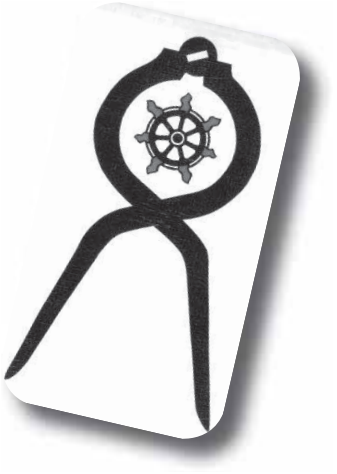

Lahden
Navigaatioseura
50 vuotta

Lahden Navigaatioseuran 50-vuotishistoriikki

1962-2012



Omistuskirjoitus

Hyvä ystäväni, sinä joka päiväkaudet seisot sataman laiturilla katsomassa, kuinka purjeveneet tulevat ja lähtevät Päijänteelle tai kilpailevat sirosti Enonselällä.

Sinä, joka vietät miltei kaikki vapaa-aikasi satamassa, mihin suuret laivat tuovat tuulahduksen kaukaisista maista ja satamista. Missä Rauma Repolan kuljettimien kolina, sataman lemu ja kapiisista tuleva ruuan tuoksu luovat omituisen, kiehtovan tunnelman.

Sinä, joka talven puursit navigaatiokurseilla ja koetat hallita jaloja merenkulkijan taitoja vanhassa veneessäsi kokien löytäjän ja onnistujan hurmaa, sitä aitoa tunnetta, jonka "meri" voi ainoastaan antaa. Sinulle, juuri sinulle hyvä Kippari tahdomme omistaa tämän kirjan.

(Jukka Leinosen tekstiä mukaillen.)

Lahden Navigaatioseura ry

Kannen kuva: Kartta Tehinselkä

Kirjan kuvat: LNS:n arkistosta

Työryhmä: Pasi Salminen, Veikko Leinonen, Jukka Leinonen,
Yrjö Korhonen, Erkki Villberg, Matti Jaro ja Satu Uskali.

Kirjan kokoaja: Veikko Leinonen

© 2012 Lahden Navigaatioseura ry

Painopaikka: M & P Paino

Lahden Navigaatioseura 50 vuotta

Saatesanat

Päijät–Hämeen vesireiteillä: Päijänteellä, Vesijärvellä ja Kymijoenvesistössä oli 1960–luvun alussa jo runsaasti vesiliikennettä. Siellä oli matkustajalaivoja, uittoyhdistyksen hinaajia, sähkö- ja puhelinyhtiöiden työveneitä, kalastajia, lohensoutajia, sekä yhä lisääntyvä määrä huviveneilijöitä, joilla ei ollut paljonkaan tietoa vesiliikenteen säännöistä, eikä liioin navigointitaitoja.

Veneilyturvallisuuden lisääminen ja navigointitaitojen opettaminen laivurikurssien avulla oli perusajatuksena, kun vuonna 1962 päätettiin perustaa Lahden Navigaatioseura ry. Seuramme onkin ensimmäinen sisävesille perustettu navigaatioseura, vaikka tamperelaiset eivät sitä halua myöntää. Lahden Navigaatioseura sai myös oman purjehduslipun, joka vihittiin vuonna 1993 ja tämä oli ensimmäinen navigaatioseuroille myönnetty purjehduslippu.

Vanhojen hätärakettien ampuminen ja soihtujen käsittelyn opettelu oli uutta Suomessa. Lahden Navigaatioseura oli tässäkin asiassa alullepanija; useana keväänä saivat veneilijät tuoda vanhoja rakettejaan ammuttaviksi, kunnes viranomaiset puuttuivat tähän riskialttiiseen tapahtumaan.

Venekatsastus on aikaisemmin ollut navigaatioseuroille vierasta aluetta, mutta Lahden Navigaatioseura on saanut liitot hyväksymään navigaatioseurojen kokeneet veneilijät mukaan katsastuskursseille, sillä veneturvallisuus on kaikkien yhteinen asia. Seuramme rekisterissä onkin nykyään parikymmentä venettä ja seuraan on koulutettu uusia venekatsastajia.

