

VENEILYSEURA MERITUULI RY

MERITUULILAINEN 2019



www.veneilyseuramerituuli.fi



© MERENKULKULAITOS 2005, julkaisulupa nro 323/721/2005



Nauvon keskustan lähistöllä, Vallmon saaren pohjoispuolella sijaitsevaa "Hestistä" voidaan pitää Merituulen kotisatamana. Saari on ollut yhdistyksemme käytössä vuodesta 1994 ja se on aina ollut seuramme suosituin käyntikohde. Saari on lähes kaikilta tuulilta suojainen, vain voimakas pohjoisen tai idän puoleinen tuuli voi haitata kiinnittymistä ja laiturissa oleskelua.

Tukikohdan palveluihin kuuluu sauna, grillimaja ja puucee sekä kiinnittymistä varten ponttonilaituri poijuineen. Laiturin lisäksi saaren etelä- ja pohjoiskärjessä on kalliokoukkuja ja pohjoispuolella ns. haalauspoiju, mihin voi kiinnittyä halutessaan omaa rauhaa.

Nykyisellään venekäyntejä on vuodessa yli 400 mikä tarkoittaa sitä, että tukikohta on

melko kovassa käytössä. Jokainen saarella vierailleva voi omalta osaltaan auttaa kunnostamalla paikkoja jotakin huomattavasti. Työkaluja löytyy puuceen yhteydessä olevasta vajasta.

Saunomisessa jatketaan varausvuorojen käyttöä viime vuoden tapaan. Ohjeet löytyvät saaren vieraskirjan kanssa samassa postilaatikossa olevasta vihkosta.

Saari-isäntä Jarno Tuominen

0500 738 083

tekniikkatuominen@gmail.com

Saari-isäntä Jarmo Kulomäki

0400 484 225

kulomaki@netti.fi



© MERENKULKULAITOS 2005, julkaisulupa nro 323/721/2005



Rockelholm sijaitsee Nauvon eteläpuolella, suositun veneilyreitit Helsingholm – Gullkrona – Korpoström varrella. Tukikohta on ollut seuramme käytössä vuodesta 1985 ja venekäyntejä on viime vuosina ollut noin 150. Tukikohta on sen verran avoin pohjoisen ja idän puoleisille tuulille, että nukkuminen saattaa jäädä vähiin reippaammalla kelillä. Väylällä liikkuvien veneiden aallot kannattaa ottaa huomioon venettä kiinnitettäessä.

Tukikohdan palveluihin kuuluu sauna, puu-CEE ja grillimaja. Kiinnittyminen tapahtuu betoniponttonilaituriin. Luontaisetiäihin kuuluu myös kauneimmat auringonlaskut, joita voi ihailla saunan terassilta, laiturilta tai vaikkapa grillipaikalla istuskellen.

Kulloinkin paikalla olevat venekunnat sopivat keskenään saunomisesta.

Saarella voi liikkua vapaasti, kunhan ei eksy mökkiläisten pihoihin. Kevätaikaan maastossa liikuttaessa tulee välttää pesivien lintujen häirintää.

Saari-isäntä Harry Fagerström

0400 522 545

harry@wallmo.fi

Saari-isäntä Jari Talja

0400 528 224

jari.talja@alfonshakans.fi

Tapahtumakalenteri 2019

Maaliskuu

14.3. Vuosikokous Ravintola Taito

Huhtikuu

4.4. Vierailu Vartiolentolaivueen lentotoimintayksikössä
Turun Lentoaseman tukikohdassa

Toukokuu

19.5. Kevätkisa ja lipunnosto Nauvo-Hästhalm

Kesäkuu

21- 23.6. Juhannustalkoot Rockelholm

Elokuu

17.8. MM-kisa Airisto-Hästhalm
Musiikillinen ilta Hästhalm

Syyskuu

14.9. Syyskisa ja kauden päättäjäiset Nauvo

Marraskuu

27.11. Valkokuvakilpailu, viim. jättöpäivä 24.11.,
ohjeet kotisivulla

Joulukuu

5.12. Joulujuhla



Veneilyseura Merituuli Ry on vuonna 1983 perustettu turkulainen perheveneilyseura, jonka jäsenistön muodostaa n. 150 perhettä. Seuran toimintaperiaatteena on kehittää veneilyharrastusta sekä yhdessäoloa.

Perustettu: 1983

Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n jäsen

Tiedot seurasta: Jäseniä n. 225, joista 72 puoliso- ja nuorisojäseniä. Purjeveneitä seurassa on 70 ja moottoriveneitä 50.

Seuran toiminta: ▪ Kehittää veneilyharrastusta ▪ Katsastaa veneitä ▪ Junioritoiminta ▪ Järjestää eskadereja ▪ Kilpapurjehdustoiminta

**www.veneilyseuramerituuli.fi
veneilyseura.merituuli@gmail.com**

Toimituskunnan terveiset

Lipunnosto ja kevätkisa ovat käsillä, kun saat Merituulilaisen luettavkasesi. Kevät alkoi jo maaliskuussa, vaikka takatalvi hieman hidasti kunnostustöitä. Huhtikuu ja pääsiäinen toivat keväiset kelit ja venevahat kaikkien käsille.

Saaret ovat talvehtineet hienosti ja kausi saat-
toi alkaa niiden puolesta jo varhain.

Talvella jäsenistöstä on käynyt Ruotsin ristei-
lyllä ja Vartiolentolaivueen lentotoimintayk-
sikössä.

Jälleen olemme saaneet mielenkiintoisia jut-
tuja lehteemme, josta iso kiitos kirjoittajille.

Suuri kiitos myös tukijoillemme, joiden ilmoi-
tusten mahdollistavat vuosijulkaisumme pai-
namisen.

Aurinkoista kesää ja hyviä purjehduskelejä
toivottaen

Toimituskunta.

Sisällysluettelo

HÄSTHOLM

VÄSTRA ROCKELHOLM	1
Veneilyseura MERITUULI ry	3
Toimituskunnan terveiset	3
Kommodorin puheenvuoro	4
Hallitus ja toimihenkilöt	5
Seuramme säännöt	6
Saarisäännöt	8
Ansiomerkki- ja levykesäännöt	9
Merituulen ansiomerkit 2007-	9
Kommodorit kautta aikain	9
Merituulen viirit ja liput	10
Liputusohje	11
Veneiden katsastus	13
Kisatuloksia 2018	21
VMT – CUP	22
Merituulilainen venekunta 2018	22
Isojen veneiden kiinnittäminen satamiimme	23
Grilliruokaa Göta kanallilla juhannusaattona 2018	24
Sisä-Hebridit - naispurjehtijan silmin	26
VMT Kuvakilpailun 2018 tulokset	31
Yksinkertaistetut kilpapurjehdussäännöt 2018 (VMT)	32
Kun merihädästä tulee todellisuutta	34
Merituulen veneluettelo	55
Jäsenluettelo	58

Kommodorin puheenvuoro

Veneilijöinä edustamme pitkän historian omaavan harrastustoiminnan nykyistä sukupolvea. Ilmeisesti vain Suomessa käytössä oleva erillinen veneseuralippu täytti kuluvan vuoden helmikuussa 100 vuotta, mutta vapaa-ajan harrastuksena veneily oli alkanut jo vuosikymmeniä ennen virallisen lipun käyttöönottoa. Ensimmäiset pursiseuran säännöt ja niihin sisältyvän lipun hyväksyi keisari Aleksanteri II Nyländska Jaktklubbenille Helsingissä 4. maaliskuuta 1861.

Nykyinen veneilyseurojen käytössä oleva lipu, jossa sinisen ristin päälle on sijoitettu valkoinen risti ja tangon puoleiseen yläkulmaan alun perin läänin tai kaupungin vaakuna, sittemmin jokin muu seuran heraldinen tunnus, syntyi Nyländska Jaktklubbenin ja Suomen Purjehtijaliiton aloitteesta. Itsenäinen Suomi antoi asetuksen purjehdusyhdistysten lipuista 18. helmikuuta 1919, siis vain reilu vuosi itsenäistymisen jälkeen.

Merituulen lipun on hyväksynyt 30.6.1986 silloinen merenkulkuhallitus ja lipussa oleva erikoismerkki on kerrottu kolmella sanalla: Valkoisella musta tuulimittari. Kaikkiaan vahvistettuja veneseuralippuja on nykyisin olemassa 356.

Tänä päivänä veneseuralippu on arvokas osa suomalaista veneilykulttuuria. Veneen kansallisuuslipun ohella se on turvallisesti katsastetun veneen ja veneilijöiden yhteisöllisyyden symboli. Muistakaamme noudattaa lipun käytöstä annettuja ohjeita ja olla näin samalla esimerkkinä kanssaveneilijöille.

Seuramme varakommodori vaihtui maaliskuussa pidetyssä vuosikokouksessa. Yli kymmenen vuotta Merituulen hallituksen jäsenenä ja varakommodorina toiminut Ari ”Allu” Johansson jätti konkreettisesti suuret saappaat seuraajansa Jyrki Roineen täytettäväksi. Esitän Arille lämpimät kiitokset seuramme asioiden idearikaasta ja tarmokkaasta eteenpäin viemisestä.

Toivotan jälleen kaikki merituuilaiset, niin vanhat kuin uudet, tervetulleiksi tämän kauden tapahtumiimme. Tapahtumat ja tilaisuudet vaativat aina omat järjestelynsä ja sitä mukavampaa yleensä on, mitä enemmän veneitä ja osallistujia saapuu paikan päälle. Lopuksi toivotan jokaiselle merituuilaiselle oikein mukavaa ja turvallista veneilykesää sekä purjehtijoille vielä lisäksi sopivia tuulia.

Juhani Toikka



Hallitus ja toimihenkilöt



Kommodori
JUHANI TOIKKA
050 331 6404
juhani.toikka@pp1.inet.fi



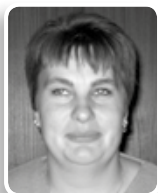
Varakommodori
JYRKI ROINE
040-717 4847
jyrki.roine@vema.fi



Jäsen
SEPPO VIRKALAHTI
040 590 7573
seppo.virkalahti@elisaneet.fi



Jäsen
KIMMO SUOMI
0400 79 59 07
kimmo.suomi@virtasenmaalitehdas.fi



Sihteeri
RIITTA KUUSELA
040 728 9871
riitta.kuusela@perkinelmer.com



Jäsen
PEKKA MANELIUS
0400 751 671
pekka.manelius@fsolutions.fi

Muut toimihenkilöt:



Webmaster
MIKA HEIKKINEN
040 083 0553
webmaster.merituuli@gmail.com



Jäsen
SATU LAAKSONEN
satu.laaksonen@fimnet.fi



**Tekninen toimikunta/
katsastusvastaava**
RAUNO RIKE
040 577 8894
rauno.rike@gmail.com

Saari-isäntä Hestis
JARNO TUOMINEN
0500 738 083, tekniikkatuominen@gmail.com
JARMO KULOMÄKI
0400 484 225, jkulomaki@netti.fi

Taloudenhoitaja
HELI ANTIKAINEN-PAUNA
heli.antikainen-pauna@isannointi-pauna.fi

Saari-isäntä Rockeholm
HARRY FAGERSTRÖM
0400 522 545, harry@wallmo.fi

JARI TALJA
0400 528 224, jari.talja@alfonshakans.fi

Seuramme säännöt

1 § NIMI, KOTIPAIKKA JA KIELI

Yhdistyksen nimi on Veneilyseura Merituuli ry ja sen kotipaikka on Turku. Näissä säännöissä nimitetään yhdistystä seuraksi. Seura on perustettu 12.1.1983 ja sen kieli on Suomi.

2 § SEURAN TARKOITUS JA TOIMINTA

Seuran tarkoituksena on herättää, ylläpitää ja tukea harastusta veneilyyn ja kilpapurjehdukseen, vaalia hyviä merimiestapoja ja edistää niiden leviämistä kaikkien veneilijöiden keskuuteen, toimia merimies- ja veneilytaitojen kehittämiseksi sekä saariston ja kulttuurin säilymisen puolesta ja vahvistaa jäsenistön yhteenkuuluvaisuutta perheveneilyseuranä. Tarkoitustensa toteuttamiseksi seura:

- järjestää kilpa-, matka- ja harjoituspurjehduksia
- järjestää koulutus- ja neuvottelutilaisuuksia, kokouksia sekä muita veneilijöiden tapaamisia
- harjoittaa julkaisutoimintaa
- hankkii ja ylläpitää jäsenille tarkoitettuja saarituksia niihin liittyvine palveluineen pyrkii yhteistoimintaan saaristolaisten, muiden yhteisöjen sekä viranomaisten kanssa

Toimintansa tukemiseksi seura voi järjestää maksullisia yleisötilaisuuksia, arpajaisia ja rahankeräyksiä asianmukaisen luvan saatuaan, sekä ottaa vastaan lahjoituksia. Seura on Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n jäsen, jota näissä säännöissä kutsutaan liitoksi.

3 § LIPPU

Seuran tunnuksena on Merenkulkuhallituksen vahvistama lippu. Sen käyttämisestä määrätään tarkemmin lippuohjeissa.

4 § JÄSENYYS

Seuran jäseniä ovat:

- Varsinaiset jäsenet eli vuosijäsenet
- Perheenjäsenet
- Juniorijäsenet
- Kannattavat jäsenet
- Kutsutut jäsenet
- Kunniajäsenet

Varsinaisia jäseniä ovat vuosijäsenet, joiden hyväksymisen suorittaa hallitus. Vuosijäsenen on liittymisvuotensa loppuun mennessä täytettävä vähintään 19 vuotta. Vuosijäsen on seuraan liittyessään velvollinen suorittamaan vuosikokouksen määräämän liittymismaksun.

- Puolisojäseneksi hallitus voi hyväksyä vuosijäsenen avio- tai avopuolison. Puolisolta ei vaadita muuta kuin sopivuus yhdistyksen jäseneksi. Pj on vapaa liittymismaksusta.
- Juniorijäseneksi hallitus voi hyväksyä 6-18 vuotiaan henkilön. Jun. on yhdistykseen liittyessään velvollinen suorittamaan vuosikokouksen määräämän juni-

orien liittymismaksun. Jun. voi liittyä vuosijäseneksi sen vuoden alusta lähtien jona hän täyttää 19 vuotta.

- Kannattavaksi jäseneksi voidaan hyväksyä oikeuskelpoinen yhteisö, joka haluaa tukea yhdistyksen tarkoitusta ja toimintaa. Kannattavan jäsenen liittymismaksusta päättää hallitus.
- Kutsutuiksi jäseniksi voidaan seuran varsinaisessa kokouksessa hallituksen esityksestä kutsua ansioituneita henkilöitä.
- Kunniajäseneksi voidaan varsinaisessa kokouksessa hallituksen esityksestä kutsua jäsen, joka on erittäin ansiokkaasti toiminut seuran hyväksi ja sen tarkoituksen toteuttamiseksi. Kjen, joka on toiminut seuran kommodorina, voi seura varsinaisessa kokouksessaan hallituksen esityksestä nimittää kunniakommodoriksi.
- Liittyessään seuraan jäsen sitoutuu noudattamaan seuran sääntöjä, seuran kokouksen tekemiä päätöksiä sekä hallituksen antamia ohjeita ja suorittamaan seuralle tulevat maksut oikea-aikaisesti.

Ennen näiden sääntöjen voimaan tuloa saavutetut jäsenoikeudet säilyvät.

5 § JÄSENMAKSUT

Vuosijäsenet, Pjet ja Jun.et ovat velvollisia vuosittain suorittamaan vuosikokouksen määräämän jäsenmaksun. 19-25 -vuotiaille vuosijäsenille voidaan määrätä alennettu jäsenmaksu. Kannattavat jäsenet ovat velvollisia vuosittain suorittamaan hallituksen määräämän vuosimaksun. Kutsutut ja Kjet eivät suorita jäsenmaksuja.

6 § JÄSENEEN EROAMINEN JA EROTTAMINEN

Jäsenellä on oikeus erota seurasta ilmoittamalla siitä kirjallisesti hallitukselle tai sen puheenjohtajalle taikka ilmoittamalla erosta seuran kokouksessa merkittäväksi pöytäkirjaan.

Hallitus voi erottaa jäsenen, joka toimii seuran sääntöjen, kokouksen päätösten, hallituksen antamien ohjeiden ja määräysten tai hyvien tapojen vastaisesti tai joka saamastaan kirjallisesta kehotuksesta huolimatta laiminlyö seuralle tulevien maksujen suorittamisen.

Erotetulla jäsenellä on oikeus yhden kuukauden kuluessa erottamispäätöksestä tiedon saatuaan tehdä asiasta seuran hallitukselle kirjallinen valitus, jonka perusteella hallituksen on alistettava päätöksensä seuran seuraavan kokouksen ratkaistavaksi. Jos erottamisen perusteena on seuralle tulevien maksujen laiminlyönti, ei hallituksen erottamispäätöksestä voi valittaa.

7 § SEURAN VARSINAINEN JA YLIMÄÄRÄINEN KOKOUS

Seura pitää vuosittain yhden varsinaisen kokouksen, vuosikokouksen, joka pidetään helmi-maaliskuussa. Kokouksen ajan ja paikan määrittää hallitus.

Ylimääräinen kokous kutsutaan koolle, kun hallitus katsoo sen tarpeelliseksi tai kun kymmenen (10) seuran jäsentä taikka vähintään 1/10 seuran jäsenistä sitä kir-

jallisesti hallitukselta pyytää erityisesti ilmoitettua asiaa varten. Kokous on pidettävä kolmenkymmenen vuorokauden kuluessa siitä, kun vaatimus sen pitämisestä on esitetty hallitukselle.

Hallituksen on kutsuttava seuran kokoukset koolle vähintään seitsemän (7) vuorokautta ennen kokousta sanomalehti-ilmoituksella seuran vuosikokouksen määräässä lehdessä tai kirjeitse tai sähköpostitse.

