskaaderipurjehdus Tägholmiin. Syystä tai toisesta osanotto oli melko vaatimaton, mutta sääsuosi ja mukavaa oli pienellä porukalla.

Verkkosaaressa on jo telakointipaikkoja joillakin pursiseuroilla ja Jätkäsaaren on suunniteltu uutta telakointialuetta, mutta niiden kohtalo on vielä tällä hetkellä avoin. Helsingkiläisten pursi- ja veneseurojen yhteenliittymä Helvene käy neuvotteluja ja hoitaa suhteita kaupungin virkamiehiin päin, jotta telakointialueita saataisiin lähelle Helsingin rantoja eikä veneitä tarvitsisi viedä Kirkkonummen Kantvikiin asti talveksi. Niin kauan kuin veneemme pysyvät kohtuullisen kokoisina, ne pystytään nostamaan ja telakoimaan Sirpalesaareen, mutta isoimmille veneille täytyy löytyä telakointipaikat muualta ja niitä varten meidänkin seuramme tarvitsee joitakin paikkoja muilta telakointialueilta. Tähän asiaan liittyen Auvisen Jussi on lähettänyt jäsenille kyselyn mahdollisesta halukkuudesta telakoida muualle kuin saareen.

On kaksi asiaa, joiden ympärillä on viime kuukausina kuohunut ja kiehunut aika tavalla. Toinen on tekeillä oleva Hernesaaren osayleiskaava, jonka luonnosta on pyöritely sekä lehdistössä että asukastilaisuuksissa ja varmasti myös monen purjehtijan omalla pöydällä. Kaavaluonnoksessa olevan kilpurjehduskeskuksen tarpeellisuudesta on puhuttu paljon ja pursiseuroilta on kyselykannanottoja. Asiaan on hiukan vaikea ottaa kantaa, koska ei ole vähäisintäkään tietoa siitä, kuka keskuksen rakentaa, rahoittaa tai

kantaa vastuun sen toiminnasta. Tois-
taiseksi odotamme lisää tietoa asiasta
ja ilmaisemme kantamme vasta sitten,
kun tiedämme, mitä kilpapurjehduskes-
kuksen toiminta meiltä vaatii. Vaikka ta-
loustilanteemme tällä hetkellä on kohta-
laisen hyvä, ei meiltä todellakaan liikene
rahaa suuriin hankkeisiin.

Toinen paljon puhetta aiheuttanut
asia on HSRM, Helsinki Sail Racing Ma-
nagement, jonka toimenkuvaan kuuluu
isojen kevytvenekisojen järjestäminen
Helsingissä. Viime kesänä oli Juniori-SM
-kisat, joihin SPS:kin osallistui melkoi-
sella järjestäjäjoukolla. Siitä kiitos kaikil-
le asianosaisille! Ensi kesänä on tulossa
Juniori-PM -kisat, joihin tarvitaan vielä-
kin enemmän panostusta sekä henkilö-
että fasiliteettipuolelta. Toivon menestys-
tä tällekin hankkeelle!

Naapuriseuramme HSS on ollut
myös kovasti puheenaiheena ainakin
joillakin nettikeskustelupalstoilla ja ran-
taparlamenteissa. HSS:n vuosikokouk-
sessa tapahtui melkoinen vallanvaihdos
ja sen myötä uudistus, minkä seurauk-
sena osa jäsenkunnasta katsoi parhaak-
si vaihtaa maisemaa. Meille siitä oli se
seuraus, että saimme heti kymmenkunta
uutta jäsentä ja viisi uutta venettä. Näin
saimme tyhjiille venepaikoille täytettä ja
seuraan uusia toivottavasti aktiivisia jä-
seniä. Toivotan heidät kuten kaikki muut-
kin seuraan liittyneet uudet jäsenet läm-
pimästi tervetulleiksi

Kun seuran jäsenten ikärakenne on
sellainen kuin on, ei voida välttyä myös-
kään ikäviltä uutisilta. Kuluneenakin
vuotena on jokunen purjehtija siirtynyt
pilvilaivalla purjehtimaan. Lämmin osan-
ottomme läheisten suruun.

*Kuluneesta kaudesta kiittäen ja suotui-
sia tuulia tulevalle kesälle toivotellen*

*Heta Leppävuori
kommodori*

MATKAPURJEHDUS JA SEURATOIMINTA

Eskaaderipurjehdus tehtiin 5. - 6.9.2009
Tågholmeniin. Sääennuste lupasi tuulta ja
sadetta ja ehkä siksi Tågholmenin laituriin
jäi jokunen vapaa paikka. Ilma oli kuitenkin
hyvä ja suunniteltu ohjelma, kuten kilpailut,
luontopolku, letut ja sauna toteutuivat..

Kommodori Heikkilän malja meni Bo-
ris Galkinille ja s/y Matuskalle 2.787 maililla.
Elokuun lopussa seura teki retken Kuivasaa-
reen tutustumaan rannikkopuolustuslinnak-
keeseen ja sen historiaan Suomenlinnan
Rannikkotyökistökillan vieraana. Matkaan
lähti Nihdin täydeltä seuralaisia.

KILPAILUTOIMINTA

Kilpailuorganisaatio toimi hyvin kuluneel-
la kaudella. Pääkilpailu oli Junioreiden SM
kilpailut, joissa SPS'n vastuulla oli Melkin
rata-alueella e-jollat ja laserit. Järjestelyistä
selvittiin kunnialla, vaikka kalustossa oli toi-
vomisen varaa ja lautakunnassa olisi voinut
olla enemmän tekijöitä mukana.

SPS:N JÄRJESTÄMÄT KILPAILUT

1) Helsinki regatta 27. - 28.6.2009

Helsinki Regatassa Melkin radoilla pur-
jehtivat 505't ja Viklat. Kisat saatiin vietyä
läpi hyvässä järjestyksessä ja kaikki 6 läh-
töä saatiin ajettua, vaikka sunnuntai-aamu-
na saatiin merituulen viriämistä hiukan odo-
tella. Tulokset:

505:

- 1) FIN-8924, Raimo Raita & Juha Nurmela,
Vene-71
- 2) FIN-8812, Matti Pentti & Otto Toivanen,
HSK/TPS

- 3) FIN-8585, Henri Rätty & Atte Piironen, N/ HSK
Radalla 12 venettä.

Vikla:

- 1) FIN-29860, Simo Lehtinen & Pertti Puro- la, BSF
2) FIN-29965, Claus Carpelan & Riku Vää- riskoski, HSK
3) FIN-30450, Kai Saarhelo & Jussi Nevas, BSF

Radalla 11 venettä.

Kilpailupäällikkönä toimi Ari Ahonen

2) Kommodorikuppi 12.8.2009

Kutsukilpailu lähiseurojen kommodoreil- le järjestettiin pitkästä aikaa ja tällä kertaa kisa saatiin järjestettyä runsaalla osanotta- jajoukolla. Seurat NJK, M, BS ja KoPu oli- vat edustettuina. Veneet purjehtivat lyhyen saaristoradan LYS tasoituksilla: Lähtö aal- lonmurtajan ulkopuolelta, Pihlis vasemmalle, Husunkivi oikealle, Guggensten (Vallisaaren eteläpuolella) vasemmalle ja takaisin samaa reittiä. Voiton nappasi Merenkävijöiden jouk- ke, joten ensi vuonna kisataan heidän jär- jestämässään tapahtumassa.

Kilpailupäällikkönä ja organisaattorina toimi Satu Lehesmaa

3) Junioreiden SM-kilpailut 21. – 23.8.2009

JSM järjestelyt saatiin vietyä läpi vaihtele- vista olosuhteista (sunnuntaina odoteltiin tuulta) huolimatta. E-jollat, Laser Radialit ja Laser 4.7't purjehtivat Melkillä 8-9 start- tia perjantaista sunnuntaihin. Veneitä oli yh- teensä vajaat neljäkymmentä ja säpinä sen mukainen saarella. Tuloksia:

E-jollat

- 1) FIN-4, Tykkyläinen Joel, EPS
2) FIN-111, Nikkilä Miikka, TPS

- 3) FIN-11, Tapper Kaarle, HSK
Radalla 19 venettä.

Laser Radial

- 1) FIN-188382, Tenkanen Heidi, ESF
2) FIN-188376, Mikkola Matias, HSK
3) FIN-28, Ahvonen Otso, NJK

Radalla 7 venettä.