Lahden Navigaatioseuran jäsenet ovat olleet aktiivisesti mukana valtakunnallisissa karttanavigaatio kilpailuissa ja menestyneet niissä hyvin. Myös Navigaatioliiton hallituksessa on mukana meidän jäseniämme.

50–vuotias Lahden Navigaatioseura voi olla tänä päivänä iloinen siitä, että sillä on riittävästi päteviä opettajia veneily- ja navigaatiokursseilla, joita pidetään ympäri maakuntaa. Kaikki veneily- ja navigaatiokurssit ovat olleet jatkuvasti hyvin suosittuja ja Lahden Navigaatioseuran kurssien kautta koulutettujen laivureiden määrä voidaankin laskea jo tuhansissa.

Seuran tukikohta Vesijärven Enonsaaressa on ollut suosittu käyntikohde. Siellä on pidetty laituri- ja siivoustalkoita sekä tietysti saunottu, uitu ja grillattu makkaraa. Tukikohta onkin onnistuttu pitämään kunnossa isäntien ja talkooväen voimin, vaikka jäät rikkovat usein laituria.

Tämän historiikin kirjoittamisen aloitus oli venynyt turhan pitkälle, sillä kunniakommodori Lars Johansson kuoli jo maaliskuussa vuonna 2010. Me emme ennättäneet häntä haastatella, mutta seuran pitkäaikainen kouluttaja ja sihteeri Jukka Leinonen antoi haastattelunsa, jota tässä on hyödynnetty vanhojen arkistotietojen täydentämiseksi. Myös entinen kommodori Erkki Villberg ja varakommodori Yrjö Korhonen muistelivat vanhoja aikoja.

Lahdessa 20.4.2012

Historiikin kokoaja Veikko Leinonen

Sisällys

Alkuvuodet 8
Innokas veneilijä 8
Alkuhistoriikki 8
Valmisteleva kokous 9
Perustava kokous 9
Jäsenluettelo 1963 -1964 9
Ote ensimmäisistä säännöistä ja allekirjoitukset 10

Kommodorien esittely 11
*** Antti Blåfield, 1962 – 1974 11
Antin veneet 11
Antin Torppa 12
Työtä ja kalastusta 13
Navigaatioseura 14
Koreakoivun erakko 15
Tehin kyydissä 15
***Lars Johansson 1974 – 1997 17
*** Erkki Villberg 1997 – 2009 18
*** Pasi Salminen 2009 – 19

Lahden Navigaatioseura 20
Kunniakommodori 20
Kunniajäsenet 20
Yliopettajan arvo 20
Varakommodorit 20
Vuoden 2011 hallitus 20
Seuran venekatsastajat 20

Meripelastus 21
Koulutusajot 22

Näytöksiä 25
Hätäraketit 25
Hypotermiakoulutus 26

Galleria 27

Kokouksia 35
Jäsenkortti ja jäsenkirjeet 35
20–vuotisjuhla 35
Oma lippu 35
30–vuotisjuhla 35
Pukumerkki 36
40–vuotisjuhla 36

Kilpailut 37
Navigaatioajot 37
Merikarttanavigointi 39
Suomen Meripelastusseuran XX meripelastustaitokilpailut Lahdessa 40

Tukikohta 42
Enonsaari 42
Uusi laituri 44

Kaukoputki 45

Koulutus 46
Kursseja 46
Veneilykurssitarjonta 46
Laivurikurssit 47
CEVNI-kurssit ja – tutkinnot 47
Merenkulun koulutusta Lahdessa 50 v 48
Lahden ensimmäinen tähtitieteellisen merenkulun kurssi 48
Vanha naiskippari muistelee 50

Kurssien opettajat 52
Karttanavigaatio SM–kilpailujen osanottajia 54

Huomionosoitukset 55
Suomen Navigaatioliiton kultainen ansiomerkki 55
Suomen Navigaatioliiton hopeinen ansiomerkki 55
Suomen Navigaatioliiton pronssinen ansiomerkki 55
Kiertopalkinnot ja tittelit 56
Luovutetut Standaarit 58
SNL:n ansiolaatta 58

Alkuvuodet

Innokas veneilijä

Historiikin kirjoittajaa, ja tietysti myös sen lukijaa kiinnostaa tietää mistä kaikki alkoi. Mikä oli kimmokkeena siihen, että Lahteen perustettiin navigaatioseura?