Seuran vuosikokouksessa käsitellään seuraavat asiat

1. Kokouksen avaus
2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri, kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja tarvittaessa kaksi ääntenlaskijaa
3. Todetaan läsnäolijat
4. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
5. Hyväksytään kokouksen työjärjestys
6. Esitetään vuosikertomus, tilinpäätös ja toiminnantarkastajan lausunto
7. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille vastuuvollisille
8. Vahvistetaan toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä liittymis- ja jäsenmaksujen suuruudet
9. Valitaan seuran kommodori, varakommodori ja muut hallituksen jäsenet erovuoroisten tilalle
10. Valitaan toiminnantarkastaja ja hänelle varahenkilö
11. Valitaan puheenjohtajat ja jäsenet seuran eritoimikuntiin tai annetaan hallitukselle valtuudet henkilöiden valitsemiseksi
12. Valitaan edustajat liiton kokouksiin tai annetaan hallitukselle valtuudet henkilöiden valitsemiseksi
13. Päätetään 7 §:n mukaisesti, miten kokouskutsut ja tiedonannot saatetaan jäsenistön tiedoksi
14. Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat
15. Kokouksen päättäminen

Mikäli seuran jäsen haluaa saada jonkin asian vuosikokouksen käsiteltäväksi, on hänen ilmoitettava siitä kirjallisesti hallitukselle niin hyvissä ajoin, että asia voidaan sisällyttää kokouskutsuun.

Kokouksessa ratkaistaan asiat yksinkertaisella äänen enemmistöllä. Henkilövaaleissa äänen mennessä tasan vaali ratkaistaan arvalla, muissa asioissa se mielpidevoittaa, johon kokouksen puheenjohtaja on yhtynyt.

Jokaisella varsinaisella jäsenellä, kunniakommodorilla ja Kjellä on yksi ääni. Puoliso-, juniori-, kannattavalla ja kutsutulla jäsenellä on kokouksessa läsnäolo- ja puheoikeus.

8 § SEURAN HALLINTO

Seuran toimintaa johtaa ja sen talouden hoidosta sekä omaisuudesta huolehtii ja vastaa vuosikokouksen valitsema hallitus.

Hallituksen toimikausi on vuosikokousten välinen aika. Hallitukseen kuuluu

- kommodori puheenjohtajana
- varakommodori varapuheenjohtajana

- neljä muuta jäsentä.

Hallitus valitsee keskuudestaan tai ulkopuoleltaan

- sihteerin
- rahastonhoitajan
- toimihenkilöt

Hallitus voi myös perustaa tarpeelliseksi katsomaan toimikuntia hoitamaan seuran päämäärien mukaista toimintaa.

Kommodori ja varakommodori valitaan vuosikokouksessa vuodeksi kerrallaan, hallituksen muut jäsenet valitaan kahdeksi vuodeksi siten, että kaksi jäsentä on erovuorossa vuosittain.

Hallitus kokoontuu kommodorin kutsusta tai hänen toimeksiannostaan ja on päätösvaltainen, kun vähintään neljä sen jäsentä, puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja mukaan luettuna on läsnä. Kommodorin ollessa estynyt hoitamasta tehtäviään toimii varakommodori hänen sijaisenaan. Mikäli hänelläkin on este, hoitaa vanhin hallituksen jäsen kommodorin tehtäviä.

Seuran nimen kirjoittavat kommodori, varakommodori tai sihteeri, kaksi yhdessä.

Seuran tilikausi on kalenterivuosi.

Tilinpäätös tarvittavine asiakirjoineen ja hallituksen vuosikertomus on annettava toiminnantarkastajalle viimeistään kuukautta ennen vuosikokousta. Toiminnantarkastajan tulee antaa kirjallinen lausuntonsa hallitukselle viimeistään kaksi viikkoa ennen vuosikokousta.

9 § MUITA MÄÄRÄYKSIÄ

Seuran veneluetteloon merkitty vene ei saa kuulua samanaikaisesti toiseen vastaavanlaiseseen seuraan.

Päätös näiden sääntöjen muuttamisesta ja seuran purkamisesta on tehtävä kahdessa, vähintään kahden kuukauden välein pidetyssä seuran kokouksessa ja päätöksen on saatava molemmissa kokouksissa vähintään kolmen neljäsosan (3/4) enemmistö annetuista äänistä. Kokouskutsussa on mainittava sääntöjen muuttamisesta tai seuran purkamisesta.

Seuran purkautuessa luovutetaan sen jäljelle jääneet varat johonkin purjehdusurheilua ja veneilyä edistävään tarkoitukseen. Varojen jaosta päättää purkupäätöksen tehnyt jälkimmäinen kokous yksinkertaisella äänen enemmistöllä.

Sen lisäksi, mitä näissä säännöissä on määrätty, noudatetaan voimassaolevan yhdistyslain määräyksiä.

Patentti- ja rekisterihallitus on hyväksynyt nämä säännöt 18.10.2012.

Saarisäännöt

1.§

Veneilyseura Merituuli ry:n hallitsemia saaria ja vesialueita ovat oikeutettuja käyttämään seuran jäsenet sekä mukana olevat vieraat myös omilla veneillään. Lisäksi käyttö on luvallista meripelastusyhdistysten ja Pidä Saaristo Siistinä ry:n aluksilla.

2.§

Jokaisella tulee olla veneessään aina seuran viiri tai perälippu näkyvillä pois lukien vierailevat veneet. Jos seuran jäsenellä on vieraita mukanaan, on hänen toimittava näiden vastaavana isäntänä.

3.§

Jokaisen käynnin yhteydessä on vieraskirjaan merkittävä veneen saapumispäivä ja sen päällikön sekä miehistön jäsenten nimet.

4.§

Avotulen teko on sallittu vain siihen tarkoitetuilla paikoilla sään salliessa. Kynttilä- ja öljylyhtyjä voidaan käyttää jatkuvan valvonnan alaisena. Ulkotulien tms. polttaminen saaritukikohdissa on kielletty.

5.§

Alueiden saunat ovat jäsenten vapaassa käytössä. Saunomisessa on noudatettava erillistä saunomisohjetta, joka löytyy saunalta.

6.§

Seuran omistamat veneet ovat jäsenten käytössä ja ne on kiinnitettävä käytön jälkeen niin, ettei aallokko pääse niitä rikkomaan.

7.§

Pystypuiden, niin kasvavien kuin kuivienkin, kaataminen on kielletty.

8.§

Virkistyskalastus mato-ongella, pilkillä ja virvelillä on sallittu seuran alueilla voimassa olevan kalastuslain mukaisesti. Metsästys ja ampuma-aseiden käyttö ja hallussapito seuran hallitsemilla maa-alueilla on ehdottomasti kiellettyä.

9.§

Kello 23.00 ja 08.00 välisenä aikana pyrimme välttämään turhaa metelöintiä veneiden välittömässä läheisyydessä. Lämmityslaitteiden ja generaattorien käyttö on sallittua.

10.§

Roskat ja jätteet on vietävä veneen mukana roskankeruupisteisiin tai asutuskeskusten jätehuollon piiriin. Mereen pumpattavien käymälöiden käyttö rannoilla on ehdottomasti kiellettyä.

11.§

Lemmikkieläimet tulee pitää saarissa kiinnikettyinä. Lemmikkieläinten omistajat ovat vastuussa siitä, että ne eivät aiheuta vahinkoa luonnonvaraisille eläimille eivätkä häiritse muita alueella olevia. Omistajan on huolehdittava myös siitä, ettei lemmikkien jätöksiä jää oleskelualueille.

12.§

Tukikohtien käyttö ns. charterpurjehdusten satamana ei ole sallittua, vaikka veneen päällikkö olisikin Veneilyseura Merituulen jäsen. Tukikohdissa järjestettäviin tilauksiin tarvitaan hallituksen lupa.

13.§

Hästholmissa otetaan kokeilukäyttöön saunan varausvuorot, ohjeet ja varausvihko löytyvät saaren vieraskirjan yhteydestä.

14.§

Jokainen veneilijä kiinnittyy ja viettää aikaansa veneilyseura Merituulen saarissa omalla vastuullaan. Saaritukikohtiemme rakentaminen ja kunnossapito on tehty ja tullaan tekemään talkootöinä saari-isäntien johdolla ja hallituksen päätösten mukaisesti. Talkoita tullaan järjestämään kaikissa tukikohdissa. Saaritukikohtien kunto ja viihtyisyys ovat koko jäsenistön vastuulla, joten jätä ympäristö ja rakennukset siistiin kuntoon.

Nämä säännöt koskevat kaikkia seuran jäseniä ja heidän vieraitaan.

MUISTATHAN

- auta kanssaveneilijää hänen rantautuessaan
- siivoa jälkesi ja vie roskat mennessäsi
- muista jättää pilkottuja puita myös seuraaville saunojille
- tarkista ettei grillipaikalla ole tulipalon vaaraa. Grillipaikan yhteydessä oleva tynnyri ja sen sisällä oleva ämpäri on tarkoitettu sammutusvedelle.
- täytä makeavesiastiat mahdollisuuksien mukaan
- älä käytä merivettä kiukaassa
- älä häiritse luonnon rauhaa esim. lintujen pesimisaikaan
- kirjaa käyntisi vieraskirjaan, sen perusteella ratkaistaan saaritukikohtien kehittäminen ja tulevaisuus
- avotulta ei saa polttaa ilman jatkuvaa valvontaa

Saaritukikohtien viihtyisyyteen vaikuttavat työt eivät ole ainoastaan saari-isäntien tehtäviä. Jokaiselle kävijälle löytyy varmasti askareita, jos niitä vain haluaa tehdä, joten reippaasti vaan kysymään saari-isänniltä. Myös oma-aloitteisuus on sallittua ja voit halutessasi kunnostaa silmiisi osuvan epäkohdan saman tien. Yhdessä saamme pidettyä paikat helposti kivassa kunnossa eikä työtaakka kohdistu vain muutamille tekijöille.

Päivitetty tammikuussa 2015

Ansiomerkki- ja levykesäennöt

1 §

Veneilyseura Merituulen ansiomerkit on tarkoitettu yhdistyksen omille jäsenilleen jakamiksi kunnianosoituksiksi. Merkki voidaan myöntää myös yhdistyksen kuulumattomalle, yhdistyksen toimintaa erityisesti tukeneelle henkilölle. Yhdistyksen levykyä voidaan myöntää edellä mainitulla perusteella yksittäiselle henkilölle tai yhteisölle.

2 §

Merituulen ansiomerkit jaetaan pronssisena, hopeisena tai kultaisena. Kukin merkkilaji numeroidaan erikseen ja merkkiä seuraa aina kunniakirja. Levykkeet jaetaan ilman numerointia saajan nimellä ja päivämäärällä varustettuna.

3 §

Pronssinen ansiomerkki voidaan myöntää henkilölle, joka on toiminut ansiokkaasti vähintään viisi vuotta yhdistyksen tarkoituksen perin hyväksi.

4 §

Hopeinen ansiomerkki voidaan myöntää henkilölle, joka on toiminut ansiokkaasti vähintään 10 vuotta yhdistyksen tarkoituksen perin hyväksi. Erityisen suurista ansioista voidaan merkki myöntää myös ilman edellä mainittua aikarajoitusta.

5 §

Kultainen ansiomerkki voidaan myöntää henkilölle, joka on toiminut erittäin ansiokkaasti yhdistyksen ja veneilyn hyväksi vähintään 15 vuotta, joista viisi yhdistyksen luottamustehtävissä. Henkilön ansioiden ollessa poikkeuksellisen suuret, voidaan merkki myöntää ilman edellä mainittua aikarajoitusta. Kultaisia ansiomerkkejä myönnetään maksimissaan kaksi kappaletta kalenterivuoden aikana.

6 §

Jokainen yhdistyksen jäsen voi esittää hallitukselle esitetyn ehdotuksen ansiomerkin tai levykkeen myöntämiseksi määrätyle henkilölle tai yhteisölle, jos ehdotuksen allekirjoittaa vähintään kaksi yhdistyksen jäsentä. Hallituksen jäsen voi tehdä ehdotuksensa suullisesti hallituksen kokouksessa.

7 §

Ansiomerkin tai levykkeen myöntämiseksi vaaditaan hallituksen keskuudessa vähintään 2/3 kannatus, kultaisen ansiomerkin kohdalla hallituksen tulee kuitenkin olla yksimielinen.

Riittämättömän kannatuksen saaneita ehdotuksia ei merkitä pöytäkirjaan. Hallituksen ulkopuolella oleville esityksen tekijöille on ilmoitettava kirjallisesti päätöksestä, mutta ei sen perusteluista.

8 §

Ansiomerkit ja levykkeet jakaa kommodori, varakommodori tai joku muu hallituksen jäsen. Soveltuvia jakotilaisuuksia ovat yhdistyksen sääntömääräiset kokoukset, vuosijuhlat, saajan merkkipäivä tms. Jakotilaisuudessa esitetään ansiomerkin tai levykkeen myöntämisen perustelut.

9 §

Yhdistyksen sihteeri pitää kirjaa myönnettyistä ansiomerkeistä ja levykkeistä.

Merituulen ansiomerkit 2007-

Kultainen ansiomerkki

1. Ari Blom
2. Tommi Ruostepuro
3. Rauno Rike
4. Juhani Toikka

Hopeinen ansiomerkki

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1. Henri Arvonen | 6. Pekka Huusko |
| 2. Sakari Lehtovirta | 7. Torsti Hurmerinta |
| 3. Tommi Ruostepuro | 8. Markku Konttinen |
| 4. Ari Johansson | 9. Matti Ruuhonen |
| 5. Riitta Kuusela | |

Pronssinen ansiomerkki

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. Irja Rike | 15. Risto Hultama |
| 2. Riitta Kuusela | 16. Heikki Armio |
| 3. Matti Ruuhonen | 17. Mika M. Mäkinen |
| 4. Juha Nummela | 18. Jan-Mikael Paulin |
| 5. Juha Salminen | 19. Pekka Manelius |
| 6. Jouko Lindgren | 20. Kimmo Suomi |
| 7. Kari Lehtonen | 21. Jarno Tuominen |
| 8. Yrjö Iivonen | 22. Tuula Toikka |
| 9. Marianne Korpela | 23. Erkki Lindfors |
| 10. Tiina Lehtovirta | 24. Jyrki Roine |
| 11. Markku Konttinen | 25. Mika Juhajoki |
| 12. Torsti Hurmerinta | 26. Ari Mikkola |
| 13. Jussi Vuotila | |
| 14. Juhani Toikka | |

Kommodorit kautta aikain

1983-1984	Veli-Pekka Antila
1985-1986	Antti Kuortamo
1987-1988	Raimo Rike
1989	Matti Lehtinen
1990-1993	Raimo Rike
1994-1995	Asko Snäkin
1996-2000	Ari Blom
2001-2002	Raimo Rike
2003-2004	Timo Voutilainen
2005	Markku Konttinen
2006	Raimo Rike
2007-2008	Henri Arvonen
2009-2012	Sakari Lehtovirta
2013-	Juhani Toikka

Merituulen viirit ja liput

Merenkulkuhallitus on hyväksynyt Merituulen lipun päätöksellään, joka on annettu 30. kesäkuuta 1986. Tangonpuoleisessa yläkentässä oleva Merituulen tunnus on kuvattu seuraavasti: valkoisella musta tuulimittari.

Veneenomitajan viiri on kolmikulmainen ja toimihenkilöviirissä etureuna on sininen. Toimihenkilöitä ovat hallituksen jäsenet, sihteeri, saari-isännät ja katsastusmiehet.

Kommodorin ja varakommodorin viirit ovat kielekkeisiä ja varakommodorin viirin alareuna on sininen.

Kunniakommodorin ja kunniajäsenen viiri on suorakaiteen muotoinen ja alareuna on sininen.



Seuran lippu



Kommodorin viiri



Varakommodorin viiri



Toimihenkilöviiri



Kunniakommodorin
ja -jäsenen viiri



Veneenomitajan viiri

SEURAN KANNATUSTUOTTEET!

Perälippu

alle 7 m	44 x 72 cm	20 €
7-10 m	55 x 90 cm	40 €
10-15 m	66 x 108 cm	50 €
yli 15 m	100 x 163 cm	
(Maxilippu)	Tilauksesta	

Viiri	26 x 50 cm	20 €
--------------	------------	------

- Seuran kannatustuotteita on myynnissä seuran eri tapahtumissa.
- Lippuja voi tilata myös kotisivujen kauppaosion kautta.
- Postitse toimitettuihin lippuihin lisätään postimaksu.

Liputusohje

Liputusohjeen täydennykseksi on laadittu ohje lippukulttuurista. Se selvittää tarkemmin liputusohjeen perusteita sekä menettelytapoja liputuksessa.

Perusteet ja käyttöoikeus

1. Sen lisäksi, mitä laissa Suomen lipusta (380/26.5.1978), asetuksessa liputuksesta Suomen lipulla (383/26.5.1978 ja sen muutos 187/22.3.1996) sekä asetuksessa huivialusten lipuista (292/18.3.1983) määrätään, noudatetaan tätä liputusohjetta.
2. Merenkulkuhallituksen tai aikaisemmin kauppa- ja teollisuusministeriön veneily-yhdistykselle vahvistama erikoislippu, jäljempänä pursiseuralippu, on Suomen kansallislipun veroinen.
3. Veneily-yhdistyksen rekisteriin merkitty vene saa käyttää perälippuna pursiseuralippua edellyttäen, että veneen haltija on sellaisen rekisteröidyn suomalaisen veneily-yhdistyksen jäsen, jolle on myönnetty pursiseuralipun käyttöoikeus. Perälippuna käytetään sen yhdistyksen lippua, jonka rekisteriin vene on merkitty, tai tavallista Suomen lippua.
4. Asetuksessa mainittuja kommodorin viiriä, varakommodorin viiriä, veneenomistajan viiriä, kilpailulautakunnan lippua ja Kjen lippua ei saa käyttää perälipun paikalla.

Lipun paikka ja koko

5. Perälipun paikka on veneen peräosassa 10°-15° peräänpäin kallistetussa lipputangossa. Lipun pitämistä peräharuksessa ei suositella. Perälippua voidaan myös pitää purjehduksen aikana kahvelissa tai useampimastoisessa veneessä mesaanimaston huipussa olevassa jatkeessa. Moottoriveneessä lippua pidetään joko perälipputangossa tai merenkulmastoston peräänpäin kallistetussa kahvelissa.
6. Lippukooksi ja lipputangon pituudeksi suositellaan seuraavaa:

Veneen pituus	Lipun koko	Tangon pituus
alle 7 m	44 x 72 cm	95 cm
7 - 10 m	55 x 90 cm	115 cm
10 - 12 m	66 x 108 cm	140 cm
12 - 15 m	80 x 131 cm	170 cm
yli 15 m	100 x 163 cm	210 cm

Perälipputangon huipun pystyetaisuuden kannesta tulisi olla vähintään 10 cm pitempi kuin tangossa käytettävän lipun lävistäjä. Lipun on oltava puhdas ja ehjä.