Laser 4.7

- 1) FIN-188373, Voutilainen Ida, HSK
2) FIN-153624, Koskiahde Noora, BSF
3) FIN-193532, Toroi Sofia, ESF
Radalla 12 venettä.

Kilpailupäällikkönä toimi Ari Ahonen

4) X-99 Ranking 19.9.2009

Toisen kerran kalenterissa oli yksipäiväinen X-99 luokan rankingkilpailu, joka päätti luo- kan rankingsarjan. Ajettiin kolme starttia C- radalla, jossa puuskainen länsi – luoteistuuli piti miehistöt varpaillaan. Muutama haaveri- kin (karillakäynti & kolari) koettiin ja lopputu- lokset selvisivät protestikäsitteilyjen jälkeen.

Osanottajia oli 11 venettä. Tulokset (kolme parasta):

- | | | | |
|---|-------|--------------|---------------|
| 1 | 11327 | Amaryllix | Ilari Angervo |
| | | HSK | |
| 2 | 9759 | Nota Bene II | Esko Horelli |
| | | | HSK |
| 3 | 10219 | Nautilus | Sakari Kausto |
| | | | SPS |

Kilpailun jälkeen 99't tulivat SPS'lle piipah- tamaan, josta jatkettiin HSK'lle saunaan ja kaudenpäättösillallisille. Ensi syksynä uudel- leen!

Kilpailupäällikkönä toimi Joel Kanervo.

SPS:N KILPAILEVAT VENE- KUNNAT SUOMESSA JA ULKOVESILLÄ

Otteita SPS'n saililta kilpailu-uutisista:

24.8.2009

Team Gant 49er (Kuusi, Soininen) SM hopealle 49er GP-sarjassa, jossa heidän sijoituksensa oli kolmas, mutta SM mitalit jaetaan suomalaisvenekuntien kesken jolloin sijoitus nousi pykälällä. SPS onnittelee! Seuraavaksi Immu ja Heikki suuntaavat Kroatian EM ki-soihin, jotka alkavat jo 29.8.2009

24.8.2009

JSM järjestelyt saatiin vietyä läpi vaihtelevista olosuhteista (sunnuntaina odoteltiin tuulta) huolimatta. E-jollat, Laser Radialit ja Laser 4.7't purjehtivat Melkillä 8-9 starttia perjantaista sunnuntaihin. Kiitos järjestelyissä mukana olleille!

14.8.2009

Team Nautilus (Elo, Kausto, Koskenniemi, Sältin) myöskin voittoisa X-99 luokan LM kisoissa 6.-8.8. Kisat pidettiin Hangossa X-Cupin yhteydessä hienoissa olosuhteissa.

14.8.2009

Team Gant (Kuusi, Soininen) voittoisa Turun 49er molemmista GP:ssä 1.-2.8. Kokonaiskisassa Gant jatkaa toisena.

29.6.2009

SPS järjesti 505 ja Vikla luokille Helsinki Regatan Melkin rata-alueella 27.-28.6. Kisat saatiin vietyä läpi hyvässä järjestyksessä ja kaikki 6 lähtöä saatiin ajettua, vaikka sunnuntai aamuna saatiin merituulen viriämistä hiukan odotella. Kiihtoksia kaikille järjestyksessä mukana olleille!

18.6.2009

Raita II, Matti Latvalahti & Kalle Korhonen kolmanneksi Helsinki TwoStar Race:ssa 12.-13.6.

15.6.2009

Team Gant (Kuusi, Soininen) 49er:ssa hienosti toisena ensimmäisen GP viikonlopun jälkeen.

9.6.2009

SPS'ille menestystä Volvo Suursaari Race:ssa: LYS1 luokassa ykköseksi purjehti Adios/Georg Gebhard. Cosa Nostra/Kai Kuusi oli LYS2 luokassa kuudes kuten myös Donna/Markku Auvinen LYS4 luokassa.

27.5.2009

Emäsalon lenkin tuloksia: LYS1 luokassa toiseksi sijoittui Cosa Nostra/Kai Kuusi. LYS2 luokassa Raita II/Matti Latvalahti oli myös toinen ja menestystä täydensi Donna/Markku Auvinen neljännellä sijallaan.

31.3.2009

Team Gant 49er:ssä on nyt 100% SPS'läinen kokoonpano, kun viime vuoden Suomen mestari Heikki Soininen kilpailee taas lippumme alla ja purjehtii Immun (Ilmari Kuusi) kanssa tähtäimenä Lontoo. Ekat kisat (uudella isommalla rikillä) käydään Palmalla 5.-10.4.

Lisäksi oli myös muita erinomaisia suorituksia matka- ja rata-kisoista, joita ei tässä ole lueteltu.

Eli varsin hyvä kausi myös seuran lipun alla kilpaileville venekunnille. Onneksi olkoon kaikille!

SPS:N KILPAILULAUTA-KUNNASSA TOIMIVAT

Satu Lehesmaa, Ari Ahonen, Hannele Berndtson, Kerttu Koskeniemi, Ulla Eloranta, Joel Kanervo, Minna Ahonen, Kari Mäkikara, Antti Aliklaavu, Hannu Sarvanne, Sakari Kausto, Ville Savolainen, Juha Paananen, Juha Sältin (& Jon), Jukka & Leena Honkimaa,

TALOUS JA HALLINTO

Tuotto- ja kulurakenne v. 2009 noudatti pääosin totuttuja linjoja. Pääasialliset SPS:n tulot koostuvat jäsenmaksuista, laituripaikojenvuokraamisesta, ravintolan vuokrasta ja telakkatoiminnan tuotoista. Vastaavasti suurimmat kuluerät muodostuvat järjestötoiminnasta sekä kiinteistökuiluista. Vuoden aikana remontoitiin mm. ravintolakiinteistöä ja telakkanosturiamerkittävillä summilla. Olemme jo vuosien tarkan taloudenpidon ansiotapystyneet lyhentämään lainoja ja keräämään varoja tulevia investointeja varten.

Vuonna 2009 SPS:n hallitukseen kuuluivat seuraavat henkilöt:

Heta Leppävuori, kommodori, katsastuspäällikkö, yhteiskuntasuhteet

Ulla Eloranta, varakommodori, kilpapurjehduksen edistäminen

Ravil Asis, varakommodori, laki- ja sopi-musasiat

Mika Helenius, ympäristöasiat, IT

Tuomas Hirvonen, talous ja hallinto

Jukka Honkimaa, seuratoiminta ja matkapurjehduksen edistäminen

Sakari Kausto, kilpailupäällikkö

Eero Mörä, tiedotus, Pursi-lehden päätoimittaja, hallituksen sihteeri

Lauri Mörä, junioritoiminta ja kevytvenepurjehdus sekä seuran kalusto

Hannu-Ilari Nuotio, kiinteistöt, talkoot

Juha Tolsa, telakka ja satama

KIINTEISTÖT JA TALKOOT

Talkoot

Kevättalkoot pidettiin maanantaina 8.6.2009 hyvien olosuhteiden vallitessa. Osanotto oli runsaslukuinen ja illan aikana saatiin aikaan paljon seuran ja Sirpalesaaren kannalta merkittäviä työsuorituksia. Normaaliin kausitöiden lisäksi tehtiin marinakomeron katon pesu, korjattiin ikkunoita, tehtiin vajaan vedonpoistajia, trimmattiin puustoa, huollettiin mustaa nosturia rannalla ja korjattiin sähköjä Pekan pätkällä.

Syystalkoot pidettiin maanantaina 7.9.2009 töiden kannalta otollisten olosuhteiden vallitessa. Osanotto oli edelleen runsas ja illan aikana saatiin aikaan paljon ansiokkaita työsuorituksia Suomalaisen Pursiseuran ja Sirpalesaaren hyvinvoinnin lisäämiseksi. Normaaliin kausitöiden lisäksi topparoiikka uudisti ansiokkaasti nosturirataa ja ikkunoiden korjaus jatkui. Osana "Vihreä Sirpalesaari"-ohjelmaa koulutettiin saaren puustoa eri puolilla. Lisäksi saatiin mm saareen pesiityneet vanhat akut keskitetysti pois Sirpalesaaresta.

Verkostot

Huonokuntoisia sähköverkkoja uusittiin.