Siihen tarvittiin tietysti joku navigaatiokursseja käynyt veneilijä, jolla oli intoa ja tarmoa. Sellainen mies oli rakennusinsinööri Sven Anders Blåfield, eli Antti Blåfield, kuten häntä täällä kutsuttiin.

Antti Blåfield oli innokas Päijänteen veneilijä. Hän seilasi usein Vääksystä Judinsaloon, josta oli saanut Mallastamon maista vuokrattua itselleen saaren piilopirttiä varten. Näillä vesillä hän tutustui mm. lohensoutajiin. Siellä oli Olli Spiring ja Lauri Rapala, jotka käyttivät pääasiassa maisemanavigointia, mutta olivat kiinnostuneet merenkulun säännöistä ja navigointitaidoista.

Antti Blåfield oli suorittanut Helsingissä Rannikkolaivurin tutkinnon 1959 ja Avomerilaivurin tutkinnon 1960. Antti oli saanut myös vaikutteita sukulaismieheltään, komentajakapteeni Leo Sarvimäeltä ja hänen kauttaan sitten tutustunut Suomen Navigaatioliiton kommodori Stig Westerlundiin, jonka kerrotaan oikeastaan pakottaneen Antti Blåfieldin perustamaan navigaatioseuran tänne Lahteen.

Alkuhistoriikki

Valmisteleva kokous pidettiin ins. Blåfieldin kotona Vapaudenkadulla, jossa olivat läsnä seuraavat henkilöt: Insinööri Antti Blåfield, rouva Gunvor Lehmuskallio, arkkitehti Lauri Saarinen, insinööri Erkki Kokko, kauppias Ilmari Hiitola ja koululainen Esko Blåfield.

Päätettiin pitää alustava julkinen kokous kahden viikon kuluttua, mutta sitä jouduttiin vielä lykkäämään kahdella viikolla. Lisäksi todettiin, että läsnä olevien tiedossa oli 13 mahdollisesti asiasta kiinnostunutta uutta tuttavaa.

Todettiin navigaatioseura-ajatuksen lähteneen Lahdessa liikkeelle siten, että Helsingin Navigaatioseurasta olivat herrat Särkelä ja Murtola kehottaneet insinööri Blåfieldiä jo 1959, ja rouva Lehmuskalliota 1961 perustamaan navigaatioseuran Lahteen ja järjestämään tänne merenkulkukursseja.

Lopullisen ja ratkaisevan sysäyksen asialle antoi rouva Lehmuskallio pitämällä muutamia innostavia puhelinkeskusteluja insinööri Blåfieldin kanssa ja saamalla hänet suostutetuksi asian julkiseksi isäksi.

Valmisteleva kokous

Lahden Navigaatioseuran perustamista valmisteleva kokous pidettiin 28.11.1962 Hotelli Salpauksessa. Kokouksessa Helsingin Navigaatioseuran Kommodori M. Särkelä selosti Navigaatioliiton tarkoitusperiä ja eri tutkintoja. Alustuksen johdosta käytiin vilkas keskustelu, jonka tuloksena päätettiin perustaa navigaatioseura Lahteen.

Alustavaa maaperänmuokkausta oli insinööri Blåfield jo tehnyt vuonna 1960 pitämällä asiasta rotaryesitelmän ja informoinut Purjehdusseuran paviljongilla seuran vanhimpia jäseniä.

Perustava kokous

Lahden Navigaatioseuran perustava kokous pidettiin 14.12.1962 Hotelli Salpauksessa, jossa oli läsnä 16 henkilöä.

Ins. A. Blåfieldin avattua kokouksen hän kertoi vastaavan toiminnan synnystä ja kehityksestä muualla maassa: Useita navigaatioseuroja on jo toiminnassa rannikolla ja sisämaahan niitä oli tiettävästi perusteilla tai perustettu jo Tampereelle ja Jyväskylään.

Kokoukselle esitettiin perustettavan seuran sääntöehdotus, joka hyväksyttiin yksimielisesti ja samalla katsottiin Lahden Navigaatioseura perustetuksi.