Liputus

7. Miehitetyssä veneessä perälippu pidetään nostettuna seuraavasti:
 - kulussa oltaessa koko ajan vuorokaudenajasta riippumatta
 - muulloin klo 08 ja auringonlaskun välisenä aikana, kuitenkin enintään klo 21 asti. Juhannusyönä lipun saa Suomessa pitää nostettuna läpi yön.

Purjehduksen aikana tulisi erityisesti huolehtia, että lippu on nostettuna:

- satamaan saavuttaessa ja sieltä lähdettäessä
 - vieraassa satamassa oltaessa
 - kohdattaessa toinen vene
 - kohdattaessa sota- tai muu viranomaisalus sekä ohitettaessa merivartio-, tulli- tai luotsiasema tai rannikkolinnake.
- Miehitämättömässä veneessä ei pidetä lippua. Ulkomaanpurjehduksella voidaan noudattaa maan tapaa, vaikka se poikkeaisi näistä ohjeista.
8. Suomen aluevesillä järjestettävissä kilpailuissa lipun käytöstä määrätään kilpailuohjeissa. Jos osakin kilpailureitistä ulottuu kansainvälisille tai toisen valtion vesialueille, on perälippu pidettävä koko ajan nostettuna.
 9. Maissa pursiseuralippua pidetään nostettuna yhdistyksen käytössä olevissa kiinteistöissä kevään lipunnoston ja syksyn lipunlaskun välisenä aikana noudattaen virallisessa liputusohjeessa (asetus 383/26.5.1978 ja sen muutos 187/22.3.1996) annettuja lipunnosto- ja lipunlaskuaikoja.

Lipputervehdys

10. Kulussa oleva vene voi tervehtiä sota-alusta, jossa on päällikköviiri, taikka venettä, jossa on lippu. Lipputervehdys suoritetaan vain lähietäisyyksillä ja olosuhteiden salliessa.
11. Lipputervehdyksessä lippu lasketaan rauhallisesti partaan tasalle ja odotetaan, kunnes tervehdittävä on vastannut, jonka jälkeen lippu nostetaan jälleen ylös. Lipputervehdys voidaan tehdä myös irrottamalla lipputanko lippuineen telineestään, kallistamalla se vaakatasoon vanaveden suuntaan ja asettamalla se jälleen paikalleen sen jälkeen kun tervehdykseen on vastattu.

Juhlaliputus

12. Veneessä voidaan nostaa juhlaliputus yleisinä liputuspäivinä, yhdistyksen juhlatilaisuuksissa, veneen tai sen omistajan yksityisenä merkkipäivänä, taikka muissa juhllisissa tilaisuuksissa.
13. Juhlaliputus toteutetaan nostamalla kansainväliset viestiliput keulasta mastonhuipun kautta perään. Viestilippujen järjestys on keulasta lukien A, B, C, 1, D, E, F, 2, G, H, I, 3, J, K, L, 4, M, N, O, 5, P, Q, R, 6, S, U, V, 7, W, Y, Z, 8, ensimmäinen korvausviiri, toinen korvausviiri, kolmas korvausviiri.
14. Juhlaliputusta pidetään vain veneen ollessa kiinnitetyneenä. Juhlaliputuksessa noudatetaan perälipun nosto- ja laskuaikoja siten, että perälippu on ensimmäiseksi ja viimeiseksi ylhäällä.

Suruliputus

15. Vene voi suruliputtaa aiheen ilmaantuaessa pitämällä perälipun laskettuna selvästi lipputangon huipusta

tai kahvelin nokasta alaspäin. Lippu nostetaan ylös ennen suruliputuksen aloittamista ja se päätetään.

16. Vene suruliputtaa vain ollessaan kiinnittyneenä, paitsi jos veneessä on vainaja, jolloin suruliputetaan myös kulussa.

Vieraan maan lippu

17. Ulkomailla purjehdittaessa nostetaan kohdemaan pienoislippu ns. kohteliaisuuslippuna styypuurin saalingin alle tai moottoriveneessä vastaavaan paikkaan. Kohteliaisuuslipun kanssa samassa saalingissa ei käytetä muita lippuja tai viirejä, vaan ne siirretään paapuurin saalingiin. Vain yhden maan kohteliaisuuslippu saa kerrallaan olla nostettuna.
18. Kohteliaisuuslippu nostetaan joko jätettäessä viimeinen kotimaan satama tai ylitettäessä raja, ja lasketaan saavuttaessa ensimmäiseen kotimaan satamaan. Vastaavasti menetellään, jos matkan aikana käydään useammassa maassa. Matkan aikana kohteliaisuuslippu lasketaan ennen perälipun laskemista ja nostetaan välittömästi perälipun nostamisen jälkeen.
19. Purjehdittaessa ulkomailla vieraan maan lipun alla voi suomalainen veneilijä osoittaa kansallisuutensa nostamalla Suomen pienoislipun paapuurin saalingin alle kohteliaisuuslipun tavoin. Vastaavasti voi ulkomaalainen veneilijä nostaa oman maansa pienoislipun paapuurin saalingiin purjehtiessaan Suomessa Suomen lipun alla.
20. Jos suomalaisessa veneessä Suomessa on ulkomaalainen vieras, voidaan hänelle osoittaa kohteliaisuutta nostamalla hänen maansa pienoislippu paapuurin saalingiin kohteliaisuuslipun tavoin.

Viirit

21. Viirejä ovat arvojärjestyksessä
- perälipusta johdetut viirit ja liput
 - liittojen ja yhdistysten vahvistetut liput ja viirit
 - henkilö-, vene- ja ns. varustamoviirit.
- Näiden lisäksi on käyttöön yleistynyt erilaisia tunnus- ja mainosviirejä.
22. Viirit nostetaan pääsääntöisesti styypuurin saalingin alle tai moottoriveneessä vastaavaan paikkaan. Paapuurin saalingi on merkinantosaalingi, jonne nostetaan viestiliput (Q-lippu, A-lippu yms). Viirejä voidaan pitää ylhäällä koko purjehduskauden ajan noudattaen kuitenkin ao. yhdistyksen sääntöjä. Veneessä pidetään sen kulussa ollessa nostettuna vain niitä viirejä, joita veneen päällikkö on oikeutettu käyttämään. Kerrallaan pidetään nostettuna enintään kolme viiriä, ja niiden on oltava puhtaita ja ehjiä. Kohteliaisuuslippu ei ole viiri, ja se on aina omassa saalingissaan yksin.
23. Viirit pidetään nostettuina arvojärjestyksessä arvokkain ylimpänä. Veneen päällikkö voi kuitenkin poiketa siitä ottaen huomioon viirien tarkoituksen ja merkityksen.
24. Yhdistykset ja yhteisöt voivat antaa lisäohjeita omien viiriensä käytöstä.

LIPPUJEN JA VIIRIEN PAIKKOJA ERI VENETYYPEISSÄ

FLAGGORNAS OCH VIMPLARNAS PLATSER I OLIKA BÅTTYPER

C

Kohteliaisuuslippu eli kohdemaan kauppalippu (Courtesy Ensign)

Artighetsflagg eller destinationslandet handelsflagga (Courtesy Ensign)

1, 2 & 3

Viirit arvojärjestyksessä
Vimplarna i rangordning

4

Lippuviesti
Flaggsignal vid behov



Merituulen tekninen toimikunta

Seurassamme veneiden katsastusta hoitaa tekninen toimikunta, jonka muodostavat yhdeksän liiton kouluttamaa katsastusmiestä. Teknisen toimikunnan pääasiallinen tehtävä on katsastustoiminnan suorittaminen ja tarvittaessa seuran jäsenten erilaisten teknisten ongelmien selvittäminen.

Teknisen toimikunnan vetäjänä toimii tänä vuonna Rauno Rike.

Yleistä katsastuksesta

Suomessa huvialusten katsastus on vapaaehtoisuuteen perustuvaa turvallisuustoimintaa. Veneiden katsastuksen saavat suorittaa vain keskusliittojen kouluttamat katsastajat, jotka toimivat ilman minkäänlaista korvausta avustaan ja neuvoen veneilijää meriturvallisuuteen liittyvissä asioissa. Liiton katsastajat eivät voi katsastaa veneitä, joiden omistaja ei ole jonkun liiton jäsenen seuran jäsen.

Katsastus on veneen omistajan kannalta ensiarvoisen tärkeää, jos vahinkoja sattuu. Varsinkin uuden veneen peruskatsastuksen yhteydessä omistajalle selviää esimerkiksi sulkuventtiilien sijainnit, varaohjausjärjestelmät sekä mahdolliset ongelmakohdat, joihin tulee kiinnittää huomiota. Nämä tiedot etukäteen saatuna ovat kullannarvoisia jos veneillä tulee eteen ongelmatilanteita.

Myös vakuutusyhtiöt arvostavat katsastuksen tuomaa parantunutta veneilyturvallisuutta myöntämällä alennusta venevakuutusten vuosimaksuista katsastetuille veneille.

Katsastus jakautuu kahteen osaan. Peruskatsastus suoritetaan viiden vuoden välein sekä aina omistajanvaihdoksen jälkeen. Merikelpoisuuskatsastus suoritetaan vuosittain peruskatsastusten välillä.

Mikäli venettä ei katsasteta vuosittain, tulee asiasta ilmoittaa myös vakuutusyhtiölle, ettei jatkossa joudu maksamaan korotettua vakuutusmaksua tai vahinkotapauksessa menetä osaa korvauksesta. Seuran katsastusvastaava ylläpitää liiton rekisteriä Merituuleen katsastetuista veneistä. Tästä rekisteristä myös vakuutusyhtiöt saattavat tarvittaessa tarkistaa tietoja veneen katsastuksesta. Tämän vuoksi on ensiarvoisen tärkeää, että kaikki katsastajat

toimittavat katsastustiedot ajoissa seuran katsastusvastaavalle.

Katsastuskausi päättyy kesäkuun viimeisenä päivänä. Tämän jälkeen vene katsastetaan vain poikkeustapauksessa, kuten uuden veneen hankkiminen tai veneeseen on tehty merkittäviä korjauksia tai muutoksia ja näiden vuoksi vene on saatu katsastuskuntoon vasta katsastuskauden päätyttyä.

Seuran perälippua saavat käyttää vain ne veneet, joiden katsastus on voimassa.

Asetuksen mukaan veneen palonsammutin on asianmukaisesti tarkastettava vähintään vuoden välein. Myös uusi sammutin on tarkastettava, jos sen valmistusleimaus on yli vuoden vanha.

Suurimmat muutokset katsastussäännöissä koskevat hätämerkinantovälineitä. Viime vuonna astui voimaan sääntö hätäraketien ja soihtujen kelpoisuusaikojen muuttumisesta. Säännön mukaan hätäraketit ja soihdut hyväksytään vain tuotteeseen merkityn kelpoisuusaajan mukaan.

Tänä vuonna katsastussäännöissä hätämerkinantovälineiden lisäksi on mukana hätäilmoitusvälineet painopisteen muuttuessa elektroniisiin välineisiin.

Hätäilmoitusvälineiden uudet katsastusvaatimukset perustuvat Rajavartiolaitoksen tekemään tutkimukseen ja sen pohjalta tehtyyn ”APUA-Veneilijän hätäilmoitusopas” -suositukseen.

Käytännössä aikaisemmin vaaditut varusteet täyttävät jatkossakin katsastusvaatimukset, mutta nyt vene voidaan katsastaa myös ilman, että siinä on pyrotekniikkaan pohjautuvia hätäilmoitusvälineitä, edellyttäen, että veneessä on korvaavia varusteita.

Hätäilmoitusvälineitä vaaditaan seuraavaa:

Luokka 1: vaihtoehto A:

- VHF-DSC, kiinteästi asennettu,
- EPIRB (ota huomioon radiolupa ja akun päiväys),
- matkapuhelin säänkestävästi suojattuna,
- 1 kpl led-soihtu varaparistoineen,
- 2 kpl oranssisavuja

vaihtoehto B:

- VHF, kiinteästi asennettu (suositellaan DSC-toiminnolla),
- 4 kpl punaisia laskuvarjoraketteja,
- 4 kpl punasoihtuja tai 1 kpl led-soihtu varaparistoineen ja 2 kpl punasoihtuja,
- 2 kpl oranssisavuja

Luokka 2: vaihtoehto A:

- VHF-DSC, kiinteästi asennettu,
- matkapuhelin, säänkestävästi suojattuna,
- 1 kpl led-soihtu varaparistoineen tai 4 kpl punasoihtuja
- Suositellaan lisäksi: EPIRB, 4 kpl punaisia laskuvarjoraketteja,
- 2 kpl oranssisavuja

vaihtoehto B:

- VHF, kiinteästi asennettu (suositellaan DSC-toiminnolla),
- 4 kpl punaisia laskuvarjoraketteja,
- 4 kpl punasoihtuja, tai 1 kpl led-soihtu varaparistoineen ja 2 kpl punasoihtuja
- Suositellaan lisäksi: 2 kpl oranssisavuja

Luokka 3: vaihtoehto A:

- Matkapuhelin, säänkestävästi suojattuna,
- ulkosaaristossa suositellaan: kiinteästi asennettu VHF-DSC (radiolupa),
- 1 kpl led-soihtu varaparistoineen (vaihtoehtoisesti 2 kpl punasoihtuja)
- Suositellaan lisäksi: 2 kpl punaisia laskuvarjoraketteja sekä 2 kpl punasoihtuja

vaihtoehto B:

- 2 kpl punaisia laskuvarjoraketteja,
- 2 kpl punasoihtuja (vaihtoehtoisesti led-soihtu varaparistoineen)
- Suositellaan lisäksi: VHF

vaihtoehto C:

- 4 kpl punasoihtuja, tai 2 kpl punasoihtuja ja 1 kpl LED-soihtu
- Suositellaan lisäksi: VHF

Luokka 4:

- Suositellaan saaristossa: led-soihtu varaparistoineen tai 2 kpl punasoihtuja

Lisäksi kaikissa luokissa suositellaan:

Matkapuhelinta latureineen vedenpitävällä suojakotelolla.

Valopistoolin 300 m korkeuteen leimatuilla ammuksilla voidaan korvata enintään 2 kpl laskuvarjorakettia. Valopistoolille tarvitaan hallussapitolupa.

Raketit pitää säilyttää pystyasennossa, jotta niiden lentorata olisi suora. Pulverimainen ajo-panos saattaa muutoin paakkuuntua toiseen kylkeen ja lentorata muuttuu arvaamattomaksi. Ellei (pienestä) veneestä kerta kaikkiaan löydy paikkaa, missä ne voidaan järkevästi säilyttää pystyssä, on niitä käännettävä useita kertoja kesässä. Raketteja ei saa koputella. Joissain raketeissa on kiinteä ajo-panos mikä saattaa murtua, ja vaikuttaa raketin lentorataan.

Katsastuskäytäntö

Tänä vuonna katsastuskäytännössä jatketaan viime vuosien tapaa. Veneen omistaja sopii suoraan katsastajan kanssa katsastusajankohdan ja luonnollisesti muistaa huomioida katsastajalle aiheutuneet kustannukset.

Peruskatsastukseen liittyvä runkokatsastus suoritetaan veneen ollessa vielä talviteloilla, koska katsastukseen kuuluvat myös vedenalaiset osat, kuten vetolaitteet, peräsimet ja läpiviennit. Runkokatsastuksessa täytetään katsastuspöytäkirjan vene- ja omistajatiedot sekä runkokatsastuksessa tarkastetut kohteet. Katsastuspöytäkirja jätetään kokonaisuudessaan veneen omistajalle. Purjeventien runkokatsastuksessa suositellaan, että masto on otettava alas tarkastettavaksi. Mikäli mastoa ei pystytä tarkastamaan, tulee tästä merkintä katsastuspöytäkirjaan.

Peruskatsastus suoritetaan loppuun, kun vene on valmiiksi varustettu tulevaa veneilykautta varten. Vene voi tällöin olla jo vesillä. Katsastaja

voi olla eri henkilö kuin runkokatsastuksen suorittanut ja tässä vaiheessa tarkastetaan loput katsastuspöytäkirjassa mainitut kohteet. Tämän jälkeen katsastaja täyttää venetodistuksen. Katsastuspöytäkirjasta päälimmämiset valkoiset osat toimitetaan seuran katsastusvastaavalle ja alemmat keltaiset osat sekä venetodistus jätetään veneen omistajalle.

Vuosikatsastus suoritetaan samoin silloin, kun vene on valmiiksi varustettu. Vuosikatsas-

tukseen veneilijä tarvitsee alkuperäisen katsastuspöytäkirjan ja venetodistuksen. Vuosikatsastuksessa tarkistetaan että veneen varustus vastaa katsastuspöytäkirjaan merkittyä. Vuosikatsastuksessa erityishuomio on sammuttimien ja hätäilmoitusvälineiden sekä "paukkuliivien" kunnan tarkastamisessa. Vuosikatsastuksen suorittamisesta katsastaja laittaa merkinnän katsastuspöytäkirjaan ja venetodistukseen.

VMT:n katsastajat:

	Matkapuhelin	Sähköposti
Huusko Pekka	0400-123 465	pekka.huusko@gmail.com
Koskinen Jorma	0400-701060	jokke.koskinen@luukku.com
Rike Rauno	040-577 8894	rauno.rike@gmail.com
Roine Jyrki	040-7174847	jyrki.roine@vema.fi
Voutilainen Timo	044-2203517	voutilainen.timo@gmail.com

Kaikilla seuramme katsastajilla on pätevyys katsastaa sekä purje- että moottoriveneitä.

Onko Sinulla halukkuutta ryhtyä venekatsastajaksi? Seuramme kaipaa uusia katsastajia palvelemaan ja opastamaan seuran jäseniä. Ota yhteyttä hallitukseen tai teknisen toimikunnan vetäjään!