Leudon talven 2008-2009 johdosta vieräri eikä vesijohtokaan niskotelleet, mutta talvi 2009-2010 onkin sitten eri juttu. Siihen palataan vuoden päästä.

Rakennukset

Kevään 2009 aikana saatiin ravintolarakennukseen pesiityneet vauriot ja kosteusongelmat poistettua ja rakenteellisia ratkaisuja

muutettua niin, että vastaavaa ei enää pitäisi päästä toistumaan. Loppukesällä korjattiin venevajan kattoa, jossa oli ajan mukanaan tuomia vaurioita. On enemmän kuin todennäköistä, että jatkossa joudutaan katalle palaamaan.

TELAKKA JA SATAMA

Niin laiturin kuin telakointipaikkojenkin suhteen siirryttiin toistaiseksi voimassa oleviin sopimuksiin. Näin vältytään joka keväisiltä ja syksyisiltä hakemuksilta.

Täyttöaste aallonmurtajasatamassa oli hyvä, mutta ponttonipuolella oli väljempää, mikä selittyi veneiden koon kasvamisella. Telakalle olisi sopinut vain muutama vene lisää.

Vesillelaskut ja telakoinnit hoidettiin onnistuneesti pappa- ja tätienergian voimin. Nosto- ja laskupäivien lukumäärää tosin vähennettiin edellisvuosista muutamalla.

Nosturin 20-vuotismaalauksen urakoi FSP Oy. Maalaus suoritettiin alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen nosturia purkamatta. Hintakin jäi siten kolmasosaan budjetoidusta. Eipä silti, ei nosturin purkuun tarvittavaa mobiilinnosturia olisi saareen saatukaan myrskyjen hajottaman työalusrampin takia. Merenkäynnin kestävä rampin rakentamisesta käytiin syksyllä keskusteluja Helsingin kaupungin liikuntaviraston kanssa.

Volvo-nosturivanhusta elvytettiin nostojen jälkeen, jotta voitaisiin kohtuullisesti vastata jatkuvasti lisääntyvään mastojen nosto- ja laskupalvelujen kysyntään.

Ennen joulua osallistuttiin keskusteluihin Helsingin kaupungin helsinkiläisille puriseuroille tarjoamasta telakointialueesta Verkkoosaassa.

JUNIORI- JA KEVYTVENE-TOIMINTA

Keväällä 2007 käynnistettyä Tehtaankadun ala-asteen 1.-2. luokan oppilaille tarkoitettua iltapäiväkerhotoimintaa ei jatkettu tänä vuonna valmentajapulan ja vähäisen kiinnostuksen takia. Toiminta tarvitsisi ennen kaikkea innokkaiden vanhempien aktiivista mukanaoloa, jotta sillä olisi toimintaedellytykset käytettävissä olevilla resursseilla.

Harjoituksia ja kursseja ei järjestetty vähäisen kysynnän ja pääkaupunkiseudulla vallitsevan ohjaaja/valmentajapulan takia. Junioripurjehtijoiden määrä on seurassa tällä hetkellä varsin pieni, ja uusia ideoita ja toimintatapoja kaivataan siihen, miten palvella parhaiten nuoria aloittelevia purjehtijoita.

Kevytvenetalkoot järjestettiin keväällä ja syksyllä. Talkoissa kunnostettiin kevytveneilijöiden tiloja sekä siirrettiin kevytveneet talvisäilöön ja säilöstä telakkakentälle.

KATSASTUS

Kauden aikana katsastettiin 106 purjevenettä ja 9 moottorivenettä. Lisäksi seuraan kuuluu koko joukko kevytveneitä.

Syystä tai toisesta katsastamatta jäi useita veneitä. Jos vene jää jonain vuonna katsastamatta, se poistetaan seuran rekisteristä ja sen seurauksena se poistuu myös Purjehtijaliiton rekisteristä.

KALUSTO

Kalustolle tehtiin normaalit huollot.

RETKISAARI

SPS:n retkisaari Tågholmen sijaitsee viikonloppuetäisyydellä Sipoon selän reunalta, Bodön ja Pirttisaaren välissä. Saarella on ponttonilaituri, grillikatot ja hyvä sauna.

Kävijä- määrät	Vuosi	Veneitä	Eri veneitä
	2006	121	46
	2007	100	36
	2008	132	50
	2009	190	61

Hyvä kesä vaikutti veneiden määrään. Polttopuitakin meni paljon enemmän kuin aikaisemmin. Kausi alkoi laiturin laitolla 25.4.2009. Ensimmäinen varsinainen kävijä oli s/y Calicutta 30.4. Viimeiset kävijät olivat s/y Esmeralda, s/y Morgana ja s/y Christine 27.9. Saari laitettiin talvikuntoon 4.10.2009

TIEDOTUS

Vuoden 2009 aikana julkaistiin neljä Pursilehteä ja vuosikirja 2009.

Seuran internet-kotisivujen sisältöä kehitettiin lisäämällä kotisivuilla julkaistaviin uutisiin mm. Sirpalesaaren sääolojen seurantaan talvitelakointikauden aikana. Kotisivujen kävijämäärät lisääntyivät. 18.2.2009 – 15.2.2010 välisenä aikana kotisivuilla oli yhteensä 29.287 yksittäistä kävijää (23.582 yksittäistä kävijää 29.1.2008 – 18.2.2009) ja kiireisin päivä oli 3.3.2009 yhteensä 301 (268) yksittäisellä kävijällä.

VARTIOINTI

Vartiointiin osallistui sesongin 2009 aikana 102 venekuntaa, muutama minkki ja pari ei-toivottua paskovaa hanhenkuvatusta. Korvenkoukkaajien lippukunta vartioi myös viime kesänä muutamia kertoja puolestanne ja ostettava palvelu on osoittautunut oikein hyväksi vaihtoehdoksi niille, jotka ovat olleet estyneitä vartioimaan. Pienet harmilliset väärinkäsitykset aiheuttivat ongelmia vartioidon käytöstä nosturin maalauksen aikaan, vaikka asiasta oli ilmoitettu vartiokopin ilmoitustaululla. Joskus olisi verrattoman

mainiota, että vartija lukisi ja ymmärtäisi vartioille suunnattua tekstiä vartiokopin taululta. Jos näet kierroksen aloittaa vartiokopista, kuten ohjeissa sanotaan, ei oikeastaan voi olla huomaamatta taululla olevaa tekstiä. Tämä käyköön neuvosta myös tuleville vartiokesille. Tuulten yltyessä on turvatoimia tehty sekä kevyt- että raskasveneille, peräköysiä kiristetty, vierasmaksuja keräilty, Maddonnan konserttia kuunneltu, kallion laella joitakin kipinöintejä ja pamauksia havaittu - lähemmäs tullessa ei mitään poikkeavaa havaittu. Joitakin muitakin erittäin merkittäviä tekoja oli tehty oikeaan aikaan seuran omaisuuden huoltamiseksi - sateisina kesän öinä seuran moottoriveneitä oli tyhjennetty kiitävästi. Kiristetyistä köysistä oli useita mainintoja. Vuotavista vesiputkista ja suljetuista hanoista, sammuneista valoista, toimimattomista vartiokellonapeista, unohtuneista valoista ja sähköjohdoista oli mainintoja. Lipputangon knaapit mädänneet. Yöllisistä liikkujista (pääosin asiallisista) oli dokumentoitu runsaasti. Ei ollut rosvoja - ei ryöväreitä, hyvä juttu, kiitos vartioille.

NICETOIMIKUNTA

Vanhoilla totutuilla tavoilla, tosin hieman paremmin valikoimin, hoidettiin buffetteja huh-tikuun ja lokakuun viikonloppuina. Pääsiäisenäkin pidettiin perinteitä yllä. Perinteeksi muodostunut sammutinhuolto palautettiin toukokuuseen viikonloppuun, jolloin myrskysija satoi. On pakko sanoa erityiskiitokset kaikille palvelua käyttäneille seuralaisille: Sammutinhuoltajat olivat takuuvarmoja siitä, että sellaisella säällä ei kukaan tule - mutta tuli kuitenkin - sankoin joukoin. Aktiivisille buffetikävijöille myös iso kiitos menneestä kesästä. Nicetoimikunnan toimintaan osallistui Marja-Terttu Eskelinen, Bernadette Jokinen, Satu Lehesmaa, Helena Markkanen ja Laila Riekinen, kaikkikulloisenkin kykynsä mukaan. Kiitos kaikille.