Seuran jäseniksi liittyivät kaikki 16 henkilöä ja hallitus sai seuraavan kokoonpanon:

kommodori A. Blåfield

varakommodori O. Lehmuskallio.

jäsenet: J. Kurki–Suonio, Lauri Saarinen ja Ilmari Hiitola.

Rekisterianomuksen allekirjoittajiksi valittiin Blåfield, Kurki-Suonio ja Lehmuskallio. Lopuksi päätettiin anoa Suomen Navigaatioliiton jäsenyyttä.

Seuraavan vuoden helmikuussa saatiin tieto siitä, että yhdistys on 28.2.1963 merkitty yhdistysrekisteriin nimellä Lahden Navigaatioseura ry.

Jäsenluettelo 1963 -1964

Avomerilaivurit: Antti Blåfield, Erkki Kokko, Lauri Saarinen, Allan Hilamo ja Ahti Klemettilä.

Rannikkolaivurit: Esko Blåfield, Ola Högstedt, Hannu Hiitola, Ilmari Hiitola, Torsten Laakso, Juhana Kurki-Suonio ja Gunvor Lehmuskallio

Saaristolaivurit: Reino Olanterä, Arvo Saarinen, Erkki Ahonen, Pentti Soisalo, Aili Blåfield, N.V. Montin, Raili Saarinen, Erkki Mönkäre, Paavo Boman, Erkki Laitinen, Kari Lindholm, Jussi Husu ja Hannu Merikari.

Ote ensimmäisistä säännöistä ja allekirjoitukset

Lahden Navigaatioseuran säännöt

1§
Yhdistyksen nimi on Lahden Navigaatioseura ja sen kotipaikka lahden kaupunki. Yhdistyksestä käytetään näissä säännöissä nimitystä seura.

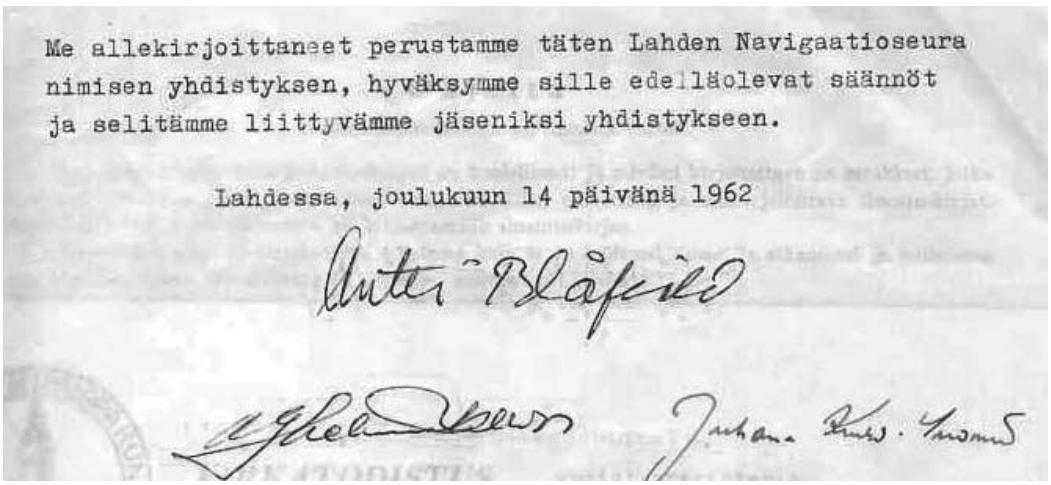
2§
Seuran tarkoituksena on herättää ja edistää veneurheilun harrastusta ja liikennekulttuuria vesillä sekä kehittää ja ylläpitää jäsentensä merenkulkutietoja ja merimiestaitoja ja tässä mielessä toimia yhdyssiteenä kaikkien veneurheilun harrastajien ja ystävien kesken paikkakunnalla.

3§
Seura pyrkii toteuttamaan tarkoitustaan järjestämällä merenkulun opetusta, harjoituksia, tutkintoja, kilpailuja sekä valistustoimintaa ja tilaisuuksia miellyttävään ja hyödylliseen ajanviettoon.

4§
Seura ja sen jäsenet antavat mahdollisuuksiensa mukaan vapaaehtoista apua etsintä- ja pelastustoimintaan vesillä.