Merituulen Mestarit kautta aikojen 1989-

Vuosi	Vene	Tyyppi	Kippari
1989	Armida	Avance 245	Jari Palsio
1990	Oona	Scanper	Kari Kuusela
1991	Sebastian	Finn 35	Petri Hautala
1992	Tuuletär	Facil 30	Tapio Koski
1993	Cappucino	HR 29	Jari Visti
1994	Tuuletär	Facil 30	Tapio Koski
1995	Armida	Avance 245	Jari Palsio
1996	Marinel Thunderboat	Melges 24	Kari Heikkilä
1997	Marinel Thunderboat	Melges 24	Ari Blom
1998	Meripetteri II	Antilla 30	Per-Erik Packalen
1999	Rosinante	Avance 36	Aarno Aho
2000	Divina	Inferno 29	Ari Mikkola
2001	Meripetteri II	Antilla 30	Per-Erik Packalen
2002	Armida	Avance 245	Jari Palsio
2003	Divina	Optima 101	Ari Mikkola
2004	Daria 2	Sun Fast 31	Kimmo Vuori
2005	Rosinante	Avance 36	Aarno Aho
2006	Rosinante	Avance 36	Aarno Aho
2007	Grand Cinnabar	H-35	Sakari Lehtovirta
2008	Odette	H-Vene	Tero Lehtinen
2009	Hurrewind	Kracer 36	Ari Mikkola
2010	Big Nicci	Finn 35	Markku Konttinen
2011	Big Nicci	Finn 35	Markku Konttinen
2012	Hurrewind	Kracer 36	Ari Mikkola
2013	Big Nicci	Finn 35	Markku Konttinen
2014	Hurrewind	Kracer 36	Ari Mikkola
2015	Hurrewind	Kracer 36	Ari Mikkola
2016	Big Nicci	Finn 35	Markku Konttinen
2017	Tuulilla	MeanMarine 32 PC	Esa Vahtera
2018	La Storia	Finn Gulf 36	Juuso Vuotila

Vuosi År	Liitto Förbund
☐ Purjeverene Segelbåt	☐ SVEL
☐ Moottoriverene Motorbåt	☐ SPL/FSF

VENEEN KATSASTUSPÖYTÄKIRJA BESIKTNINGSPROTOKOLL FÖR BÅT

Seura Förening	Venetoistoksen numero Säkerhetskalleja nummer
Veneen nimi Båtsens namn	Venetyyppi/malli Båttyp/modell
Omistaja Ägare	Runkonumero Skrovnummer
Osoite Adress	Rekisterinumero Registrationsnummer
	Purjenumero Segelnummer

Runko - materiaali Skrov - material	Värimäts/vuosi Tillverkningsår	Väri Färg
Pituus Längd m	Leveys Bredd m	Syväys Öpp m
Suurin kokitus Största höjd m	Uppous Öppningshöjd m	Purjeaste-ala Segelyta m ²
Merkkimalli Märke/modell	Valm.nro Tillv.nr	Moottori Motor ☐ sisä inombord ☐ sisäpäri inu ☐ perä utombord
Tankkien tilavuudet Tankkarnas volymer	Polttoaine Bränsle	Teho Effekt X kW (hv)
Tankkien välytys Tankkarnas spår	Vesi Vatten	Makupaikkopäät Kroppsdelar
Radioasutus Radioanrop	Kotisivat Hemhamn	Talvisäilytyspaikka Vinterförvaringsplats

☐ = pakollinen obligatorisk ☐2 = pakollinen 2 kpl obligatorisk 2 st ☐ = suositus rekommendation m = moottoriverene motorbåt p/s = purjeverene segelbåt k = kaakeli för alla

1. Runko – Skrov

	1	2	3	4
1.1 Rungon ja rakenteiden kunto – Konditionen för skrov och konstruktioner	☐	☐	☐	☐
1.2 Aukot ja niiden suljettavuus – Öppningar och möjlighet att tillsluta dem	☐	☐	☐	☐
1.3 Materiaalin ja pinnon kunto – Materialets och ytbehandlings kondition	☐	☐	☐	☐
1.4 Köli ja peräsin – Köl och roder	☐	☐	☐	☐
1.5 Ohjausjärjestelmä – Styrsystem	☐	☐	☐	☐
1.6 Vetoaitteiston, akselin ja potkurin kunto – Konditionen för drev, axel och propeller	☐	☐	☐	☐
1.7 Runkoläpiviennit, sulkuventtiilit ja putkisto – Skrovgenomföringar, ventiler och rörsystem	☐	☐	☐	☐
1.8 Putoamisen ehkäisy ja kiinnityshelat – Fallhinder och fästhjälpbeslag	☐	☐	☐	☐
1.9 Painavien esineiden kiinnitys – Fastsättning av tunga föremål	☐	☐	☐	☐
1.10 Makeavesijärjestelmät – Sötavattenssystem	☐	☐	☐	☐
1.11 Alin vuotoaukko – Lägsta läckagepunkten	 cm	☐	☐	☐

2. Takila ja purjeet, mikäli asennettu – Rigg och segel, ifall installerade

2.1 Takilan kunto ja huoltaminen – Riggens kondition och översyn	☐	☐	☐	☐
2.2 Purjeet – Segel	☐	☐	☐	☐
2.3 Myrskypurjeet – Stormsegel	☐	☐	☐	☐
2.4 Reivausjärjestely – Revningsanordning	☐	☐	☐	☐

3. Moottori ja järjestelmät, mikäli asennettu – Motor och system, ifall installerade

3.1 Moottorin asennus ja kunto – Motors installation och kondition	☐	☐	☐	☐
3.2 Moottorin hallintalaitteet ja niiden toimivuus – Motors reglage och deras funktion	☐	☐	☐	☐
3.3 Polttoainejärjestelmä (säiliöt, putkisto, sulkuventtiili, suodattimet) - Bränslesystem (tankar, rör, avstängningsventiler, filter)	☐	☐	☐	☐
3.4 Jäähdytysjärjestelmä (pohjakaivot, läpiviennit, putkisto, sulkuventtiili) - Kylsystem (bottenbrunnar, genomföringar, rör, avstängningsventiler)	☐	☐	☐	☐
3.5 Merivesisuodatin - Sjövattenfilter	☐	☐ m	☐ m	☐
3.6 Sähköjärjestelmät – Elektriska system	☐	☐	☐	☐
- erillinen käynnistys- ja käyttöakusto – separat start- och förbrukningsbatteri	☐	☐	☐	☐
- maasähköjärj. asennus ja tapaturmasuojaus – installation och säkerhet för landström	☐	☐	☐	☐
- aggregaattijärjestelmän (230 V) kunto – elaggregatets (230 V) skick	☐	☐	☐	☐

4. Venevarusteet – Båtsens utrustning

4.1 Veneen ja varusteiden merkinnät – Märkning av båt och utrustning	☐	☐	☐	☐
4.2 Ankkurivaruus – Ankarutrustning	☐ 2	☐ 2	☐	☐
4.3 Ajoankkuri – Drivankare	☐ m	☐ m	☐	☐

	1	2	3	4
4.4 Veneköydet – Båttlinor á 30m	☒	☒	☐	☒
4.5 Työkalut ja varaosat – Verktyg och reservdelar	☐	☐	☐	☐
4.6 Aivot tai mela – Åror eller paddel	☐	☐	☐	☐
4.7 Venehaka – Båtshake	☐	☐	☐	☐
4.8 Heittoliina – Kastlina	☐	☐	☐	☐
4.9 Laitasuojat – Fendrar	☐	☐	☐	☐
4.10 Venetikkaat/veneeseen nousu – Båststige/ ombordstigning	☐	☐	☐	☐
4.11 Huuhteenpoisto ja lasipyyhiin sulj. ohj. – Defroster och vindrutetorkare i täckla styrh.	☐	☐	☐	☐
4.12 Käymälävarustus ja jätehuolto – Toalett och avfallshantering	☐	☐	☐	☐
4.13 Nestekaasujärjestelmä, mikäli asennettu – Flytgassystem, om installerat	☐	☐	☐	☐
4.14 Liesi ja lämmitin, mikäli asennettu – Båtkök och värmare, om installerat	☐	☐	☐	☐
4.15 Perälippu tai viiri – Flagga eller vimpel	☐	☐	☐	☐

5. Merenkulkuvarusteet – Navigationsutrustning

5.1 Kulkuvalot ja ankkurivalo – Lanternor och ankarljus	☐	☐	☐	☐
5.2 Merkkikuviot – Signalfigurer	☐	☐	☐	☐
5.3 Äänimerkinantolaitte – Ljudsignalanordning	☐	☐	☐	☐
5.4 Tutkaheijastin – Radarreflektor	☐	☐	☐	☐
5.5 Ohjailukompassi – Styrkompass	☐	☐	☐	☐
5.6 Varakompassi sekä suuntimalaite – Reservkompass samt pejlapparater	☐	☐	☐	☐
5.7 Loki, kalkuluotain ja ilmapuntari – Logg, ekolod och barometer	☐	☐	☐	☐
5.8 Merikartat ja välineet sekä kiikari – Sjökort och bestick samt kikare	☐	☐	☐	☐
5.9 Yleisradiovastaanotin – Rundradiomottagare	☐	☐	☐	☐
5.10 Satelliittipaikannin – Satellitpositionsapparater	☐	☐	☐	☐
5.11 Tutka – Radar	☐	☐	☐	☐
5.12 Valonheitin – Strålkastare	☐	☐	☐	☐
5.13 VHF-meriradiopuhelin – Marin VHF radiotelefon	☐	☐	☐	☐
- käsi-VHF – hand-VHF	☐	☐	☐	☐
5.14 Veneen asiakirjat – Båtdokument	☐	☐	☐	☐

6. Turvallisuusvarusteet – Säkerhetsutrustning

6.1 Kelluntavarusteet – Flytutrustning	☐	☐	☐	☐
6.2 Turvavaljaat ja kiinnityspisteet/juoksuköydet – Säkerhetssäle och fästpunkter/ linor p/s	☐	☐	☐	☐
6.3 Pelastusrenkas varusteineen – Livboj med utrustning	☐	☐	☐	☐
6.4 Punaiset laskuvarjoraketit – Röda fallskärmsraketer	☐	☐	☐	☐
6.5 Punasoihdut – Röda bloss	☐	☐	☐	☐
6.6 Oranssisavut – Orangerök	☐	☐	☐	☐
6.7 Käsipumppu, kiinteästi asennettu – Handpump, fast installerad	☐	☐	☐	☐
6.8 Koneellinen tyhjennyspumppu – Maskinell lämpump	☐	☐	☐	☐
6.9 Käsiammutin, mikäli vaaditaan – Handsläckare, om så fördras	☐	☐	☐	☐
6.10 Sammutuspeite – Släckningsfilt	☐	☐	☐	☐
6.11 Hätäsuojimet – Nöddöslutare	☐	☐	☐	☐
6.12 Käsiavalaisin, varaparistot ja -polttimot – Ficklampa, reservbatterier och -lampa	☐	☐	☐	☐
6.13 Ensiaapuvälineet – Förstahjälputrustning	☐	☐	☐	☐
6.14 Varaohjausjärjestelmä – Reservstyranordning	☐	☐	☐	☐
6.15 Hätätyökalut – Nödverktyg	☐	☐	☐	☐
6.16 Varajoumavesi ja varamuona – Dricksvatten och proviant i reserv	☐	☐	☐	☐
6.17 Pelastuslautta varusteineen – Räddningsflöte med utrustning	☐	☐	☐	☐
6.18 Palonilmaisim – Brandvarnare	☐	☐	☐	☐

Huomautuksia - Anmärkningar:

Arvioitu katsastus pvm Storleksbeskrivning datum	Omistaja Ägare	Katsastaja Besiktningsman	Lupenumero Licensnr
Arvioitu katsastus pvm Storleksbeskrivning datum	Omistaja Ägare	Katsastaja Besiktningsman	Lupenumero Licensnr
Vuositarkastus pvm Årsbesiktnings datum	II	III	IV
Katsastaja Besiktningsman			
Lupenumero			
Licensnummer			



MERIPELASTUKSEN HÄLYTYSOHJE



ALARMINSTRUKTION FÖR SJÖRÄDDNINGEN

Meripelastuksen hälytysnumero ▪ Sjöräddningens alarmnummer

0294 1000

Länsi-Suomen meripelastuslohko ▪ Västra Finlands sjöräddningsdistrikt

Meripelastuskeskus Sjöräddningscentralen

MRCC Turku 0294 1001 MRCC Åbo

Suomenlahden meripelastuslohko ▪ Finska Vikens sjöräddningsdistrikt

Meripelastuslohkokeskus Sjöräddningsundercentral

MRSC Helsinki 0294 1002 MRSC Helsingfors

Radioyhteydet ▪ Radiokommunikation

VHF-DSC	70	VHF-DSC
---------	----	---------

VHF-kanava	16	VHF-kanal
------------	----	-----------

MF-DSC	2187,5 kHz	MF-DSC
--------	------------	--------

Ilmoita hätätapauksesta tai vaaratilanteesta VHF- tai MF-taajuuksilla digiselektiivikutsulla (DSC), VHF-radiolla, puhelimella tai muulla nopealla tavalla meripelastuksen hälytysnumeroon.

Meripelastuksen hälytysnumeroon soittaessasi puhelu yhdistyy lähimpään johtokeskukseen. Voit käyttää myös alueellista numeroa lähimpään **meripelastuskeskukseen** tai **meripelastuslohkokeskukseen**. Suuntanumeroa ei käytetä. Ilmoituksia vastaanottavat ja välittävät myös hätäkeskukset (**yleinen hätänumero 112**).

Meddela om nödfall eller farosituation på VHF- eller MF-frekvenserna med digitalt selektivt anrop (DSC), per VHF-radio, telefon eller på annat snabbt sätt till sjöräddningens alarmnummer.

Med sjöräddningens alarmnummer kopplas samtalet till sjöräddningstjänstens närmaste ledningscentral. Du kan också använda det regionala numret till närmaste **sjöräddningscentral** eller **sjöräddningsundercentral**. Man behöver inga riktnummer. Anmälningar mottas och förmedlas även av nödcentralerna (**allmänt nödnummer 112**).

KEVÄTKILPAILU 18.5.2019 Nauvo

KILPAILUSÄÄNNÖT

Kilpailu purjehditaan yhtenä luokkana (LYS). Kilpailussa noudatetaan yksinkertaistettuja kilpapurjehdussääntöjä (Merituulilainen 2019), LYS-sääntöjä (2019) ja kilpailun purjehdusohjeita, jotka jaetaan kipparikokouksessa. Autopilotin käyttö on sallittua. LYS-taulukkona käytetään kansallista taulukkoa 2019. Osallistuminen kilpailuun tapahtuu omalla vastuulla. Muiden lentävien keulapurjeiden (Code-O -purjeen) käyttö edellyttää LYS-todistusta. Kilpailun ohjeellinen tuuliraja on 14m/s. Kilpaileminen päätetään tuuliolosuhteet huomioiden kipparikokouksessa. Kilpailu toteutetaan aikaa-ajalle-kilpailuna.

ILMOITTAUTUMISET

Kilpailu on avoin kaikille Merituulilaisille purjehtijoille omilla veneillään. Ilmoittautuminen kipparikokouksessa. Ennakkoilmoittautumiset (ei pakollinen) sähköpostilla osoitteeseen:

jere.mikkola@gmail.com

KILPAILUSATAMA

Nauvon vierasvenesatama

KILPAILUOHJELMA

Kipparikokous: Lauantaina 18.5.2019 klo 10:00. Nauvon vierasvenesatamassa.

Lähtö: klo 11:30 Nauvon sataman edustalta.

RATA-ALUE

Etelä-Airistolla siten, että lähtö on Nauvosta ja maali on Hästholmin laiturin edustalla (äänimerkki tms.). Rata kerrotaan tarkemmin kipparikokouksessa.

PALKINNOT

Palkintojenjako on Hästholmissa tulosten laskemisen jälkeen. Kolme ensimmäistä palkitaan.

TIEDUSTELUT

Kilpailupäällikkö Jere Mikkola,
050 469 2861, jere.mikkola@gmail.com

SYYSKILPAILU 14.9.2019

SÄÄNNÖT:

Kilpailussa noudatetaan yksinkertaistettuja kilpapurjehdussääntöjä (Merituulilainen 2019), LYS-sääntöjä (2019) ja näitä purjehdusohjeita. Muiden lentävien keulapurjeiden (Code-O -purjeen) käyttö edellyttää LYS-todistusta. Autopilotin käyttö on sallittua.

OSALLISTUMINEN:

Kilpailuun voivat osallistua kaikki merituulilaiset purjehtijat omilla veneillään. Osallistuminen kilpailuun tapahtuu jokaisen omalla vastuulla.

KILPAILUT:

Kilpailu käydään yhtenä luokkana LYS-tasoitussäännön mukaan. Tasointu aikaa-ajalle.

ILMOITTAUTUMINEN:

Ilmoittautuminen ja kipparikokous pidetään Nauvon vierasvenesatamassa 14.9.2019 klo 10.

LÄHTÖ:

Lähtö tapahtuu Nauvon vierasvenesataman edustalla. Lähtömerkkinä on äänimerkki ja/tai lipunheilahdus kipparikokouksessa osoitetulta paikalta. Lähtö tapahtuu lauantaina 14.9.2019 klo 11.30.

LÄHTÖLINJA:

Lähtölinjan kerrotaan ja osoitetaan kipparikokouksessa (itä- ja eteläviitan linja).

MAALILINJA:

Maalilinjan muodostaa Nauvon edustalla olevan itä- ja eteläviitan linja.

RADAN LYHENTÄMINEN:

Kipparikokouksessa valittua rataa ei lyhennetä. Kilpailuaika päättyy klo 17:00.

KESKEYTTÄMINEN:

Kilpailun keskeyttävä on velvollinen ilmoittamaan asiasta ensi tilassa kilpailunjärjestäjille. Kilpailun johtaja: Jere Mikkola 050 469 2861.

PALKINTOJENJAKO:

Palkintojenjako tapahtuu lipunlaskun jälkeen ennen ruokailua Nauvossa.

RATASELOSTEET:

Kerrotaan kipparikokouksessa. Vain ilmoitetut kääntömerkit on purjehdittava oikein.

MM-KILPAILU 17.8.2019

SÄÄNNÖT

Kilpailussa noudatetaan yksinkertaistettuja kilpapurjehdussääntöjä (Merituulilainen 2019), LYS-sääntöjä (2019) ja purjehdusohjeita, jotka ilmoitetaan kipparikokouksessa. Autopilotin käyttö on sallittu. Muiden lentävien keulapurjeiden (Code-O -purjeen) käyttö edellyttää LYS-todistusta.

OSALLISTUMINEN

Kilpailuun voivat osallistua kaikki Merituulilaiset purjehtijat omilla veneillään. Osallistuminen kilpailuun tapahtuu omalla vastuulla.

KILPAILU

Kilpailu käydään aikaa-ajalle lähtönä. Kilpailussa kaikki veneet purjehtivat samassa LYS-luokassa. Kilpailun ohjeellinen tuuliraja on 14m/s. Kilpaileminen päätetään tuuliolosuhteet huomioiden kipparikokouksessa.

ILMOITTAUTUMINEN

Ilmoittautuminen ja kipparikokous pidetään Nauvon vierasvenesatamassa 17.8.2019 klo 10.00.