Matkakertomus

Osa 2 Pohjanmeri ja Englannin kanaali

SPS-läinen purjehtija Veikko Hautanen miehistöineen purjehti veneensä s/y Canacen kesällä 2009 Helsingistä Saint-Brieuciin Bretagneen Ranskaan, jonne Canace telakoitiin odottamaan vuoden 2010 purjehduksia. Tässä on matkakuvaus TOINEN osa, joka sisältää purjehduksen Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa. Kuvauksen ensimmäinen osa, johon sisältyi purjehdus läpi Itämeren, julkaistiin Pursi 1/2010:ssa.



S/y Canacen miehistö Hanna-Marja Niemi ja Veikko Hautanen.

Helsinki - Saint-Brieuc

Pohjanmeri

9.7.2009 valkenee tuulisena ja tuulen suunta on lähes vastainen Cuxhafeniin menoa ajatellen. S/Y Maurien jää laituriin, me lähdemme liikkeelle. Olemme siirtymässä vuorovesialueelle ja ajoitamme lähtömme ilta-päiväksi, jolloin saamme mahdollisimman paljon irti useamman solmun myötävirrasta laskuveden alkaessa. Myötäinen virta ja sen kohtaava vastakkaisesta suunnasta puhaltava tuuli tekevät merenkäynnistä epämääräisen. Varsin kostean kolmetuntisen matkanteon jälkeen rantaudumme illansuussa hyvillä mielin Cuxhafeniin. Kolme Suomen lippua liehuu jo satamassa. Kaikilla veneillä on suunta lämpöisemmille vesille. Joukossa myös tuttu vene Sindbadista S/Y Seili.

Kolme yötä satamassa sujuu leppoisasti akkuja ladaten ja paikkaan tutustuen. Tässä vaiheessa täytämme ensimmäistä kertaa Zodiac-jollamme, jonka piti olla näytteillä

olosta huolimatta täysin uutta vastaavassa kunnossa. Kuitenkin pohjan erään lohkon täyttämiseen käytettävä metallinen venttiili puuttui kokonaan, mistä reklamoimme välittömästi. Voimakas SW-tuuli laantui ja tuulen luvattiin kääntyvän S-SE. Tässä vaiheessa satama tyhjenee kertaheitolla ja runsaasti veneitä lipuu ulos satamasta aamun varhaisina tunteina, jolloin myötävirta palkitsee oikean ajoituksen tehneet ruhtinaallisesti. Luvattu tuuli pitää ja saamme hyvän sekä sangen pitkän halssin oikeaan suuntaan. Reivi isoon ja tuuliperäsin päälle, minä jälkeen matkanteko on jälleen leppoisaa sprayhoodin suojatessa pärskeiltä ja sadekuuroilta.

Illan suussa tuuli kääntyy nopeasti SW ja voimistuu. Luoviminen ei juuri silloin, lähestyvää yötä vasten, tuntunut houkuttelevalta ja suuntaamme kulkumme reilusti 10 mailia reitistä vasemmalle kohti Borkumia.

Borkum tarjoaa hieman syrjäisestä sijainnistaan huolimatta suojaisen sataman ja meille miellyttävän lepoetken. Muutaman kilometrin päässä satamasta sijaitsevaan Borkumin kaupunkiin tutustumisen jätämme suosiolla toiseen kertaan.

Jo tässä vaiheessa saatamme tyydytyksellä todeta karttaplotterin hankinnan olleen järkevää. Sähköisestä kartasta voimme lukea vuorovesivirran suunnat ja voimakkuudet ja se täydentää perinteistä kartta-arsenaalia sekä Reedin Nautical Almanacian vuorovesitietoja. Sähköisestä kartasta näkyvät lisäksi liikennöimisyvälät ja se linja rannan puolella, jonka ylittäminen ei ole suotavaa matalikkojen vuoksi.

Matka jatkuu purjeilla seuraavana päivänä aurinkoisen sään vallitessa. Hyvästä näkyvyydestä huolimatta ei vilkkaasti liikennöidyille laivaväylille ole asiaa ja purjehduksen onkin tapahduttava laivaväylän ulkopuolella, huvialuksille erikseen varatuilla kaistoilla, joiden leveys rannikon tuntumassa on useita maileja. Laivaväylän ylittäminen on sallittua ainoastaan poikittain ja tällöinkin viivyttelemättä. Sama logiikka ja samat säännöt laivaväyliä ja huvialuksille varattujen kaistojen suhteen pätevät myös Englannin kanaalissa.

Seuraava yö vietetään merellä seilaten ja muuta liikennettä seurailen. AIS osoittaa erinomaisuutensa yön pimeinä tunteina, jolloin aina ei ole kovin helppoa päätellä laivan sijaintia ja tarkkaa kulkusuuntaa valojen perusteella. Pelkkä omalla ”ajokaistalla” pysyminen ei riitä, sillä välillä on poikittaisliikennettä ja muutoinkin huvialusten ja laivojen reitit saattavat olla hyvinkin lähellä toisiaan.

Aamu valkenee aurinkoisena ja Hollannin rannikon hiekkarannat ovat hyvin havaittavissa muutaman mailin päässä vasemmalla. Tullialus tulee meitä vastaan ja tavanomaiset tervehdykset suoritetaan. Noin 10 minuuttia myöhemmin kumivene porhaltaa täyttä vauhtia takaa päin täysin yllättäen ja 2 miestä kolmesta nousee Canaceen. Aseet vyölä ja sangen tuima ilme kasvoilla tullimiehet kyselevät lastista, matkareitistämme, mat-

kamme tarkoituksesta ym. Episodi on ohi 15 minuutissa ja matka jatkuu. Samanlainen tilanne koettiin Canacella 12 vuotta aiemmin yöllä oltaessa matkalla Falmouthista Doveriin.

Sisään kuninkaalliseen Den Helderin pursiseuran satamaan, jossa vietämme pari päivää ja annamme välissä puhaltaneen 6-7 bf SW tuulen mennä ohi. Viehättävä kaupunki Ijsselmeerin kupeessa Pohjanmeren äärellä, jonne olisi voinut jäädä pidemmäksikin aikaa. Täältä hankimme taittopyörät, joista olimme haaveilleet jo pitkään (kaksi yhden hinnalla Suomen hintatasoon verrattuna). Kertaheitolla satamamassaolo saa uusia ulottuvuuksia ja pyörillä voimme haluessamme vaihtaa maisemaa käden käänteessä ja päästä näkemään paikkoja, jotka aiemmin olisivat olleet saavuttamattomissa.

16.7.2009 ajamme ulos Den Helderistä suuntana 30 mailin päässä sijaitseva Ijmuiden ja epämääräinen purjehdus heikokossa tuulella ja epämukavassa vanhassa mainingissa alkaa. Tuuli tyyntyy lopulta ja ajamme viimeiset mailit koneella lähes sisään Ijmuiden satamaan noin klo 21.00. Aallonmurujan edustalla tuuli yllättäen viriää E-SE, tosin heikkona mutta lupauksia herättävänä. Mietimme hetken tilannetta ja päätämme jatkaa, sillä avotuuli on ollut meille harvinaista herkkua ja sitä lienee nyt tarjolla. Tiedossa purjehdusta yön yli mutta palkintona mahdollisesti saapuminen jo Englannin kanaalin suulla sijaitsevan Calaisin tuntumaan seuraavan päivän aikana. Pimeys koittaa ja tuuli voimistuu. Nopeus on pian 6 solmua lievää vastavirrasta huolimatta.