LÄHTÖ

Ensimmäinen lähtö tapahtuu 11:30 (LYS 1.0). Lähtöalueena toimii Nauvon vierasvenesataman edusta. Kilpailun lähtöviestinä toimii äänimerkki tai lipun heilautus, joka kerrotaan tarkemmin kipparikokouksessa. Veneen varastaessa annetaan pitkä äänimerkki (5 sek.), jolloin varastaneen veneen tulee palata lähtölinjan taakse ja lähteä uudestaan.

LÄHTÖLINJA

Lähtölinja kerrotaan ja osoitetaan kipparikokouksessa (itä- ja eteläviitan linja).

MAALILINJA

Maali on Hästholmin venelaiturin edustalla. Laituri jää tulosuunnassa oikealle puolelle. Maaliin tullessa annetaan äänimerkki.

RATAOHJE

Ilmoitetaan/näytetään kipparikokouksessa. Ota merikartta ja kynä mukaan kokoukseen. Vain ilmoitetut käyntömerkit on purjehdittava oikein.

Muut kuin kilpailun käyntömerkkeinä toimivat merimerkit saadaan kipparin harkinnan mukaan ohittaa miltä puolelta tahansa eli väyliä ei tarvitse noudattaa.

RADAN LYHENTÄMINEN

Kipparikokouksessa ilmoitettua rataa ei lyhennetä. Kilpailuaika päättyy klo 18:00.

PROTESTIT

Mahdolliset protestit on jätettävä kilpailun järjestäjille kirjallisena ja korkeintaan 1 tunti protestoivan aluksen maaliintulon jälkeen. Vain määräaikaan mennessä jätetyt kirjalliset protestit käsitellään. Protesti on myös ilmainen protestoitavalle veneelle mahdollisimman pian rikkeen jälkeen nostamalla punainen viiri ja huutamalla protestoitavalle veneelle.

KESKEYTTÄMINEN

Kilpailun keskeyttävä on velvollinen ilmoittamaan asiasta ensi tilassa kilpailun järjestäjille. Kilpailun johtaja: Jere Mikkola 050 469 2861.

TULOKSET

Viimeisen veneen maaliin tulon jälkeen laskeaan kilpailun tulokset.

PALKINTOJENJAKO

Palkinnot jaetaan Hestiksessä tuloslaskennan jälkeen.

Kisatuloksia 2018

KEVÄTKISA 2018

Nimi	Lähtö	Maali	LYS	Purj.aika	Tas.aika
1. Big Nicci	11:30:00	13:47:48	1,13	02:17:48	2:35:43 ap.
2. Ad Astra	11:30:00	13:49:08	1,14	02:19:08	2:38:37 ap.
3. Irene	11:30:00	13:58:30	1,09	02:28:30	2:41:52 ap.
4. Ädan II	11:30:00	13:42:42	1,23	02:12:42	2:43:13 ap.
5. Eglantier	11:30:00	13:53:56	1,14	02:23:56	2:44:05 ap.
6. Stella	11:30:00	13:36:19	1,3	02:06:19	2:44:13 ap.
7. Safir	11:30:00	13:45:35	1,22	02:15:35	2:45:25 ap.
8. Eleena	11:30:00	13:55:51	1,2	02:25:51	2:55:01 ap.

MM-KISAT 2018

Nimi	Lähtö	Maali	LYS	Purj.aika	Tas.aika
1. La Storia	11:30:00	14:27:24	1,18	02:57:24	3:29:20 ap.
2. Ad Astra	11:30:00	14:41:07	1,11	03:11:07	3:32:08 ap.
3. Big Nicci	11:30:00	14:38:21	1,13	03:08:21	3:32:50 ap.
4. Ädan II	11:30:00	14:26:06	1,23	02:56:06	3:36:36 ap.
5. Stella	11:30:00	14:20:57	1,27	02:50:57	3:37:06 ap.
6. Irene	11:30:00	14:49:44	1,09	03:19:44	3:37:43 ap.
7. Safir	11:30:00	14:36:36	1,22	03:06:36	3:47:39 ap.
8. Aventurinha	11:30:00	15:06:24	1,12	03:36:24	4:02:22 ap.
9. Eglantier	11:30:00	14:57:11	1,17	03:27:11	4:02:24 ap.
10. Bella Notte	11:30:00	15:14:17	1,11	03:44:17	4:08:57 ap.
11. Eleena	11:30:00	15:02:34	1,19	03:32:34	4:12:57 ap.

SYYSKISA 2018

Nimi	Lähtö	Maali	LYS	Purj.aika	Tas.aika
1. Safir	11:30:00	14:23:34	1,22	02:53:34	3:31:45 ap.
2. Big Nicci	11:30:00	14:39:00	1,13	03:09:00	3:33:34 ap.
3. Ad Astra	11:30:00	14:45:13	1,11	03:15:13	3:36:41 ap.
4. Stella	11:30:00	14:20:38	1,27	02:50:38	3:36:42 ap.
5. Ädan II	11:30:00	14:26:57	1,23	02:56:57	3:37:39 ap.
6. Eglantier	11:30:00	14:43:36	1,14	03:13:36	3:40:42 ap.
7. Irene	11:30:00	14:58:31	1,09	03:28:31	3:47:17 ap.
8. Tuulilla	11:30:00	14:38:35	1,24	03:08:35	3:53:51 ap.
DNF. Fun 4 Us	11:30:00				

VMT-CUP 2018

Nimi	sijoitus	sijoitus SK	sijoitus KK	sijoitus MM	sijoitus Mmkorj
1. Big Nicci	2	0,75	3	3,6	6,35
2. Ad Astra	3	2	2	2,4	7,40
3. Ädan II	5	4	4	4,8	13,80
4. Stella	4	6	5	6	16,00
5. Safir	0,75	7	7	8,4	16,15
6. Irene	7	3	6	7,2	17,20
8. La Storia	13	12	0,75	0,9	25,90
9. Eleena	13	8	11	13,2	34,20
10. Aventurinha	13	12	8	9,6	34,60
11. Bella Notte	13	12	10	12	37,00
12. Tuulilla	8	12	15	18	38,00
13. Fun 4 Us	9	12	15	18	39,00

VMT – CUP

Osallistumisoikeus: VMT -cup on tarkoitettu Veneilyseura Merituulen jäsenille, jotka osallistuvat cupin osakilpailuihin omilla veneillään.

Ilmoittautuminen: Mukaan pääsee automaattisesti osallistumalla johonkin Merituulen kilpailuun.

Kilpailut ja tuloslaskenta: Cup muodostuu kolmesta kilpailusta, joissa käytetään sijalukulaskentaa. Tämä tarkoittaa sitä, että vähiten pisteitä saanut vene voittaa cupin.

Kevätkisa kerroin 1

MM -kisa kerroin 1,2

Syyskisa kerroin 1

Pisteitä saa seuraavasti:

1 sija = 0,75 p

2 sija = 2p

3 sija = 3p

4 sija = 4p

5 sija = 5p

jne.

Kilpailuun osallistumaton vene saa kaikkien veneiden lukumäärä + 4 pistettä. Tasapisteissä sijoituksen ratkaisee MM -kisan tulos tai jos veneet eivät ole osallistuneet MM-kisaan, niin paras sijoitus muissa kisoissa.

Esimerkki veneen tuloksista kisoissa ja pisteiden muodostumisesta:

Kevätkisa 5 sija = 5 pistettä

MM –kisa 6 sija = 1,2 kertaa 6 pistettä = 7,2 pistettä

Syyskisa 1 sija = 0,75 pistettä eli kokonaispisteet = 12,95 pistettä

Palkintojenjako:

VMT-cupin palkintojen jako tapahtuu joulujuhlissa.

Lisätietoja: Jere Mikkola.

Merituulilainen venekunta 2018

Vuoden merituulilainen venekunta on s/y Stella.



Isojen veneiden kiinnittäminen satamiimme



Kaikkien veneilijöiden on hyvä muistaa, että satamiemme kiinnityspojut on mitoitettu selvästi alle 10 tonnin veneille. Poijuun voi yleensä kiinnittyä useampikin vene, mutta vallitsevat ja ennustetut tuuliolosuhteet tulee ottaa huomioon poijuja kuormitettaessa. Satamistamme Rockelholm on kalliopohjainen ja pojut liikkuvat helpommin kuin pääosin savipohjaisessa Hästholmissa.

Tuulen osuessa satama-alueelle suurikokoinen tai suuren tuulipinnan omaava vene saattaa aiheuttaa ongelmia ja vaaratilanteita satamalaitteille tai muille veneille. Tämän vuoksi tällaisten veneiden tulee tarpeen vaatiessa kiinnittyä esim. kahteen poijuun tai käyttäen omaa ankkuria.



GRILLIRUOKAA GÖTA KANALILLA

JUHANNUSAATTONA 2018



Lähdimme ruoan puolesta hyvin varautuneina kesälomareissullemme viime vuonna. Ostin tuoreen ruoan lisäksi purkkiruokaa, pastapusseja ja kaiken maailman eineksiä mieheni kauhuksi. Reissullemme oli tulossa lastenlapsia ja lapsia ja meri-ilma tunnetusti nälättää. Yleensä emme eineksiin turvaudu vaan ostamme sikkalaisista kaupoista ruokaa ja ulkonakin käymme syömässä. Tällä kertaa olin varautunut myös jauhelihaan ja kanaan ja tietysti suklaata ja karkkia oli mukana. Onni potki muonavastavaa hyvällä varastolla. Emme päässeet nimittäin kauppaan ennen kuin Törebodassa, mikä sijaitsee melkein Vänernillä.

Nynäshamniin rantautuessamme 11-vuotias Sylvester huudahti ”Fammu, tossa on takuu-

varma ruokapaikka, kun on ketchuppipullot pöydässä.”

Se oli tietysti ainoa vaihtoehto. Saimme kunnon hampurilaiset ranskalaisilla, olutta, kokista ja jalkapallomatsi isolta screeniltä.

Sää ei ollut suosineet meitä menomatalla. Isoa aallokkoa ja vastatuulta tarpeeksi asti.

Jouduimme Trosaan turvaan. Tykkäämme satamasta, mutta nyt oli pakon sanelema juttu mennä yöpymään. Ilmat vaihtuivat kuin taikakusta aloittaessamme Göta kanalin kipuamisen ylös.

Kukaan ei ollut aliravittu – kaikki pöperö oli kelvannut; syivistä kulhoista ammensi miehistö tekemiäni ruoka-annoksia naamariin ja jopa pyysivät aika ajoin lisää.

Göta kanalin ensimmäinen yöpymispaikka oli Norsholm. Ulkoruokinta onnistui - syötiin Kapten Bille's -nimisessä ravintolassa pihvit ja ranskalaiset – hyvää oli.





Tuore leipä loppui alle aikayksikön – hampankorpuilla, kovalla leivällä ja tuc kekseillä pärjättiin.

Juhannusaatto koitti suurin odotuksin. Oli tarkoitus mennä oikein ravintolaan hyvin syömään. Eikä mitä, ruotsalaiset olivat kadonneet omiin juhliinsa. Kaikki ravintolat ja kaupat olivat kiinni.

Vierasvenesataman läheisyydessä oli yksi grilli, mikä Luojan kiitos oli auki. Ei muuta kuin muksuille tiedoksi "Nyt saatte, mitä ikinä haluatte ja niin paljon kuin haluatte ja totta kai jäätelöt jälkiruoksi.

Seuraava suuri odotus oli Motala. Juostiin kaupungille ja todettiin, että kaikki kaupat olivat kiinni, myös paikalliset R-kioskit.

Rantaravinteli kutsui – saimme tuoretta leipää ja hyvää ruokaa. Elämä hymyili ja ilma suosi.

Miehistön vaihto meillä oli Törebodassa. Kotiin lähtevät saivat tuta juna-aikataulujen uskomattomuuden. Junan neljän tunnin myöhästyminen johti siihen, että oli varauduttava Tukholmassa hotelliin, jollei laivaan kerkeä, Silja Line (etukäteen maksettu) meni sivu suun, mutta vielä oli Viking Line ... Jarkko, Denise ja Sylvester kerkesivät siihen ihan minuuttipelillä. Jännitystä oli molemmissa päissä ihan tarpeeksi asti.

Uusi miehistö jatkoi taas matkaa. Tyttäreemme Ninnu tuli avomiehensä Ollin kanssa mukaan.

Ei koettu vilua eikä nälkää. Hommat sujuivat ja ruokaa ja juomaa saatiin. Ei oltais kahdestaan Tommin kanssa selvitty Trollhätte kanalista.

Miehistön vaihto Göteborgissa. Tyttäreemme Peppi astui remmiin. Göteborgissa oli ihania ruokapaikkoja. Vierasvenesataman läheisyydessä myös huippuhyvä kauppa ja System Bolaget, mistä sai ulkomaisia oluita puoleen hintaan verrattuna Suomen hintoihin.

Tanskassa Skagenissa saimme lomamatkamme parhaat ruoat. Veneen jätimme Fredrikshavnin satamaan ja jatkoimme matkaa Skageniin junalla.

SeaFood on meidän juttu – olimme Tanskan pohjoispäässä olevassa ulkoravintolassa; Tommi sinisimpukat, Pirjo Bouillabaisse tyyppinen kalakeitto ja Peppi katkarapuleipä.

Jäi hyvä mieli Göta Kanalin kesälomareissulta. Suosittelemme!

S/Y Stormvogel Wallinkoski&co



Sisä-Hebridit - naispurjehtijan silmin

Toteutuivatko odotukset vuoden suunnitelun päätteeksi? Oliko matka sen arvoinen kuin oli ajateltu? Ja muita tunteja viikon retkeltä Skotlannissa.

On syyskuun ensimmäinen päivä. Koneesta Edinburgin kentällä laskeutuu 45 innokasta naista. Tilausbussi kuljettaa meidät läpi jylhien skotlantilaisten maisemien Obanin lähellä olevaan Dunstaffingen satamaan. (kuva) Vuokra-veneemme on täällä. Kipparit ja perämiehet vastaanottavat aluksen ja muu miehistö lähtee duuvausmatkalle Obaniin.

Veneemme on Sun Odyssey 43 Deck Saloon. (Eloise) Saamme perehdytyksen hallinta- ja turvalaitteisiin, tarvikkeistoon ja muuhun alukseen kuuluvaan. Ei voi suomalainen kuin ihmetellä veneen kuntoa! Kolhua ja naarmua on roppakaupalla, keulaa parsittu hieman krouvisti ja kaikkea muutakin pientä löytyy. Dokumentoimme kaiken varmuuden vuoksi. Naisiston saavuttua ruokakasseineen täytämme kaapit ja jaamme punkat. Tutustuminen toisiimme alkaa.

Illalla vietämme yhteisen illallisen rantaravintolassa ja menemme nukkumaan ajoissa huomisia koitoksia ajatellen.

Ensimmäisen päivän aamu on kirkas, vaikka

taivaan rannassa on uhkaavaan näköisiä pilviä. Tämä asetelma tulee viikon aikana enemmän kuin tutuksi. Joskus ne tulevat päälle joskus eivät. Laittaudumme purjehdusvalmiiksi ja suuntaamme satamasta ulos. Mielenkiintoinen kaipa väylä ja odottelen virtaa tai jotain muuta, joka antaisi tunteen, että olemme Skotlannissa. Sitä ei vielä tässä vaiheessa ilmene.

Nostamme ison heti tultuamme ulos suntista ja tuuli ottaa siihen todella rajusti. Heti tuli reivin paikka. Suuntaamme Sound of Mullille. Purjehduskeli on mitä upein. Saavumme Lady's Rockille, joka on tunnettu vuorovesipyörteistään ja voimakkaista tuulenpuuskista. (Lady's Rock ja majakka) Sen tulimme huomaamaan. Meri oli kuin perunakattila ja vene vaappui vauhdista huolimatta melkoisesti. Ja se broach! Täysin puskista! Ruorissa oli perämies, joka on tottunut purjehtimaan Balticia. Hän ei osannut varautua mihinkään ja ison skuutti oli ruffin katolla vinssissä. Kesti tovin ennen kuin alalaidalta pääsin vinssiin kiinni ja sain kaikki auki. Naisisto oli hieman totista, vaikka mitään konkreettista vaaraa ei ollut. Totesimme vain, että varautuminen on päivän sana.

Sound of Mull itsessään oli upea, suurten vuorien välissä kulkeva kapeahko salmi, jossa näin syksyllä ei ollut juurikaan muuta liikennettä. Matka taittui maisemia ihaillen ja toisiimme

tutustuen. Kävimme läpi purjehdusta, elämää, miten olet päätynyt tähän veneeseen. (Mull)

Määränpäämme oli Mullin saarella sijaitseva Tobermory. Ennen sitä alkoi se kuuluisa skotlantilainen sade. Läpituokeva, näkyvyyden syövä sade. No olimmehan purjehtijoita ja varus-tautuneet sateeseen. Upea kaupunki aukeaa eteemme ja löydämme hyvän laituripaikan. Täällä satama on niin syvä, ettei vuorovedestä tarvitse olla huolissaan. Laituri nousee ja laskee veden mukana. (Tobermory x4)

Aamu aukeaa upeana ja aurinkoisena. Kaikki edellisen päivän synkät pilvet ovat kuin pois pyyhkäistyjä. Kävelemme kaupungilla ja tutustumme paikallisiin taloihin, liikkeisiin, ihmisiin. Herätämme ehkä hieman hämmennystä näin suurena joukkona ja naisistona.

Tobermorystä suuntaamme pohjoiseen. Ohitamme Ardnamurchan majakan. Luonto ei voisi olla suopeampi meille, tuuli on juuri sopiva ja purjeet vetävät hyvin. Nautimme upeista maisemista, jylhistä vuorista ja tähyilemme valaita ja lintuja. Lintuja kyllä näkyikin runsaasti, mutta valaita ei ollenkaan. Aurinko paistaa avomeren laidalla lämpimästi. Purjehdimme lähelle Eiggin saarta ja ihastelemme sen karuutta. (Adramurchan ja Eigg) Päämäärämme Rum tulee nurkan takaa esille.

Ankkuroimme idänpuoleiseen lahteen. Täällä on muutama vene ennen meitäkin ja lahti täyttyy meidän veneistämme. Teemme illallisen ja nautiskelemme päivän tapahtumista. Yö on viileä ja lämmitin tekee työtään.

Ankkurivahti alkaa huutaa kahdelta yöllä. Tutkimme sijaintitiedot plotterista ja seuraamme maisemaa. Mikään ei ole muuttunut. Tulimme



siihen tulokseen, että laskuvesi siirtää venettä vaikka ankkuri on pohjassa samassa paikassa ja ankkurivahti reagoi tähän. Pidämme kuitenkin yövahtia vielä tunnin verran. Samasta paikasta heräämme aamulla.

Aamu-uinti n. kymmenenasteisessa vedessä virkistää hienosti ja nautimme aamiaisen sitloodassa. Tämän jälkeen menemme kumiveneellä maihin tutustumaan 1900-luvun alussa rakennettuun linnaan ja sen historiaan, kävelemme pitkin saarta ja nautimme sen rehevyydestä.

Lyhyt matka, siinä 11mpk, Rumilta Isle of Cannaan, luoteeseen tulee purjehdittua sivu-myötäisessä. Aluksi ei juurikaan tuule, mutta lähestyessämme Cannaa tuuli nousee melko reippaaksi. Onneksi ankkurilahti on tällä tuulella suojainen. Lahdella on poijukiinnitys, koska lahden pohja on niin levän peitossa, ettei ankkurointia suositella ollenkaan. Vain yksi vapaa poiju. Sen ottaminen onkin sitten rusettiluiste-





lua. Siinä meni puoshaka rikki, tippui mereen ja loppujen lopuksi laitoimme kumiveneen veteen ja veimme köyden kiinni. Poijut eivät ole meidän satamien kaltaisia, pitkävartisia poijuja vaan lenkki on kiinni poijussa. Sitä varten on kurotettava veneen keulasta alas tai otettava kiinni puosshaalla tai sitä varten erikseen suunnitelluilla ja käsillä olevilla lisävarusteilla, joita veneessämme ei ollut. Kokemattomuuden piikkiin tämänkin oli laitettava, sekä ruorimiehen että ottajan. No, lopulta köysi oli kiinni ja saimme rantautumisjuomat.

Lähdemme katselemaan saarta ja kiipeämme korkealle lampaiden ladunalueille. Maisemat olivat huikeat. Oma pienuus tuli jälleen kerran konkreettisesti esille. Tuuli tuiversi ja pilvet olivat käsin kosketeltavan lähellä.

Löysimme paikallisen ravintolan, mutta se oli valitettavasti kiinni. He olivat kyllä kuulleet, että alueella liikkuu eskaaderi naisia ja olisivat ilman muuta tehneet meille meri-illallisen, mikäli olisivat tienneet etukäteen tulostamme. Näinollen merenelävät olivat ensin päivänä vielä meressä. Harmi. Onneksi omassa veneessä oli loistavat illallistarpeet odottamassa.

Aamuyöstä useat meistä heräsivät outoon haukkuvaan ääneen. Siitä sitten kiivettiin kannelle ja paljastui, että keulamme edessä olevalla luodolla hylkeet haukkuivat. Pimeydessä emme nähneet miten monta niitä oli, mutta aamulla laskimme oleskelijoita olevan parhaimmillaan kahdeksan.



Aamulla lähdemme kohti Mallaigin kalastussatamaa. Purjehdimme kohti itää, pieniä kisanpoikasia viritellen. Tuuli oli loistava ja matkaa

taittui 24mpk. Ihailimme jälleen miten pilvet nousivat saarten takaa nopeasti ja hajosivat ennen meitä kuitenkin niin, että rantautuessa satoi aivan kaatamalla. Valtava aallonmurtaja ohjasi meidät sisään satamaan. Siinä ei kovin suuria kunniakierroksia satama-altaassa tehty. Kylkiinnitys laituriin ja kaikki puhaltimet päälle, joita ikinä oli saatavissa, että saatiin vaatteet edes jotakuinkin kuiviksi. Satamakaupunki oli pieni ja viihtyisä, ei mitenkään idyllinen aiempiin paikkoihin verrattuna, käytännöllinen ja kompakti.

Illan tunteina tutkimme jälleen minne menisimme viimeiseksi yöksi ja löysimme Mullilta lahden, joka vaikutti kauniilta paikalta sopivasti matkamme varrella. Riittävän syvät laiturit ja tilaa kaikille. Ainoa seikka oli nyt vuorovesi. Tarkkojen laskutoimitusten jälkeen tulimme siihen tulokseen, että aikajana illalla on riittävä kaikkien saapua omaa tahtiaan, mutta aamulla, laskuveden aikaan, on ennen kuutta oltava ulkona salmesta, että syväys riittää. Näillä suunnitelmissa nukuimme jälleen hyvin.

Aamiaisen jälkeen valmistauduimme siirtymään merelle. Aamu oli kauniin kuulas edellisen päivän sateen jäljiltä. Suuntasimme aallonmurtajalta ulos ja lähdimme etelään. Tuulen suunta oli suosiollinen jälleen. Meri kimmelsi ihanasti ja vene kynsi merta sydämensä kyllyydestä. Pilvet nousivat saaren takaa, vettä tuli puoli tuntia taivaan täydeltä, jonka jälkeen aurinko alkoi jälleen paistaa. Tyypillistä Skotlannin säätä. Matkaa oli n. 32 mpk eikä se tuntunut



edes pitkältä, maisemat olivat niin sanoin kuvaamattomat.

Saavuimme Mullille ja tuuli muuttui peräntäkaiseksi. Viritimme preventterin ja annoimme mennä. Vene surffasi aalloilla ja nautinto oli täydellinen. Ohitimme Tobermoryn ja käänsyimme enemmän itään salmea pitkin. Ennen Lochalinen salmea laskimme purjeet ja totesimme, että aikaa päästä salmesta sisään on yllin kyllin.

Lahti oli uskomaton. Sen perukoilla siinsi upea vanha linna ja satamassa oli muutama vene. Saimme peräkiinnityksen laituriin ja aloimme odottaa muita paikalle. Kaikki ehtivät ajoissa, joskin viimeisen veneen saapumien oli jo hieman jännittävää. Lahti oli tyyni ja hiljainen.

Satamakapteeni oli aivan haltioissaan niin monesta veneestä ja kaikki vielä naisia. Hän halusi meistä ehdottomasti yhteiskuvan laiturilla,



johon lähes tulkoon kaikki ehtivätkin mukaan. Retki alkoi olla loppuillaan. Tunnelmat olivat jo nyt hieman haikeat ja puheissa alkoi kuulua halu tehdä tämä uudelleen hieman eri vesillä. Jää nähtäväksi...

Illalla kävimme paikallisessa pubissa, joka tosin oli erittäin hiljainen ja unelias. Palasimme täydessä pimeydessä takaisin veneelle ja valmistauduimme aikaiseen herätykseen.

Aamun hämärässä käynnistimme koneen ja suuntasimme ulos lahdelta. Katse hakeutui koko ajan kaikuun ja syvyyteen. Ei mitään hätää 60cm vettä kölin alla koko ajan. Aamukahvit joimme Mullin aalloilla ja nautimme auringosta ja tuulesta. Teimme pienen kierroksen vielä ennen kotisatamaan saapumista. Ensimmäinen vene tiedotti, että satamassa on kova virta. Ensimmäinen kohdalle osunut virtapaikka ja nyt siihen sitten jouduttaisiin.

Laskimme purjeet sataman suulla ja valmistauduimme tankkauslaiturille. Siellä oli yksi meidän veneistä jo odottamassa. Huomasin ohjauksessa, että todellakin virtaa löytyy. Puikkelehdimme poijujen välissä odotellessamme. Lähdin kääntämään laitureiden väliin, että saan keulan ulos satamasta tankilla. Siinä olikin tekemistä! Heti kun vauhti pysähtyi, ohjauskyky hävisi ja oli pakko antaa rutkasti kierroksia.



Onneksi 52hv koneessa riitti potkua ja sain veneen ilman kolhuja ja kosketuksia oikeaan osoitteeseen ja tankattuna omaan koloonsa.

Siivosimme veneet, pakkasimme kassit, kävimme suihkussa, luovutimme alkukset ja lähdimme Obaniin viettämään viimeistä iltaa. Ihana kalaravintola löytyi aivan rannasta ja ruoka oli todella hyvää. Taksi toi meidät yöllä veneelle. Aamulla neljältä bussi haki meidät jälleen Skotlannin halkiajoon Edinburgin kentälle.

Menetin sydämeni täysin Skotlannille, maiseille ja ystävällisille ihmisille. Purjehdus siellä oli mielenkiintoista ja antoisaa. Niin paljon jäi näkemättä ...



VMT Kuvakilpailun 2018 tulokset

I sija: Iltalaituri,
kuvaaja Riitta Kuusela.

II sija: Saunapuhtaat posket,
kuvaaja Anne Suomi.

III sija: Yhteisillä apajilla,
kuvaaja Hannele Konttinen.

Muut kilpailukuvat löytyvät
kotisivujen galleriasta.



1.



2.



3.

Yksinkertaistetut kilpapurjehdussäännöt 2018 (VMT)

Nämä ovat säännöt, joita käytetään Merituulen purjehduskilpailuissa. Ajatuksena on selkeyttää ja yksinkertaistaa kilpailusääntöjä, jotta yhä useampi lähtisi mukaan kilpailuihin.

Eräitä selityksiä:

Tuulen puoli ja suojan puoli: Veneesi suojan puoli on se puoli, jolla isopurje on. Tuulen puoli on veneen toinen puoli.

Vasen ja oikea halssi: Olet oikealla halssilla, jos veneen oikea puoli on sen tuulen puoli. Olet vasemmalla halssilla, jos veneen vasen puoli on sen tuulen puoli.

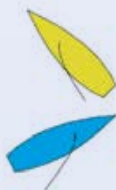


Perussäännöt

1. Noudata hyvän kilpailuhengen periaatteita.
2. Vältä törmäystä toiseen veneeseen.

Kun veneet kohtaavat

3. Kun kohtaat eri halssilla olevan toisen veneen, vasemmalla halssilla olevan veneen on vältettävä oikealla halssilla olevaa venettä.



Vasemmalla halssilla olevan Sinisen on vältettävä oikealla halssilla olevaa Keltaista

4. Ollessasi samalla halssilla kuin toinen vene, väistä sitä

(a) jos se on edessäsi,

(b) jos se on suojan puolellasi ja nostaa tuuleen päin ts. edellä olevan veneen ei tarvit-

se päästää ohittavaa venettä peittämään tuulta

- (c) ohittaessasi tuulen alapuolelta voit nostaa tuuleen päin siinä vaiheessa, kun olet ohittavan veneen keulan ohi (veneesi perä on ohittavan veneen keulan ohi), ohittavan veneen tulee silloin mukautua nostoosi.
 - (d) veneen ohittaessa venettäsi alapuolelta, et saa laskea toisen eteen vaan jatkettava oikeaan suuntaan (tarkoittaa suuntaa seuraavalle kääntömerkille tai maalialueelle).
5. Kun lähdön jälkeen lähestyt merkkiä tai muuta esinettä, jota molempien veneiden tarvitsee välttää, ja toinen vene on sinun ja merkin tai muun esineen välissä, niin anna toiselle veneelle riittävästi tilaa sen turvalliseen ohittamiseen samalta puolelta. Kuitenkin kun veneet ovat vastakkaisilla halsseilla vastatuulimerkillä, tämä sääntö ei päde.



Keltaisen on annettava tilaa Siniselle, jotta veneet voivat ohittaa merkin vaaditulta puolelta

6. Silloin kun toisen veneen pitää välttää sinua ja itse muutat suuntaa, anna sille riittävä mahdollisuus väistää. Ilmoita myös huutamalla väistämismahdollisuudelle, että hän on väistämismahdollinen, silloin kun näyttää tulevan "läheltä piti" -tilanne.

Muut säännöt

7. Lähtöviestin hetkellä veneesi pitää olla lähtölinjan takana ja viimeisen viiden minuutin aikana ennen omaa lähtöäsi et saa häiritä lähtevää venettä ellei ole itse lähtemässä

samoihin aikoihin. Lisäksi 5 minuuttia ennen ensimmäisen veneen lähtöä lähtölinjan ylittäminen ennen omaa lähtöäsi on kielletty. Lisäksi kone tulee olla sammutettu 5 minuuttia ennen omaa lähtöaikaa.

8. Lähtöviestin jälkeen sinun pitää purjehtia järjestäjien kuvaama rata.
9. Veneesi ei saa koskettaa ratamerkkiä.
10. Jos otat varaslähdön, sinun tulee palata lähtöviivan taakse ja ottaa uusi lähtö.
11. Jos huomaat rikkoneesi toisen kulkuoikeuksia, niin tee 180 asteen kierros. Olet silloin kuitannut virheesi.

12. Jos protestoit toista venettä, niin ilmoita siitä protestin kohteena olevalle ja nosta punainen lippu pakstaakiin.

13. Hestiksen sisälaguuniin ajettaessa (esim. pläkässä, virta vie rantaan) on moottorin käyttö sallittu rantaan ajautumisen välttämiseksi. Moottorin käytöstä tulee raportoida kilpailupäällikölle eikä siitä saa tulla etua muihin nähden. Kilpailun jury päättää mahdollisista sanktiosta koneen käytön johdosta.

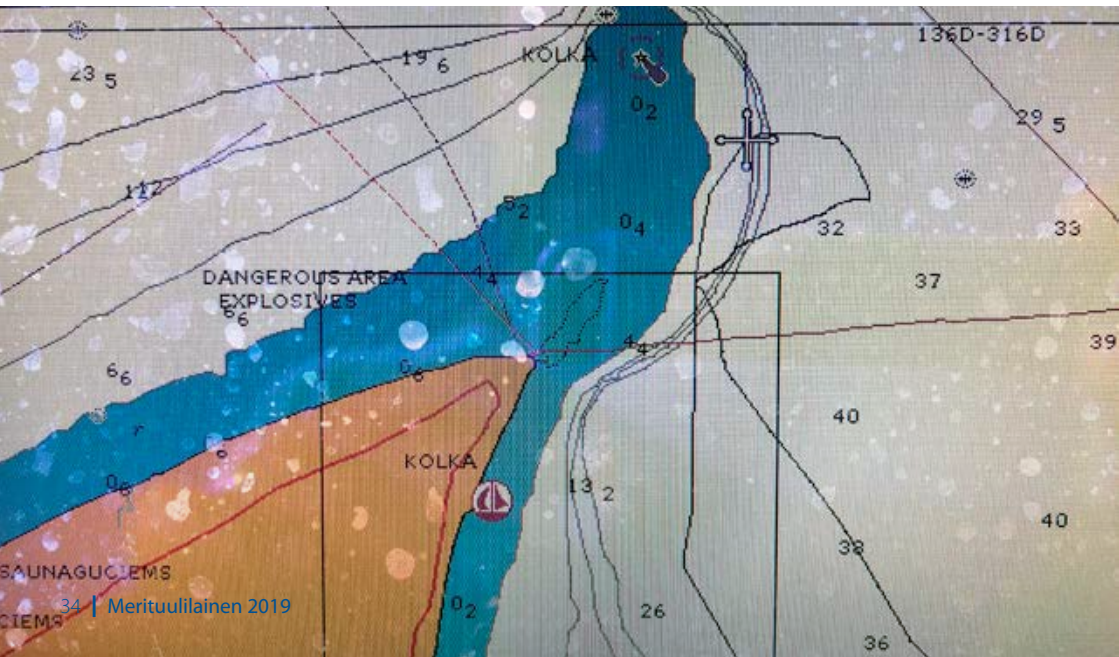
KUN MERIHÄDÄSTÄ TULEE TODELLISUUTTA

Jeanneau Sun Odyssey 36i Performance veneellä purjehtiva helsinkiläisen Christian Elg joutui perheineen viime kesänä Riianlahdella onnettomuuteen, jossa veneen masto kaatui. Hän on kirjoittanut tapahtumasta kertovan jutun alun perin ruotsiksi ja sen on suomentanut Jaakko Hernesniemi. Alkuperäisestä tekstistä Merituulilaiseen lyhentänyt Juhani Toikka.

Lauantaina 30. heinäkuuta s/y Mermia oli lopettanut Riigan visiittinsä ja luovi kohti Latvian pohjoiskärkeä määränpäpänsä Kuressaari Saarenmaalla. Tuulee pohjois-koillisesta noin 8 – 10 m/s, aallonkorkeus on 1,5 m. Seuraavien päivien aikana tuulennopeuden odotetaan Riianlahdella yltyvän 14 metriin sekunnissa. Siitä syystä purjehdimme yötä myöden tullaksemme

Saarenmaan suojaan. Emme halunneet jäädä tuulen vangeiksi 2-3 päiväksi Latviaan.

Kello 23:00 allekirjoittanut ottaa vastaan vah-
tivuoronsa kannella samalla kun muu perhe
yrittää nukkua. Samalla alkaa tulla selväksi,
että me emme pystyisi nousemaan ohi Kolkan
loiston tällä luovihallssilla. Niinpä kello 23:30
käynnistän koneen ja rullaan sisään genuan,
mutta jätän kakkosreiviin pienennetyn ison
ylös. Painan koneella suoraan pohjoista koh-
den niin, että Kolka jää meidän paapuurin
puolelle. Aallokko ja tuuli yltyvät, vilkaistessani
tuulimittaria havaitsen sen näyttävän noin 10
m/s, ehkä enemmänkin. Aallokko näyttäisi kas-
vaneen 1,5:stä kahteen metriin ja ylikin. Kolkan
loisto on 6 km pitkän matalikon kärkeen raken-
netulla keinotekoisella saarella. Vedensyvyys
madaltuu nopeasti 30 metristä viiteen metriin.
Kursimme suuntasii nipin napin 5 m syvyyskäy-
rän itäpuolella pohjoiseen, 6 metrin syvyyttä
seuraten. Kuten tunnettua, aaltojen kasvaessa
vedensyvyys muuttuu pienemmäksi. Vene alkoi



heittelehtiä epämiellyttävästi aaltoja vastaan ja päätän ottaa luovin ja kurssin koilliseen saadakseni aallot paremmasta suunnasta paapuurista ja päästäkseni samalla syvempään veteen.

Kello 00:25 suuri aalto nostaa venettä voimakkaasti, jonka seurauksena vene syöksyy kovalla jysäyksellä alas aallonpohjaan. Tajuan yhtäkkiä, että näen takilan olevan tulossa minua kohti. Kaikki vaikuttaa tapahtuvan täydellisessä hiljaisuudessa, ikään kuin hidastetussa filmissä. Sukellan istumalaatikon pohjalle etsien suojaa. Seuraavaksi havaitsen olevani kaaoksen keskellä; mastonpaloja, purjeita ja vajereita sikin sokin oikealla puolellani ja puomi vasemmalla. Välittömästi mieleeni kirkastuu kolmivaiheinen kriisisuunnitelma, sarja seuraavaksi tehtävistä asioista.