Käsi kirjoitus menee kuitenkin uusiksi, sillä SW taivas alkoi täytyä salamoista laajalla rintamalla. Samanaikaisesti saamme SSB:n kautta erillisen varoituksen nopeasti lähestyvistä säärintamasta ja kovasta SW-tuulesta. Tuuli yltyy, mutta sen suunta pysyy meille edelleen suotuisana E-SE. Teemme noin klo 01-02 päätöksen mennä Hoek Van Hollandin kohdalla sisään jättimäiseen Rotter-

damiin johtavaan satama-altaaseen. Rullaamme genoan sisään, laskemme ison ja käynnistämme samalla moottorin. Ukkosrintama lähestyy vauhdilla, mutta niin lähestyy myös sataman suuaukko. Sataman sisään pujahdettuamme laskemme mesaanin ja juuri silloin ukkosrintama iskee täydellä voimalla. Tuuli kääntyy hetkessä SW ja puhaltaa myrskyn voimakkuudella. Vene kallistuu valtavan kokoisessa satama-altaassa melkoisesti, vaikka olemmekin ilman purjeita. Jatkamme koneella ajaen kaatosateessa eteenpäin etsien tuulelta suojaa. Tilanne on ohi tunnissa ja ryhdymme etsimään meille soveltuvaa väylää. Etenemme varovaisesti ja väistelemme laivoja. Pian luotsialus tiedustele määränpäättämme, joka on noin 6 mailin päässä sijaitseva Maassluis. Sen kerrottuamme saamme sangen selväsanaisesti kuulla olevamme väärällä puolella ko. laivaväylää ja että välittömästi tulisi vaihtaa kais-taa. Teemme työtä käskettyä, mutta luotsialus jää seuraamaan ja seuraa meitä aina Maassluis-nimisen pikkukaupunkiin johtavan kanavan suulle. Tässä tiemme erkanevat. Silta on edessä, joten kellon näyttäessä 04-05 kiinnitämme vesisateessa veneemme pienen laivan kylkeen ja ajattelemme ottaa parin tunnin unet ennen satamaan pääsyä.

Samanaikaisesti poliisiauto saapuu paikalle ja haluaa tavata kipparin. Kiipeilen parin aluksen kautta rantakadulle ja tiedustelen mistä on kysymys. Minulle työnnetään alko-metri suuhun ja ilmoitetaan heille kerrotun, että: "The captain must be very drunk". Otulos puhalluksessa ja paikallispoliisit poistuvat vähin äänin takavasempaan. Ilmeisesti luotsialuksessa on tehty turhan hätäisiä joh-topäätöksiä ja kutsuttu poliisi paikalle järjes-tystä valvomaan.

17.7.2009 aamulla klo 07.30 ajamme sisään pikkuruiseen Maassluisin satama-altaaseen, jossa kiinnitymme hollantilaisen teräsketsin S/Y Brendaan kylkeen, josta Aleid ja Bouke ystävällisesti ottavat meidät vastaan. Rantautumispaukkujen jälkeen vaivamme muutaman tunnin hyvin ansaittuun uneen, jota ei

haittaa edes tunnin välein lähes korvan juu-ressa kumahteleva satamakello. Vietämme päivän viehättävässä Maassluisissa, jossa aika tuntuu ikään kuin pysähtyneen. Todella hieno pikkukaupunki, jonka sydämeen veneellä juuri olemme saapuneet.

Vietämme iltaa S/Y Brendaanin istuin-laatikossa pikkukaupungin keskellä satama-kellon vieläkin kumistessa aika ajoin. Saamme S/Y Brendaanista kartat paria seuraavaa päivää varten, jotka olemme jatkuvasta ja voimakkaasta SW tuulesta johtuen päättä-neet viettää Hollannin kanavia pitkin matkaa tehden, säilyttäen kuitenkin perussuuntam-me matkanteossa ts. SW

18.7.2009 klo 08.30 lähtö ja lämpimät jää-hyväiset S/Y Brendaanin miehistölle. Kel-loa joudumme seuraamaan, koska silta on auki ainoastaan klo 08-09 ja seuraavan ker-ran vasta illansuussa sunnuntaina. Saamme myöhemmin kuulla, että S/Y Brendaanissa oltiin lähtömme jälkeen kuunneltu jonkin aikaa poliisiradiota tarkoituksin varmistaa, että emme matkalla kanavissa olleet kohdanneet mitään hankaluuksia ym.

Päivä mennään vesisateessa ja kovassa SW tuulella kanavissa läpi useiden täyteen ahdettujen sulkujen ja siltojen alitse, välillä purjeilla ja välillä koneella ajaen. Illansuus-sa Kortgenen lähellä paikallisen pursiseu-ran satama tarjoaa hyvän pysähdyspaikan. Seuraavana päivänä matka jatkuu kanavis-sa ajaen suuntana Vlissingen, Pohjanmeren äärellä lähellä Belgian rajaa. Kiinnitymme rantaan suuren hollantilaisen purjealuksen eteen kylkikiinnitykseen. Suojainen paikka lähes kaupungin ytimessä, jonne pian suun-taammekin iltakävelylle ja paikkoihin tutus-tuen. Juomme lasilliset linnoituksen päällä olevassa baarissa, josta avautuu huikeat nä-kymät toisaalta kaupunkiin ja satama-altaa-seen, toisaalta Pohjanmerelle.

Seuraava aamu valkenee aurinkoisena ja SW tuulikin on hieman laantunut. Lähtö-päivä on käsillä, mutta ennen köysien irrot-tamista S/Y Cedricin kippari Dik ja vaimonsa pyytävät kahville alukseensa, 3 vuotta van-

haan teräksiseen 18 metriseen purjealukseen. Juomme kahvit, vaihdamme kuulumisia ja tutustumme lähes uuteen tyylikkäästi rakennettuun alukseen.

Jälleen ulos Pohjanmerelle purjeilla vas-
taiseen ja kohti lounasta. Belgian rannikko on pian kohdallamme ja suuntaamme Oostendeen, jonne päivän krysittyämme il-
tähämässä saavumme täyteen satamaan (The Royal North Sea Yacht Club) aivan Pohjan-
meren äärellä. Sää tiedotus on luvannut tuu-
len kääntyvän aamuun mennessä E-SE. Jos
matkaa haluaa jatkaa, on purjeet jälleen pian
nostettava. Sääkuva on jatkossakin sellai-
nen, että SW tuulet tulevat vallitsemaan.
Matalapaineet pysyttelevät sitkeästi Brit-
tein saarten tuntumassa ja juuri siten, että
olemme koko ajan toinen toistaan seura-
vien matalapaineiden väärällä puolella jou-
tuisaa purjehdusta ajatellen.

21.7.2009 matka jatkuu varhain klo 06.00
Hannan päivänä. Vien roskapussin maihin
ja maksan satamamaksun. Se siitä Belgi-
asta, pääsin sentään käymään maissa, päi-
vänsankarilla taisi Belgian visiitti siirtyä toi-
seen kertaan. Voimistuva E-SE tuuli on kuin
balsamia haavoille ja täysin purjein suun-
taamme kohti Englannin kanaalia. Näillä
tuulilla matka joutuu ja nopeus on hetkessä
6-7 solmua. Täynnä optimismia tähyämme
jo pitkälle kanaaliin, jonne piankin uskom-
me näillä tuulilla saapuvamme. Noin 6 tun-
nin purjehduksen jälkeen tuuli kääntyy SW
ja voimistuu. 2 reiviä isoon ja pienempi rul-
lagenoa auki. Suunta onkin yllättäen koh-
ti Englannin itärannikkoa, jonne otammekin
pitkän pb-halssin.

Siinä krysseyssämme huomio kiinnittyy
jollan pohjassa olevaan paikkaan. Siis sama
venenäyttelyssä näytteillä ollut Zodiac-jol-
la, josta oli aiemmin puhetta. Nyt samaisen
jollan pohjasta löytyy paikka, uskomatonta.
Otamme yhteyttä myyjäliikkeeseen ja lähe-
tämme saman tien varmistukseksi kameral-
la otetun digikuvan. Ko. jollan taru alkaa olla
lopussa ja kaupan purku on mielestämme
ainoa vaihtoehto. Illansuussa halssinvaih-

to ja sb-halssilla vielä tovi ja il-
tähämässä
ajamme sisään Doverin satamaan. Komea
Doverin linna näkyy kauas merelle ja ylipää-
tään koko rannikko tässä kohden nousee
pystysuoraan merestä yli sadan metrin kor-
keuteen ja erottuu valkoisten liitukallioiden
johdosta etäälle.

Vietämme 4 päivää Doverissa turisteina
ja tutustumme mm. historialliseen Doverin
linnaan ja - linnoituksiin sekä hoitaen mo-
nia käytännön asioita. Jatkuva SW tuuli 5-7
bf ei veisi matkaamme juurikaan eteenpäin,
joten nyt on sopiva hetki hankkia pelastus-
lautta ja päästä eroon myös epäkelvosta
Zodiac-jollasta. Hankimme pelastuslautan,
kauppaamme vanhan lauttamme, puramme
Zodiac-kaupan, ostamme tilalle uuden Zo-
diac-jollan ja vähitellen varustelu alkaa olla
loppusuoralla.

Englannin kanaali

26.7.2009 herätys klo 05.00 ja siirrymme
huoltoasemalle tankkaamaan ennen pur-
jeiden nostoa. Huoltoaseman pitäjä ilmoit-
ti, että mikäli meillä on diesel-lämmitin, on
polttoaine 60 % halvempaa, siis verotonta.
Välittömästi meiltä löytyi diesel-lämmitin ja
tankkaus saattoi alkaa. Ulos satama-altaas-
ta auringon paisteesta kohti epämääräistä
sangen suurta aallokkoa, joka pian kuitenkin
tasaantuu tuulen vakiinnuttua kohtalaiseksi
W-NW. Dover jää vauhdilla ja jälleen meillä
on hyvä tuuli lähdössä. Juhlaa kestää tällä
kertaa 3 tuntia ja jälleen tuuli kääntyy SW. 2-
reiviä isoon ja keulapurjeiden pienentämis-
tä. Tuulta luvattu SW 5-6 bf ajoittain 7 bf.
Siis täysi vastainen ja meno sen mukaista.
Vaihdamme halsseja aika ajoin ja seuraam-
me tuulen suunnan mahdollisia muutoksia.
Niitä ei ole eikä tunnu tulevankaan, kuten ei
juuri tähänkään saakka.

Illansuussa olemme Eastbournen edus-
talla ja rantaan meno tuntuu houkuttelevalta
ajatukselta. Tuuli kuitenkin kääntyy juuri sil-
loin enemmän lännen puolelle ja suo meil-
le mahdollisuuden edullisempaan halssiin,



Wight-saaren kupeessa.

jos jatkamme matkantekoa. Päätämme jatkaa ja yö on pian käsillä. Yöllä tuuli moinaa, mutta aallot jäävät. Samanaikaisesti virta on kääntynyt siten, että kuljemme nyt taaksepäin. Lopulta noin 3 mailia väärään suuntaa, jota koetamme hetken korjata koneella ajaen. Tuuli kääntyy onneksi jälleen E-SE ja alkaa voimistua. Saamme Canacen jälleen vauhtiin ja laskeskelemme jo aikaa, jolloin ohitamme Wight-saaren sen itäpuolelta. Matalapaineen lähestyminen muuttaa jälleen tuulen kuitenkin SW ja toteamme rantautumisen Cowesiin olevankin aivan erinomainen ratkaisu. Kylkikiinnityksessä pienessä vesisateessa katselemme tätä purjehduksen Mekkaa istuinlaatikostamme ja nostamme rantaantulomaljan.

Uni ottaa meidät pian omakseen vaikka on vasta iltapäivä. Illansuussa ulos syömään ja kävelemään Cowesin kujille. Matkaa on tarkoitus jatkaa seuraavana päivänä, mutta myötävirta ajoittuu myöhäisempään ajankohtaan, joten aamu-unta riittää pidempään ja aikaa on runsaasti myös tutkailla tarkemmin mielenkiintoista Cowesin keskustaa.

28.7.2009 ulos satamasta ja kohti Needlesiä, minkä läpi on tarkoitus ajaa maksimaalisessa myötävirrassa. Tuulta luvattu SW 5-6 bf mutta aika pian toteamme tuulta olevan selvästi luvattua enemmän. Jo ennen Needlesiä otamme isoon 2 reiviä ja mesaaniin yhden reivin ja kierrämme sisempään rullapurjeeseen reiviä melkoisesti. Tällä purjehdistelmällä jatkamme, mukaan lukien lähes aina päällä oleva staysail, samalla

koneella auttaen. Needlesin kohdalla vastassa on voimakas ristiaallokko vastatuulesta ja myötävirrasta johtuen. ”Neulansilmästä” päästyämme kytkemme tuuliperäsimen ja annamme tuulen kuljettaa. Vene on täysin hallinnassa vaikka isoon olisikin voinut ottaa vielä kolmannenkin reivin. Vesi lentää yli veneen toistuvasti ja pitää meidät tiukasti sprayhoodin suojissa. Illansuussa, jolloin olemme koko ajan ajaneet samalla sb-halsilla teemme halssin vaihdon päätettyämme viettää seuraavan yön redillä. Surffaamme 8-9 solmua tovin, nyt siis avotuulella, ja saavumme Poolen lahdelta, jonne pimeässä haparoimme sisään, laskemme ankkurin ja sytytämme ankkurivalon. Uni maittaa ja ankuri pitää vuoren varmasti.

Uusi päivä valkenee aurinkoisena mutta edelleen tuulisena ja tuulen suunta on muuttumaton ja siis SW. Entiset reivit päälle ja menoksi. Virtaa emme saa nyt kuitenkaan parhaalla tavalla käytettyä hyväksemme ja matkanteko on vaivalloista. Lopulta olemme tilanteessa, jossa meillä on jo heikkenemässä oleva vastatuuli ja vastavirta. Lopputulokset ei ole mairitteleva ja saatamme karttaplotterista havaita kyllä purjehdineemme, mutta todellista matkaa ei juurikaan ole kertynyt. Tämän seikan lienevät jossain vaiheessa huomanneet myös meille jo niin tutuksi tulleet viranomaiset. Pian helikopteri lähestyy meitä jääden kiertelemään päällemme. Kopterista näytetään numeroa 73, joten avaan VHF:n ko. kanavan. Ei vastausta ja kohta kopteri poistuu. Jostain syystä yhteys ei toimi ko. SAR-kanavalla, mutta emme todellakaan koe olevamme pelastustoimien tarpeessa. Rannikkovartiosto on nähtävästi ajatellut tutustua tilanteeseen nähtyään toivottoman hitaan etenemisemme ja toisaalta onhan lähistöllä myös kareja, joista viranomaiset halusivat kenties varoittaa.

Jatkamme sisukkaasti seilausta ja autamme hieman koneella. Lopuksi kurssin käännettyä hieno avotuuli purjehdus Wey-

mouthiin, jonne illansuussa saavumme täyteen ahdettuun jokisuistoon. Kiinnittyminen neljäntenä veneenä kylkikiinnitykseen pallonkiertoon juuri lähteneen englantilaisveneen viereen. Todella lämmin vastaanotto kanssaveneilijöiltä, joista mainitsemisen arvoinen on myös S/Y Tiderace II miehistö, joka lainaa meille avuliaasti jollaansa. Satamakapteeni nousee kannelle ollessani jollalla veneeni perässä ilmoittaen Hannalle, että satamatoimisto menee kohta kiinni. Samalla arvoisa satamakapteeni kysyy Hannalta: ”Are you single?”. Kipparina toivon kysymyksen tarkoittaneen yksinpurjehtijaa, miltä Hanna tuolloin saattoi vaikuttaakin. Toinen tulkinta onkin sitten ihan eri juttu. Vietämme seuraavan päivän sateisessa mutta erittäin viehättävässä Weymouthissa ja illansuussa seurustelemme vielä Adrianin kanssa S/Y Tiderace II:sta.

30.7.2009 ulos satamasta 05.45 paikallista aikaa ja vielä kerran suuntana Falmouth. Vastaista tuulta tiedossa reilusti ja reivit sen mukaiset. Ajamme Portland Bill-niemen majakan kohdalta ulos sangen läheltä ran-

taa välttääksemme pahimmat vastatuulen ja myötävirran aiheuttamat tyrskyt. Paikka on tunnettu hankalista vuorovesiolosuhteistaan. En tiedä miten hyvin ko. operaatiossa onnistumme, sillä välillä aaltojen kuohu veneen ympärillä on melkoinen. Tätä näytelmää ei kestä kuitenkaan kovin kauan ja meno tasaantuu aaltojen suhteen. Tuuli on 6 bf luokkaa ja ajamme sb-hallssilla koko päivän. Illansuussa olemme kaukana kanaalissa ja Falmouth tuntuu jo hyvältä vitsiltä. Falmouth oli aluksi määränpäämme, koska sieltä Biskajalle siirryttäessä on enemmän liikkumatilaa, mikä jossain tapauksessa myös tekee matkasta turvallisemman. Falmouth oli viime kädessä meille myös talvitelakointia ajatellen vahva vaihtoehto todettuamme purjehdukseen varatun loma-ajan tällä erää käyvän loppuun. Nyt sen sijaan Guernseyn valot ovat iltahämärissä jo nähtävissä vasemmalla puolellamme ja ryhdymmekin tutkailemaan ko. saaren sisäänmeno-reittejä kartalta.