1. Varmistu siitä, että ei ole sattunut henkilövahinkoja, eikä kukaan ole vaarassa.

Mikään ei osunut minuun, mikä on ihme. Perhe oli sisällä veneessä nukkumassa ja huusin Miaa, joka oli herännyt takilan kaatumisen aiheuttamaan meteliin. Kaikki olivat fyysisesti OK ja myöskin psyykkisesti toimintakykyisiä ja rauhallisia ja pystyivät toimimaan tarvittaessa.

2. Estä lisävaurioiden syntyminen!

Masto oli edelleen kiinni veneessä falleilla, sähkökaapeleilla, vanteilla ja perästaagin vajjerilla. Näistä suurin osa roikkui vedessä. Aallolta putoamisen aiheuttaman iskun seurauksena kelaustaagi oli vääntynyt paikoiltaan ja irronnut kiinnikkeestään. Se oli synnä maston kaatumiseen. Ensimmäisenä tehtävänä oli moottorin sammuttaminen. Vaarana on, että köydet ja vajjerit joutuisivat potkuriin ja tekisivät veneen ainoan jäljellä olevan työntövoiman käyttökelvottomaksi.

Masto ja vene keinuivat aallokossa epätahdissa ja kappaleiksi mennyt puominkannatin oli kiilautunut terävien kulmiensa johdosta kantta vasten ja söi kannen gelcoatia, vaurioitti luukuja ym.

Maston katketessa syntyy erittäin teräväkulmaisia kappaleita, jotka nopeasti voisivat syödä

itsensä läpi kyljestä tai veneen pohjasta. Opetus: Mikäli masto uhkaa veneen itsenäisyyttä, se on välittömästi heitettävä yli laidan. Meidän tapauksessamme masto oli katkennut, mutta se keinui veneen sivulla sen suuntaisena kalvamatta kylkeä tässä vaiheessa. Meille jäi hetki aikaa miettiä kysymyksiä siitä, kuinka paljon mastoa voidaan tai on tarkoituksenmukaista pelastaa? Onko oikein roskata merenpohjaa luopumalla siitä. Mitä vakuutusyhtiö sanoo, jos dumpppaamme maston yli laidan? Jälkikäteen ajateltuna kaatuneessa mastossa ei ole mitään pelastamisen arvoista. Purjeetkin osoittautuisivat aikanaan korjauskelvottomiksi samoin puomi ja keulapurjeen rulla. Opetus: Kaatunutta mastoa ei voi useassakaan tapauksessa korjata. Sitä paitsi täytyy ajatella, että hinaustilanteessa maston mukana olo voi muuttaa stabiilia tilannetta merkittävästi ja että pelastajien avun odottaminen ja hinaaminen tällä tavalla rajoitettuna ei olisi lainkaan helppoa. Siksi on parasta hankkiutua eroon veneen sivuilla roikkuvista osista, joita ei voida nostaa kannelle.

Katsastusvarustukseen kuuluu vajjerileikkuri juuri näitä tilanteita varten. Myös meidän veneemme varustukseen kuuluu leikkuri, jossa on 24” pituiset kädensijat ja jonka pitäisi kyetä katkaisemaan 10 mm paksu vajjeri. Se ei kuitenkaan pystynyt siihen, vaikka kohdistin kaiken painoni työkaluun. Tässä siis olimme avuttomina mastoinemme. Vanttiruuvien avaaminen ei vellovassa merenkäynnissä ollut vaihtoehto eikä ollut takeita siitä, että saisimme avatuksi kaikkia ruuveja, varsinkin jos vanttiruuvit olivat taipuneita. Mitä jos sen jälkeen meillä olisi perässämme roikkunut yhden vajjerin varassa keikkuva masto. Meidän vaihtoehdoksemme jäi mastonkappaleiden kiinnittäminen veneen sivuille parhaan kykymme mukaan, kunnes apua saapuisi. Opetus: Testaa vajjerileikkurisi ja hanki tarvittaessa kunnolliset.

Viimeiseksi tehtäväksemme tuli matalamalle alueelle ajautumisen estäminen. Tämä tapahtuisi ennemmin tai myöhemmin kun tuuli kääntyisi koilliseen. Laskimme ankkurin, joka ei tavoittanut pohjaa 37 metrin syvyydessä. Ankkuri alkaisi kuitenkin estää meitä ajautumasta matalikolle niin pian, kun saavuttaisimme Kolkan 10 metrin syvyysalueen. Laskimme 10



kg:n Bruce-ankkurimme keulassa olleen 15 kg:n ankkurin sijaan. Tähän oli syynä, että meidän tarvitsi vain estää ajautuminen. Tiesimme että meidän tuli saada ankkuri nostettua vallitsevassa aallokossa ilman toimintakyvottomän ankkurivinnssimme apua. Etsimme myöskin ajoankkuriamme, mutta se oli kätkeyty toisen perähytin pohjalle. Perähytin, jota käytimme varastona. Opetus: Hätavarustuksen tulee olla helposti käsillä, vaikka sen esilläolo olisikin esteettisesti sopimatonta, tai sen katsottaisiin olevan ”normaalitoiminnan esteenä”.

3. Kutsu apua

Merellä on VHF/DSC ensisijainen menetelmä avun kutsumiseen, erityisesti kauempana rannikosta, jossa matkapuhelimen kuuluvuusalue ei ole riittävä. Monet sijoittavat VHF-antennin mastoon parhaan kuuluvuuden saavuttamiseksi. Tämä ei mastohaverin sattuessa ole kovin hyvä ratkaisu. Ostaessamme Mermian v. 2014 siinä ei ollut VHF puhelinta ja eräs ystävämme, joka auttoi meitä veneen tarkastamisessa, neuvoi meitä asentamaan VHF-antennin tutkan an-

tennitolppaan. ”Kun eräänä päivänä katkaiset mastosi ja se makaa vedessä veneen vieressä, missä sinulla on antenni, jonka kautta lähetät avunpyyntösi?” Hän oli oikeassa. Vaihtoehtona on ratkaisu, jossa veneessä on kaksi antennia ja jakaja. Silloin toinen antenni toimii, vaikka toinen olisikin vahingoittunut. Koska meillä ei ollut ohjailukykyä maston ollessa vedessä ja riskinä oli vajajien ja köysien joutuminen potkuriin oli meidän tarpeen kutsua apua. Painoin DSC hätäkutsunuppia joka lähettää digitaalisen hätäkutsun ja sijaintitietomme kanavalla 70. Heti sen jälkeen lähetin Mayday-hätäkutsun VHF kanavalla 16. VHF-kurssikäsi- kirja oli avuksi, koska kirjassa on osin valmiiksi täytetty sivu hätätilannetta varten. Siihen voi itse muotoilla loput yksityiskohdat sopivaa Mayday hätäkutsua varten. Tämä auttaa myös VHF kurssia käymätöntä miehistön jäsentä muotoilemaan lähetyksen oikein. Opetus: Valmista etukäteen hätäkutsuohje, jonka kuka tahansa miehistön jäsenistä voi lukea hätätilanteessa VHF-liikenteessä.

Riga Rescue Radio vastasi VHF kutsuun kysyen tarpeellisia tietoja veneen sijainnista, vallitsevasta tilanteesta, venetyypistä, veneessä olevien henkilöiden määrästä jne. Tämän jälkeen he pysyivät meitä siirtymään työskentelykanavalle 71. DSC-kutsua ei vielä oltu kuitattu, eikä mikään alus tai radioasema ollut edelleentoimitanut kutsua. Radiolaitteemme ominaisuudesta johtuen tässä tilassa ei ollut mahdollista siirtyä pois kanavalta 16. Jostakin kumman syystä ei myöskään Dual Watch Mode pysynyt päällä, jotta olisimme voineet kuunnella kanavia 16 ja 71 samanaikaisesti pientä hetkeä enempiä. Lopulta VHF-laitte jäi kanavalle 71. Näistä tapahtumista johtuen emme olleet kuulleet erään toisen, meitä lähellä sijainneen purjeveneen kyselyä tilanteestamme kanavalla 16. Opetus: Käy ennakkoon tarkasti läpi, kuinka juuri sinun VHF/DSC-laitteesi toimii hätäkutsutilanteessa vältyäksesi yllätyksiltä. Harjoittele laitteen käyttöä normaaliolosuhteissa.

Riga Rescue Radio tarjosi meille välitöntä helikopterievakuointia, josta me kieltäydyimme. Tämä olisi tarkoittanut, että Mermia olisi jätetty ajelehtimaan Riian lahdelle ja loppujen lopuksi ajautumaan maihin. Vaihtoehtona oli 5 tunnin

odottaminen ennen hinausavun ehtimistä paikalle. Se oli pitkä aika korkean aallokon vallitessa, mutta ainoa vaihtoehto, jonka saatoimme valita. Emme ehtineet juurikaan lepäämään, koska Riga Rescue Radio tarkasti tilanteemme ainakin tunnin välein. Meidän VHF-laitteessamme ei ole mikrofonia tai kovaäänistä kannella, jossa olimme suurimman osan ajasta sitomassa heiluvia ja roikkuvia mastonosia tiukemmin paikoilleen. Kulkeminen veneen sisätilan ja kan-
nen välillä ei ollut helppoa koska sprayhoodin, puomin, ruffinluukun ja purjeiden sekamelska peitti osin sisäänpääsyn. Opetus: Asenna VHF:ään mahdollisuus käyttää mikrofonia ja kovaäänistä myös istumalaatikosta.

Kello 5:30. Havaitsimme jonkin veneen vilah-
televan aallokossa. Lähetimme merkkejä LED-
soihdullamme, jotta se voisi havaita meidät. Sää oli sinänsä kirkas ja aurinko noussut, joten olimme oletettavasti nähtävissä, mutta me testasimme varustustamme samalla.

Pelastusvene oli suunnilleen yhtä suuri kuin oma veneemme. Myös se keinui voimakkaasti aalloilla ja tuulella, joka oli nyt noussut. Meitä oli aikaisemmin pyydetty ottamaan esiin 40 metrin hinausköysi. Koska olimme väsyksissä, otimme käyttöön ankaroliinan suoraan rullalta sen sijaan, että olisimme ottaneet hinaus-
köydeksi hieman vahvemman köyden. Emme myöskään tienneet, miten hinausköysi olisi sidottava oikealla tavalla veneeseen. Niinpä

me sidoinme ankaroliinan ainoastaan yhteen keulaknaapiin, vaikka hinausköysi pitäisi sitoa niin, että se rasittaa useampia kiinnityspisteitä. Keulaklyyssiimme vääntyi tästä syystä matkan aikana. Ankaroliina ei kestänyt kauaa näissä olosuhteissa ja toisen vetoyrityksen jälkeen saimme noin 5 cm halkaisijaltaan olleen hinausköyden pelastusalukselta. Myöskin tämä katkesi 3,5 tunnin hinausuksen jälkeen. Eräänä syynä tähän saattoi olla se, että köysi helposti joutui keula-ankkurimme alle ja ankkuri söi jokaisella sellaisella vedolla hieman köyttä. Samalla keulaportaammekin menivät rikki. Opetus: Suorita hinaus riittävän paksulla köydellä, kiinnitys veneeseen useampaa pisteeseen on välttämätöntä pistekuormituksen vähentämiseksi ja köyden ohjaamiseksi oikein. Dumpppaa mieluummin masto, kuin riskeeraat hinausken.

Hinaus on osittain uhka veneelle itselleen ja se voi aiheuttaa lisävahinkoja, osittain se on valtavan rasittavaa miehistölle, kun etäisyydet voivat olla suuria, kuten meidän tapauksessamme oli. Valvotun yön jälkeen ohjaaminen käsin yli kolmen metrin aallokossa niin, että hinaus-
köysi pysyisi kireänä ja välttyttäisiin yhtäkkisiltä voimakkailta nykäisyltä, on mieleenpainuvan raskasta. Mia ja minä vuorottelimme tunnin vahtivuoroin yli neljän tunnin ajan, kunnes tulimme 32 Mpk:n päähän Mersrags:iin, missä meidät sijoitettiin erään laiturin viereen. Hinaa-
ja veti meidät satamaan, mutta ei kuitenkaan





laiturille asti ja saimme ottaa riskin ja moottoroida itsemme viimeiset kymmenet metrit. Nyt masto ulottui pohjaan asti, mikä kääntyessämme laituriin aiheutti uuden tilanteen: veneen keikkuessa mainingissa masto otti pohjaan ja se alkoi syödä veneen kyljen gelcoatia. Katkaisimme saman tien terävällä veitsellä fallit ja sähkökaapelit mastosta ja potkaisimme sen roikkumaan sataman pohjaan. Tämä oli jo toinen kerta, kun toivoin, että katkaisupihdit olisivat toimineet ja upottaneet maston syvään paikkaan. Se oli syönyt itsensä epoksiin asti, mutta ei sentään ollut tehnyt reikää veneen runkoon.

Maanantai-aamu: Olemme selviytyneet myrskyisestä yöstä, Sprayhoodin rippeet ja purje ovat toimineet uudelleenmuotoillun ruffiluukun suojana. Olemme saaneet vinkkejä tuttaviltamme, paikallisilta asukkailta sekä hinausaluksen kipparilta. Vierassataman kupeessa toimii venetelakka, Baiks Boat. Olimme saaneet vastaanottaa useita suosituksia kääntymisestä tämän telakan puoleen. Käytyämme puhelinkeskustelun Alandia-vakuutusyhtiön kanssa koskien lähettämäämme vahinkoraporttia, saamme vihreää valoa veneen siistimiselle ja hankkiutumiselle eroon rikkimenneistä osista samalla kun he olisivat yhteydessä mastontointimittajaan.

Venetelakka kokosi paikalle useita henkilöitä ja nosturin. He nostivat maston maihin ja kantoivat rikkinäiset osat telakalle. Me otimme talteen puomin ja purjeen (joka oli lojunut osin pohjaa vasten satamassa), samoin palan keulastaagin foilia. Loput vajerit ja saalingit

saimme jättää telakan pihalle. He ottivat rikkinäisen ruffinluukun kappaleet ja kasasivat ne yhteen puunpalan avulla. Siten meillä oli taas sateensuoja ja saatoimme lukita veneen. Perusturvallisuus oli palautettu. Siivottuamme valokuvassimme vahinkoja ja poisheittämiämme tavaroita siltä varalta, että vakuutusyhtiöllä olisi niihin liittyen jotain kiinnostusta.

Tiistiaamuna saatoimme lopulta lähteä jatkamaan matkaamme. Moottorilla ajaen, puomi ja foilin osat kiinnisidottuina kannelle ja purjeet muovisäkeissä toisessa perähyteistä. Matka kotiin kulki reittiä Mersrags – Arensburg – Haapsalu – Matgrufvan – Helsinki ja oli aika ikävä ilman purjeita. Päästyämme perille Leeveneelle laadimme listan Excelillä kaikista vahingoista ja täydensimme dokumentin kuvaamalla. Tämä osoittautui tarpeelliseksi, sillä saadessamme veneen takaisin, oli ajan kuluessa eräitä yksi-



tyiskohtia jo ehtinyt unohtua. Dokumentaation perusteella kohteet oli helppo jäljittää. Opetus: Dokumentoi vahingot hyvin ja välittömästi ottamalla kuvia ja laatimalla luettelo seurantaan varten. Jakele dokumentaatio vakuutusyhtiölle ja korjausfirmoille niin, että kaikki ovat tietoisia siitä, mitä pitäisi tehdä.

Vene toimitettiin NJK:lle 13. syyskuuta maitse. Masto oli edelleen ”matkalla” Tanskan ja Suomen välillä. Purjeet valmistuivat elokuun loppuun mennessä, mutta ilman mastoa niistä ei ole paljon hyötyä. Jeanneau ei ollut onnistunut toimittamaan varaosia ajoissa, joten me päätimme laittaa veneen suoraan talviteloille ja odottaa osia saapuviksi talven aikana.

Tulevaisuudessa toteutettavat toimenpiteet.

Jeanneau 36i Performance on CE-hyväksytty luokkaan A ja sen pitäisi kestää vaikeita sääolosuhteita valtamereillä. Kuitenkin keulastaagin kiinnitys kulutti itsensä irti ja veti kiinnitystapinsa irti teipattuine kiiloineen päivineen, kun vene putosi alas aallonharjalta. Kiinnityshela on paksu U-muotoinen metallikappale ja tappi kulkee sen lävitse. Kun vene putosi aalloilta maston ja rullan paino suuntautui kiinnityshelaa vasten ja U-muotoinen kappale repi itsensä irti. Silloin sokka on ainoana kiinnipitävänä voimana. Sokka oli teipattu kiinni sen spontaanin putoamisen estämiseksi, mutta nyt se joutui alttiiksi voimille, jota normaalisti ei tässä esiinny. Opetus: Käytä rikaamiseen ylimääräistä aikaa. Mieti mahdollisuutta varustaa epäilyttävät liitokset lisäämällä rakenteeseen läpimenevä pultti prikkoineen ja kaksinkertaisine lukkomuttereineen. Kaikkiin konstruktiioihin pitää suhtautua kriittisesti ja miettiä tarvitseeko ja voiko niitä vahvistaa.

Kun emme käytä genaakkeria, tulemme jatkossa pitämään genaakkerifallin kiinnitettynä keulaan. Tällä tavalla, vaikka keulastaagi irtoaisikin, on meillä keulassa ainakin tämä nostin, joka väliaikaisesti voi tukea mastoa pysymään pystyssä, kunnes vene ehditään kääntää ja ryhtyä toimenpiteisiin. Kun purjehditaan genaakkerilla tätä varojärjestelmää ei ole olemassa, mutta silloin on kuitenkin tuuli takaa, jolloin perästaagi ja vantit varmistavat maston pystyssä pysymisen.

Turvavaljaat ovat välttämättömät kovassa säässä ja yöpurjehduksilla. Me kytkemme aina itsemme kiinni turvaljaalla korkean merenkäynnin vallitessa ja yöaikaan. Kannattaa kuitenkin miettiä, kuinka itsensä kiinnittää ja mihin valjaansa kiinnittää, mistä jää roikumaan, jos vaikka putoaisi yli laidan. Mihin on kiinnitettynä, jos vaikka pitää syöksyä turvaan kaatuvalta mastolta. Joskus turvaljaamme on kiinnitetty kaidevaijeriin. Nyt, jos olisin ollut kiinnitetty styrrpuurin kaiteeseen, en olisi voinut syöksyä turvaan, vaan olisin ehkä jäänyt maston alle. Opetus: Valmistaudu pahimpaan ja pidä aina pakotie vapaana.