Vuorovesivirrat ovat Kanaalisaarten ympärillä erityisen voimakkaat ja vedet karikoiset eikä tämä seikka jätä muuta vaihtoehtoa kuin mennä satamaan valoisin aikana. Jäämme purjehtimaan muutamaksi tunniksi Guernseyn SW-puolelle pienennetyillä purjeilla ja odottamaan aamun valkenemista. Lopulta laskemme purjeet ja ryhdymme lähestymään sisäänajoreittiä koneella pimeässä vielä ajaen. Tässä vaiheessa vene tärähtää kerran voimakkaasti ja tunnelma on melkein kuin karille ajossa, mistä myös on kokemuksia. Törmäys on kuitenkin pehmeämpi. Juuri nukkumaan mennyt Hanna ryntää kannelle ja kysyy: ”Mikä se oli?” Vettä oli ko. paikassa 40 metriä, joten pohjaan ei oltu törmätty. On mahdollista, että olemme törmänneet suurehkoon kalaan tai johonkin muuhun meressä kelluneeseen esineeseen yms. Myöhemmin veneen ollessa telakoituna ei pohjasta löydy merkkejä ainakaan törmäämisestä mihinkään kovaan esineeseen.



Canace Cowesin satamassa.

31.7.2009 noin klo 05.00 aloitamme saaren itäpuolelta sisäänajon kohti Saint Peter Portia, jonne pian saavumme ja kiinnitymme odotuslaituriin. Satamaan pääsee sisään ja sieltä ulos vain korkean veden aikana. Jälleen tarjoutuu tilaisuus paikata univelkaa. Tovi vierähtää jälleen istuinlaatikossa matkan vaiheita kerraten ja perinteikästä rantaantulomaljaa nostellen. Vieressä satumaisen komea Saint Peter Portin kaupunki ja ylipäätään koko saaren näkeminen tuntui olevan tähän mennessä matkan paras antia.

Vietämme pari päivää Guernseylla ja tutustumme paikkaan. Pyöräilemme saarella ja ihastumme näkemäämme entisestään. Satamassa tutustumme ranskalaiseen pariskuntaan samalla laiturilla. Marie-Claire ja Gerard neuvovat meitä telakoimaan veneemme Ranskaan Saint-Brieuc-nimisen kaupungin viereen (Port de Legue). Myös Saint-Malon kulmilta olisi talvitelakointipaikka löytynyt. Kiitämme neuvosta ja ko. pariskunta, joka asuu Saint-Brieucin lähistöllä kutsuu kotiinsa ja lupaa saman tien olla avuksi meille kaikkiin mahdollisiin tavoin.

2.8.2009 lähtö kohti Jerseytä. Vaikka matka ei ole pitkä (reilut 20 mailia) ja tuuli sekä virtakin kohtalaisen suosiolliset, saamme matkaan kulumaan sen verran paljon aikaa, että viimeiset mailit on mentävä pimeässä. Sangen karikkoiset vedet ja voimakkaat virtaukset tekevät viimeisistä maileista pitkiä ja navigoimme tarkasti. Vielä hieman hapuilua



oikean satama-aukon löytämiseksi ja lopulta Saint Helierin odotuslaituri lukuisine veneineen on edessämme. Kylkikiinnitys ja kohta yöpuulle.

Aamun valjetessa aurinkoisena ja nousuveden ollessa kohdallaan ajamme varhain sisään vielä lähes täyteen satama-altaaseen. Kylkikiinnityspaikka on juuri vapautunut ja sehän sopii meille. Meille sopii erinomaisesti myös laiturilta lausuttu kohteliaisuus: "What a beautiful boat you have". Tämän jälkeen vuoropuhelua parin ranskalaisen kaverin kanssa jatketaan ja he haluavat kuulla miten Canacea reivataan ja ohjataan tuuli-peräsimellä etc. Tämäkin päivä on siis pelastettu.

Kuten Guernseyllä niin myös täällä meillä on toinen vaihe päällä. Päätös jättää enempi matkan tekeminen toiseen kertaan on vapauttanut energiaa ja osaamme nyt oikealla tavalla ja kiireettömästi nauttia jäljellä olevista lomapäivistä. Jersey hienoine hiekkarantoinen ja vuorovesineen jättää meihin lähtemättömän vaikutuksen ja tännekin toivomme voivamme vielä palata. Saamme myös täällä uusia tuttavuuksia. Saint-Malosta oleva Jean-Paul perheineen on sitä mieltä, että meidän olisi syytä telakoitua Saint-Malon alueelle ja myös he tarjoavat apuaan kaikkiin mahdollisiin tavoin toivottaen hekin tervetulleeksi kotiinsa.

Perillä kanjonissa

5.8.2009 alkanut viimeinen etappi seilataan avotuulella tuuli-peräsin valjastettuna. Aiinoa mistä tällä noin 40 mailin etapilla pitää huolehtia on ajoitus satamaan mentäessä. Illansuussa vesi on noin 2,5 tuntia sen verran korkealla, että satamaan johtavaan sulkuun voidaan ajaa. Matalan veden aikana vain lätäkkö siellä toinen täällä keskeyttää ainakin köliveneen matkanteon. Ajamme sulkuun ja edelleen jokea pitkin sillalle,

*Sisääntulo Le Leguen satamaan
matalan veden aikaan*



Canace telakoitumassa Le Leguen satamassa.

joka meille aukaistaan. Olemme perillä Port de Leguessa ja kohta satamakapteeni Jerome toivottaa meidät ranskaksi tervetulleeksi ja antaa ensikäden tiedot ja opasteet paikasta. Bretagnessa sijaitseva Le Leguen-satama on erinomainen ja edelleen kehittyvä tarjoten kohtuuhintaisia palveluja joka lähtöön ainakin veneilijöille. Olen ristinyt paikan ”kanjoniksi” sillä satama sijaitsee laakson pohjukassa ja täysin suojassa lähes kaikilta tuuilta. Sulun takana oleva satama tarjoaa mahdollisuuden jättää vene myös jokisuis-

toon pidemmäksikin aikaa täysin turvallisesti, ellei halua telakoida venettä maihin.

Travel lift nostaa Canacen parin päivän päästä maihin ja valmistelemme veneen hieinan aikaiseen talviuneen. Takanamme on 1480 mailia vaiherikasta purjehdusta. Meillä on vielä tilaisuus viettää päivä Paimpolnimisen kaupungin venefestivaaleilla, jonne on kerääntynyt satoja lähinnä klassisia purjevereneitä ja -aluksia. Bernard Moitessierin JOSHUA on museoitu La Rochelleen. mutta ei sanan varsinaisessa merkityksessä. JOSHUA on aktiivisessa käytössä ja toimii koulutusveneenä yms. Nyt JOSHUA on läsnä tässä mahtavassa karnevaalissa ja on mieluisaa astua ko. veneen kannelle ja todeta Canacen todellakin olevan tämän prototyypin jälkeläinen.

Muutaman tunnin junamatka Pariisiin lentokentälle ja sieltä Helsinkiin. Canace jäi telakalle mastot ylhäällä ja peittelemättömänä odotelemaan kauden 2010 kevättä ja kesää, jolloin keula suunnataan kohti etelää ja uusia seikkailuja.

*Veikko Hautanen
S/Y CANACE*

ILTATREENIT

SPS järjestää iltatreenejä purjehduskauden aikana alkeet/perustaidot omaaville seuran junioreille.

Alkeiskurssi järjestetään myös tarvittaessa.

Illtreeneistä ja muusta valmennustoiminnasta kiinnostuneet voivat ottaa yhteyttä seuran juniori- ja kevytvenepääällikköön (Lauri Mörä, 040 728 6584, lauri.mora@helsinki.fi).

Nicetoimikunta tiedottaa

BUFFETIT (Ravintolan ovea vastapäätä kilpailutoimistossa):
Huhtikuun viikonloppuina la 10.4. ja su 11.4. la 17.4. ja 18.4. la 24.4. ja 25.4.
Huomaa kellonaika (sovitettuna ylikulkuun)! kello 12.30-15.50
Kahvia/teetä/kaakaota, leipää, pullaa edulliseen hintaan.
Lämmin, tuuleton ja lumeton tupa, myös istumapaikkoja.
TERVETULOA!