Lopuksi: Varmistukaa, että teillä on hyvä vakuutus. Pienillä korvausasioilla ei ole merkitystä, vaan toiminta suurempien haverien sattuessa. Voimme onnitella itseämme vakuutusyhtiömme valinnasta. Asiat hoidettiin esimerkiksi. Yhteistyö korjauksen suorittajien kanssa on ollut vakiintunut ja siitä syystä kaikki toimi sujuvasti. Omistajan on kuitenkin valvottava työtä ja sen etenemistä sekä oltava jatkuvassa yhteydessä sekä vakuutusyhtiöön että korjaajiin.

Olemme onnekkaita, koska meille ei sattunut henkilövahinkoja. Kaiken muunhan voi rahalla korvata. Olemme myös uskomatonta kokemusta rikkaampia ja toivomme, että tämän lukijat voivat saada oppia niistä kokemuksista, jotka osuivat kohdallemme noina heinäkuun lopun synkkinä päivinä.





www.veneilyseuramerituuli.fi

Seuran verkkosivut löytyvät osoitteesta

<https://www.veneilyseuramerituuli.fi>.

Sivustolla on merkittävä rooli seuran viestinnässä, joten verkkosivuilla kannattaakin vierailla säännöllisesti.

Sivuston sisältö

Sivusto rakentuu kolmesta eri osiosta, julkinen sivusto, jäsensivusto ja hallituksen sivusto.

Julkinen sivusto on nimensä mukaisesti julkisesti kaikkien nähtävillä. Tänne voidaan laittaa sellaista tietoa joka on vapaasti kaikkien nähtävillä. Täällä kerrotaan yleisesti seurasta, esitellään seuran toimihenkilöt ja toimikunnat. Saarutikkohdistista on kuvaukset, sijaintitiedot ja nyt myös lyhyet esittelyvideot.

Tänne julkaistaan tiedot tulevista tapahtumista. Seuran yhteystiedot löytyvät täältä samoin kuin jäsenanomuslomake. Täältä voi lisäksi lähettää viestiä seuran hallitukselle.

Varsinaiset jäsensivut on tarkoitettu vain seuran jäsenten käyttöön. Tänne voidaan jakaa sellaista tietoa jota ei haluta – tai ei voida julkisesti esittää.

Jäsensivulla on myös oma keskustelupalsta, jonka kautta voi jakaa jäseniä kiinnostavia tietoja. Täältä voi myös lähettää viestiä hallitukselle, sihteerille tai sivuston ylläpitäjälle joko palautteena - tai julkaistavaksi sivustolla.

Katsastus -välilehdeltä löydät tietoa katsastuksesta ja seuran katsastajien yhteystiedot. Venetiedot -välilehdellä voit lähettää veneesi

tiedot seuran veneluetteloon. Täällä on myös seuran veneluettelo, jossa on seuraan ilmoitettujen veneiden perustiedot.

Peräliput ja viirit voit tilata kätevästi Kauppä-lilehdellä. Muistathan, että vain voimassa oleva katsastus oikeuttaa seuran perälipun käyttöön!

Valokuvakilpailu -välilehden takaa löytyvät valokuvakilpailujen kuvat. Kun kilpailu on aktiivinen, äänestys tapahtuu tämän välilehden kautta.

Hallituksen sivusto on jäsenosion kaltainen, mutta tarkoitettu vain hallituksen sisäiseen käyttöön.

Käyttäjätunnus ja salasana

Jäsentietoihin ilmoittamasi sähköpostiosoite toimii käyttäjätunnuksena jäsensivuille. Salasanana sivustolle voit määrittää itse kun olet saanut sähköpostissa linkin jäsentietojen antamiseksi. Jos olet unohtanut salasanasi, voit pyytää sen vaihtamista kirjautumissivulta. Tähän tarvitaan käyttäjätunnus eli siis sähköpostiosoite, jonka olet ilmoittanut jäsenluetteloon. Mikäli käyttäjätunnusta ei ole sivuston tiedossa, ota yhteys ylläpitäjään.

Kaikissa kotisivuja koskeissa kysymyksissä ja ongelmatilanteissa voi ottaa yhteyttä sivuston ylläpitäjään.

Mika Heikkinen
webmaster.merituuli(at)gmail.com



*Merituuli r.y. kiittää lämpimästi
seuraavia yrityksiä, jotka tukevat
merituulilaisten toimintaa:*

Torstai.





www.mesekon.fi



0400 520 258
0500 520 258

VENETELAKKA NIEMI ^{OY}
Raisio

www.venetelakka.com





TAPAHTUMATELAKKA



Patinoitunut Westin-sali ja moderni Lindblom-sali tarjoavat tunnelmalliset puitteet häille, merkkipäiville, yritystilaisuuksille ja yleisötapahtumille aivan meren äärellä.

PIZZERIA AL MARE

Nauti gourmetpizzoista ja laadukkaista juomista meren, laivojen ja veneiden ympäröimänä vierasvenesataman laiturilla.



VIERASVENESATAMA



Ruissalon Telakan vierasvenesatama on veneilijän helmi Aurajoen ja meren tuntumassa. Ruissalon Telakan klassikkoveneet ovat yleisön nähtävissä ja päivittäisessä käytössä.

3M VENE TEIPPAUKSET

YLITEIPPAUKSET | KYLKIRAI DAT | REKISTERITUNNUKSET | NIMITEIPIT
PUUJÄLJITELMÄTEIPIT SISÄTILOIHIN | AURINGONSUOJAKALVOT

AD WORKS.FI

SOITA +358 29 007 4545



KAKONTIE 7, LIETO
MYynti@ADWORKS.FI
valtuutettu 3M-asennusliike



**SUURIN VALIKOIMA LAADUKKAITA
PURJE- JA MOOTTORIVENEITÄ**



Pyydä myös tarjous erittäin edullisesta rahoituksesta.

blueocean
www.blueocean.fi

Stig Nordblad
gsm 0400 451 703
sales@blueocean.fi

Seppo Sutela
gsm 040 531 0300
seppo.sutela@blueocean.fi

Suomen
Digimenestyvät
2019
BearingPoint.

Suomen paras
**MOBIILI-
KOKEMUS**

Kunpa kaikki olisi mutkatonta kuin OP-mobiilissa.

Mobiiliavain – ei avainlukulistaa
Sormenjälkitunnistus – ei turhia tunnuslukuja

OP Turun Seutu



Palvelun tarjoaa Osuuspankki.

48 | Markkinatutkimus 2019

RAIHA
HYDRAULICS

**TERVEEN TALON
PARAS KAVERI**



VIRTASEN

WWW.VIRTASEN.FI

Tavoitteena 100%
asiakastytyväisyys.

Asiakkaitamme ovat mm.:

- Prima Yhtiöt, Teollisuuden rakentajat Oy
- VEMA
- VAK Huoltopalvelut
- Orion
- Paroc
- Nestlé
- HKScan
- VIT
- Condit
- Atlas Copco
- Karkkimaailma
- Huttulan Kukko



Financial Solutions OY

- YRITYSKAUPAT JA JÄRJESTELYT
- SUKUPOLVENVAIHDOKSET
- RAHOITUSJÄRJESTELYT
- ARVONMÄÄRITYKSET
- HALLITUSTYÖSKENTELY



Pekka Manelius | Financial Solutions Oy

Maariankatu 4 B 28, 20100 Turku | Matkapuhelin 0400 751 671 | pekka.manelius@fsolutions.fi

DIESELLÄMMITTIMET

safire

Suomalaista
lämmitinosaamista
mökeille ja veneisiin



www.safire.fi

TECHNION



VITERA



VIIALAN TERÄSRAKENNE OY

Teräksistä osaamista jo vuodesta 1975

Jaakontie 3
37830 VIIALA

Puh. 03-5435 695
info@vitera.fi
www.vitera.fi

A large, light blue diamond shape with a gradient, positioned behind the text.

TIETOKESKUS

s4i

stairon





Merituulen veneluettelo

Omistaja	Veneen nimi	Venetyyppi	Rekisteri- tunnus	Purje- numero	Kats.
Aalto Kalervo	Yok we Yok	Sg 43	A-50704		
Aaltonen Henna	Iurima	Hanse 311		FIN-9688	
Ahlroos Joonatan	Fenja	Siesta 32	A-54515	FIN-2429	
Airas Sakari	Siirius	Sweden Yachts 390	T-50387	FIN-8592	
Andersson Timo	Lady Bohemian II	Bayliner 4588 PilotHouse	T-125		
Appel Janne	Flipper	Flipper 630 DC	U-51328		
Armio Heikki	Jennifer	Artina 33		FIN-5022	
Arvola Pasi	Hippo Campus	Sunwind 31	H-70464	FIN 5921	
Arvonen Henri	Black Pearl	Finn 35	L-8245	FIN-2108	
Arvonen Rami	Vilmare	Sunseeker 48 Portofino	L-11557		
Arvonen Rami		Williams 325 Turbojet	L-11558		
Bergström Kaj	Butterfly	Sunwind 27	A-250169	FIN-2629	
Carpelan Torsten	Stella Polaris	Broom 9/70	A-33620		
Eskonen Vesa	Henrietta IV	Bella Aquador	R38445		
Fagerström Harry	Amarina	Mamba 29	X-17640	FIN-10743	
Gustafsson Rauno	Dorotea	Finnmar Family	U-32687		
Haavisto Jouko	Buster Magnum	Buster Magnum			
Halmeenmäki Markku	UmmaGumma	Hallberg-Rassy 34	M-27367	FIN-9639	
Heikkinen Mika	Sydney II	Bavaria 32	A-55946	FIN-10014	
Henninen Joni	Luna	Ohlson 29	T-55093	FIN-711	
Huhtala Karri	Café del Mar	Iowan 34		FIN-9290	
Hurme Heikki	Prehju	Solida 38		L-5620	
Hurmerinta Torsti	GustAava	Finnmaster 6600 WA Exclusive	O-12533		
Hörkkö Jukka	Kulkukissa	One-Off	M-27175	FIN-90	
Johansson Ari	Ådan II	Maxi 1100	T-54180	FIN-9885	
Juhajoki Mika	Christel	Bavaria 36	T-54592	FIN-10090	
Järvinen Antti	Faro IV	Yamarin 6110	X-9631		
Kaasalainen Ove	Selene I	Kaunotar matkavene	T-785		
Karlin Heikki	Ariel	Seawind 32		FIN-2805	
Karru Kari	Aventurinha	Hanse 301	T-60889		
Koivulanaho Kunto	Future	Bavaria 35 Match		FIN-9930	
Kontinen Markku	Big Nicci	Finn 35		FIN-3284	
Koski Juha	Naéma	Inferno 28	K-45241	FIN-6607	
Koskinen Jorma	Eleena	Elan 333	P-45304	FIN-11878	
Koskinen Veijo	Tiina III	Matkavene	T-322		
Kuusela Marko	Matilda	Adria Event 34	P-55075		
Kuusela Riitta	Claymore	Finnmaster 6000	T-44068		
Laakso Kari	An'Karil	Grandeza 23 DC	T-60737		
Laaksonen Heikki		Sea Ray 2215 EC	T-51585		
Laaksonen Henry	Jepajoe	Maria 24			

Omistaja	Veneen nimi	Venetyyppi	Rekisteri- tunnus	Purje- numero	Kats.
Laaksonen Jussi	Stella	Grand Soleil 40	H-72335	FIN-18881	
Laaksonen Jussi		Yamarin 4510	T-37771		
Laaksonen Pekka	Rachel	Artina 33	L-8676	L-6017	
Laamanen Elina	Mariela	Matkavene	T-11695		
Laine Ismo	Puella	FinnSailer 30	S-17991	FIN-3944	
Lampi Ali	Katri	Avance 245	L-10170	L-4557	
Laurikko Jari	Schön` Rosmarin	Targa 96	A-55216	FIN 3921	
Lehtinen Oskari	Fetissi				
Lehto Martti	Sulona	Hallberg-Rassy 312 MK II	T-61089	505	
Lehtonen Jyrki	Piko	Grandeza 31 DC	V-25513		
Greenough Tuire	Wonder	Beneteau Oceanis 373 Clipper	A-32603		
Lehtovirta Sakari	Grand Cinnabar	H- 35	T-53042	FIN-188	
Lehtovirta Sakari	Pikkupaska	Lohi 465 R	X-13708		
Lehtovirta Sakari		Draco 1700 SunTop	T-37146		
Lindfors Erkki	Morgonvind	Iniö 28	T-50179		
Lönmark Kirsi	L' Aventure	Jeannau Fantasia 27		L-5958	
Maaniitty Jouko	Irene	Dehler 31	A-54919	FIN 5273	
Malmberg Hanna-Mari	Fun 4 us	FinnGulf 33	U-50811	FIN-10091	
Manelius Pekka	Marin	Beneteau Swift Trawler 34	U-56246		
Martin Mika	Remy	IS400	U-50458	FIN-8748	
Martin Niko	Cora				
Maunu Pentti	Avra	Degerö 33 DS	L-6600	FIN-9356	
Mikkola Ari	Ad Astra	Comfortina 32	L-6521	FIN-2939	
Mäkelä Lasse	Pohjan Akka	Storebro 475	T-4750		
Mäkelä Tuomas	Aurelia	Albin Nova	K-46621	FIN 6084	
Mäkinen Kristiina	Jade	Aquador 25 Wae	A-35498		
Mäkinen Mika	Huvilla	Nauticat 42	T-56604	FIN-11284	
Nikula Paula	CanCan	Albin Express		L-886	
Nykänen Pentti	Orko	Finn Express 83		L-4399	
Ojala Seppo	Mon Amie	Ocean Alexander	T-142		
Olkkonen Timo	AlmaG	Pohjoismainen kansanvene		FIN-121	
Packalen Per-Erik	Meripetteri II	Antilla 30		L-548	
Patronen Raimo	Marisol	Sunwind 311		L-7456	
Paulin Jan-Mikael	Bella Notte	Arcona 32	T-50019	FIN 9651	
Pauna Tapio	Lady Jutta	Bavaria 40	X-16333	FIN-9521	
Peura Juha	Plum	Bluebird	L-9973	L-699	
Pietilä Juha		Yamarin 64 DC	A-50517		
Planting Jan-Erik	Another Star	Hanse 320	T-54544	FIN-11039	
Pohjonen Markku	Sofi	FinnSailor 35	R-50543	L-4828	
Rakkolainen Onni	Catalina	Chris Craft	T-4444		
Rakkolainen Tero	Amilia	Bavaria Cruiser 36	T299764		
Risku Timo	Loviisa	Sealine 410	K-48010		
Roine Jyrki	Deianeira	FinnGulf 391	T-51251	FIN-9264	

Omistaja	Veneen nimi	Venetyyppi	Rekisteri- tunnus	Purje- numero	Kats.
Ruohonen Matti	Mar y Sol	Comfortina 36	T-51048	FIN-7361	
Ruostepuro Kim	Reiska	Sea Ray Sundancer 250			
Ruostepuro Tommi	Sea Boy	SeaRay 410AC	T-158		
Rusi Olli	Gram	Fjord 27 AC	T-865		
Räisänen Teemu	Sea Legs	Hanse 37 I	T-57836		
Saura Juha	Sail Bohemian	Beneteau Oceanis 46 I	S-19428	FIN-11280	
Seppäläinen Jouko	Jo Supian	Delphia 33	T-51890	FIN-10898	
Snäkin Asko	lines	Swan 39 I	A-56760	FIN-3494	
Snäkin Asko		Buster Super Magnum	P-22530		
Spakström Erik	Saga Blue	Finn Gulr 4 I	T-10517	FIN 10517	
Suomi Kimmo	Eglantier	Dehler 34 Top	T-52348	FIN-11182	
Talja Jari	Pikku Myy	Tristan 820 Fly	T-27770		
Tammi Tomi	Ds	Valiant DR 620 RIB			
Tervahartiala Markku		Bavaria 32			
Teräspuro Urpo	Sea Ceon	Telfacat 27	T-29502		
Tetri Jukka	Ofelia 3rd	Beneteau Oceanis 37	R-51232	FIN-10840	
Toikka Juhani	CeBelle	CB-33	T-54663	FIN-10290	
Tuominen Elina	Jemina	Bavaria Cruiser 32	A55709	FIN-10254	
Tuominen Jarno	Klimppi	Rock 20	A 55607		
Tuominen Jarno	Tappura	SeaFinn 39	T-53252	L4407	
Tyrni Sami	Justina	Chris Craft 230 Amerosport	S-7290		
Wahlroos Risto	Manteli	Meriläinen	T-19314		
Vahtera Esa		Jeanneau Sun Odysseu 39			
Vahtera Hannu	Aventura	Dufour 35 Classic	T-50806	FIN 10322	
Valo Tarja	Elanie	Elan 33	T-53124	FIN-7006	
Valtonen Harri		Sirena 385		L-5872	
Weissmann Ilpo	Elli	Elan 37	T-50834	FIN-10096	
Venäläinen Mika	Alexina	Artina 33	S-17385	L-5772	
Vihervirta Johanna					
Vinkala Tapani	Lady Bird	Matkavene	T-52870		
Virkalahti Seppo	Dobby	Helmsman 31	L-6540	FIN-3278	
Virtanen Hannu	Meri-Helmi	Marex 31	P-57826		
Vismanen Kari	Hontruut	Nimbus 29 Nova	P-48719		
Voutilainen Timo	Beata Maria	Hallberg-Rassy 42	H-72663	FIN-6162	
Vuori Kimmo	Bea	Sun Odyssey 32 Legende	S-17074	FIN-10070	
Vuorimaa Markku	Sarimeera III	Albin Nova		L-4268	
Vuorio Timo	Vigia	Scylla		L-50	
Vuotila Jussi	Inae	Avance 33	T-52064	FIN 5336	



Kuvakuulumiset viime Tapahtumia ja toimintaa...



merituulta t



ne kaudelta



nnustellen...





...rennosti remontoiden

yksin ja yhdessä.



Kiitollisena juhlien...



kohti uutta vuotta!



Aloita aamusi paremmin





Uutiset matkassa

Näköislehti on luettavissa joka päivä
ajasta ja paikasta riippumatta
kunhan olet verkkoyhteyksien ulottuvilla.

Verkkosivuilta löydät **tuoreimmat uutiset ja keskustelut
pitkin päivää**. Lisää lukemista vain tilaajille tarjoaa TS+ sisältö.

TS Digi alk. **16€**/kk

Tilaa osoitteessa **tilaa.ts.fi**

A photograph of a rocky coastline with dark, jagged rocks in the foreground and blue water. The sky is not visible in this section.

Turun Sanomat

www.ts.fi