Vartiointi

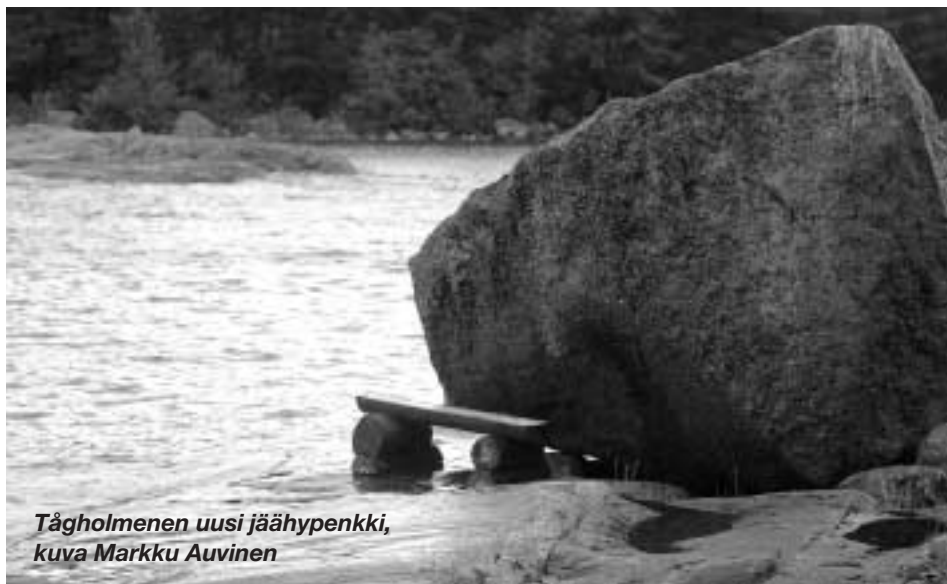
(pakollinen velvoite, jonka laiminlyönnistä seuraa sanktio)

VARTIOVUOROVAARAUSLISTA löytyy vartiotuvan ilmoitustaululta su 4.4. alkaen.

Varaa vuoro 31.5. mennessä ja muista merkitä ajankohta myös itsellesi muistiin. Auringonlaskuajat löytyvät ilmoitustaululta myöskin. 31.5.2010 mennessä varaavat saavat valita ajankohdan itse. Loput arvotaan, ja voit käydä katsomas-

sa, minkä ajankohdan arpa on valinnut Sinulle. Katso tarkemmat ohjeet.

Vartiointivelvoitteen voi puolestaasi hoitaa Vartiolippukunta Korvenkoukkaajat 150 euron maksua vastaan. Yhteyshenkilö on: Tuomas Talvitie 050-368 6398, tuomas.talvitie@helsinki.fi. Tarkemmat tiedot löytyvät vartiotuvan seinältä.



*Tågholmenen uusi jäähyphenkki,
kuva Markku Auvinen*



IN MEMORIAM

Ensio Nikkari

1.1.1931 - 12.8.2009

Ensio Nikkari menehtyi äkillisesti kotonaan 12.8.2009. Ensiolle purjehtiminen ”Ulrika” -veneellä ja siihen liittyvät askareet Sirpalesaarella olivat yksi tärkeimmistä asioista hänen viimeisinä vuosinaan. Muutettuaan Helsinkiin 1980-luvun alkupuolella hän pääsi onnekseen liittymään SPS:aan, kävelymatkan päähän kodistaan. Lähes joka päivä hän saattoi käydä Sirpalesaarella, joko telakointialueella tai Ulrikassa toimittamassa askareitaan. Yleensä aina löytyi joku seuran jäsenistä juttukaveriksi, jonka kanssa hän sitten pohdiskeli erilaisia veneisiin ja purjehdukseen liittyviä kysymyksiä tai sitten muuten vain ”parantelemassa maailmaa”. Nämä tapaamiset hän koki hyvin antoisina ja kertoili mielellään Sirpalesaaren kuulumisista.

Ennen Helsinkiin muuttoaan Ensio oli jo purjehtinut vuosia Oulussa, Pohjanlahden karuilla vesillä ja hän osasikin suuresti arvostaa Suomenlahden, Saaristomeren ja Helsingin ympäristön komeita maisemia ja hyviä purjehdusolosuhteita.

Tågholmen oli mieluisa kohde, jossa hän mielellään kävi saunomassa ja hän saikin nauttia siellä vielä viime kesän pari kauneinta päivää ja saunan hyvät löylyt päivää ennen kuolemaansa.

Purjehduskumppanina hänellä oli usein vaimonsa Maria tai sitten Ilpo ja joku lapsenlapsista. Puhailu tarkan ja huolellisen, aina lämminhenkisen ”vaarin” kanssa jäi varmasti lähtemättömästi poikien mieleen.

Ensio ei piitannut erityisemmin juhlista tai seremonioista ”mies tulee ja menee kun on sen aika”. Ension toivomuksesta siunaustilaisuus pidettiin vain lähimpien läsnä ollessa. Ension tuhka laskettiin mereen Harmajan lähistölle ”Ulrika” -veneestä, näköetäisyydelle hänelle niin rakkaasta Sirpalesaaresta ja ”Ulrika” -veeneen laituripaikasta.

Kiitokset SPS:n jäsenille osanotostanne ja myös syksyisestä avustanne

*Ilpo Nikkari
s/y Ulrika*

Yhteysaluksen aikataulu Sirpale- saaren purjehduskaudella 2010

Kutsu yhteysvene nostamalla osoitin ylös!

AJALLA 17.4.-30.4. JOKAISENA PÄIVÄNÄ:

10.00, 12.00, 14.00, 16.00, 18.00, 20.00

AJALLA 1.5. - 31.5. MA – SU:

10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 16.30, 17.00,
17.30, 18.00, 18.30, 19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30,
22.00, 22.30, 23.00

Poikkeukset:

Vapunpäivänä 1.5.

10.00, 10.30, 11.00, 11.30, 12.00, 12.30, 13.00, 13.30, 14.00,
14.30, 15.00, 15.30, 16.00, 16.30, 17.00, 17.30, 18.00, 18.30,
19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30, 22.00

Äitienpäivänä 9.5.

10.00, 10.30, 11.00, 11.30, 12.00, 12.30, 13.00, 13.30, 14.00,
14.30, 15.00, 15.30, 16.00, 16.30, 17.00, 17.30, 18.00, 19.00,
20.00, 21.00, 22.00

Helatorstaina 13.5.

10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 16.30, 17.00,
17.30, 18.00, 18.30, 19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30,
22.00

MATKALIPUT (MENO-PALUU)

- Aikuiset EUR 4,00
 - Aikuiset 10 matkan sarjalippu EUR 35,00
 - Lapset alle 15v. EUR 1,00
- SPS-kausikortit voimassa 17.4. - 31.10. (huom. muutos)
Hinta kaikille jäsenille sama EUR 35,00 / kpl

Oikeus muutoksiin pidätetään.

Ajantasainen aikataulu katso www.blueshipline.fi

AJALLA 1.6. - 31.8. MA – LA:

10.00, 10.30, 11.00, 11.30, 12.00, 12.30, 13.00, 13.30, 14.00,
14.30, 15.00, 15.30, 16.00, 16.30, 17.00, 17.30, 18.00, 18.30,
19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30, 22.00, 22.30, 23.00

Poikkeukset:

Sunnuntaisin

10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 16.30, 17.00,
17.30, 18.00, 18.30, 19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30,
22.00

Juhannuksena

25.6. 10.00,11.00,12.00,13.00,14.00

26.6. ei vuoroja

27.6. 16.00,17.00,18.00,19.00,20.00,21.00,22.00

28.6. 10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 16.30,
17.00, 17.30, 18.00, 18.30, 19.00, 19.30, 20.00, 20.30,
21.00, 21.30, 22.00, 22.30, 23.00

AJALLA 1.9. - 2.10. MA - SU:

10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 16.30, 17.00,
17.30, 18.00, 18.30, 19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30,
22.00, 22.30, 23.00

AJALLA 3.10. - 10.10. MA - SU:

10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.00,
19.00, 20.00

AJALLA 16. - 17.10., 23. - 24.10. JA 30. - 31.10.

10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00

www.blueshipline.fi

Gsm. 0400-844 172 / Mikko Lanki