5§
Seuran toimintaa johtaa ja sen taloutta hoitaa hallitus, johon kuuluu kommodori (puheenjohtaja), varakommodori (varapuheenjohtaja) ja kolme jäsentä. Hallitus valitsee vuosittain sihteerin ja taloudenhoitajan sekä muut tarvittavat toimihenkilöt ja toimikunnat. Kommodori ja varakommodori valitaan vuodeksi kerrallaan ja muut hallituksen jäsenet myös vuodeksi. Kaikki edellä mainitut voidaan valita välittömästi uudelleen.

6§
Hallitus kokoontuu kommodorin kutsusta ja on päätösvaltainen, kun vähintään k olme jäsentä on saapuvilla…


Me allekirjoittaneet perustamme täten Lahden Navigaatioseura nimisen yhdistyksen, hyväksymme sille edellaolevat säännöt ja selitämme liittyvämme jäseniksi yhdistykseen.

Lahdessa, joulukuun 14 päivänä 1962

Kommodorien esittely



*** Antti Blåfield, 1962–1974

Lahden Navigaatioseuran ensimmäinen puheenjohtaja ja kunniajäsen

Vääksyn kanava oli valmistunut 36 vuotta ennen, kuin kanavan laidan apteekin talossa syntyi Sven Anders Blåfield 16.7.1907. Ruotsinkielisessä perheessä kutsuttiin häntä pitkään nimellä Sven, mutta vääksyläisten keskuudessa kutsumanimeksi vakiintui Antti.

Antin isän apteekki ja koti sijaitsivat samassa rakennuksessa Vääksyn vanhan vesimyllyn rinteessä. Kanavaan oli kivenheiton matka sekä suora näköyhteys apteekin ja kodin ikkunoista. Myllypadolle ei lapsilla ollut lupa mennä ominpäin, mutta joen alakosken nahkiaisten pyynti, laivojen seurailu sekä onkiminen tukkinippujen päältä olivat jokapäiväistä huvia Vääksyn lapsille. Tuosta ajasta Antti on itse vuosikymmenien jälkeen kertonut näin: *"Kotona opin ruotsin, mutta samanaikaisesti kanavalla suomen kielen"*. Pikku-Svenillä oli kuusi vuotta vanhempi "kaima" eli Tornatorin höyryhinaaja ***Sven***, jonka nimi vääntyi vääksyläisten suussa muotoon Vänni. Muita vielä 2010-luvulla Vääksyssäkin nähtäviä tuon ajan laivoja ovat mm ***Haapakoski, Yhtiö, Kaima, Iiris, Suomi ja Joh Parviainen.***

Kanavassa oli aikamoinen vilske: tukkilauttoja ja proomuja sulutettiin päiväsaikaan, päivin ja öin sulutettiin myös matkustajahöyryjä kulkemaan Lahden, Heinolan, Jämsän ja Jyväskylän väliä. Tästä laivojen hyörinästä alkoi monen vääksyläisen tytön ja pojan innostus laivoihin, veneisiin ja vesillä liikkumiseen.

Kanavan sulkualue korjattiin nykyiseen asuunsa 1911, lukuun ottamatta nykyistä nostosiltaa, jota edelsi väkipyörästä väännettävä kääntösilta. Kanavan luiskaverhous ja kioski eli entinen odotussuoja ovat myös peräisin näiltä ajoilta.

Antin veneet

Antin isällä, apteekkari Anders Gustaf Blåfieldillä oli oma venepaikka myllypadon yläpuolella. Joen yläjuoksu alkoi Vesijärvestä alun perin Kalmarin hiekkarannalta ja ylitti kanavan nykyisen 24-tien sillan paikkeilla. Vene oli valkoinen, pystykeulainen, tuulilasiton pyöreäperäinen avovene, jossa oli keskimoottori. Tällä apteekkarin neljä lasta pääsivät moottoriveneilyn makuun jo alle kouluikäisinä, pääsipä lapset usein myös ohjaamaankin venettä peräsimen puisesta pinnasta kaarevalta takatuhdolta.

Antin isällä oli Asikkalanselän itärannalla kivikkoinen parin hehtaarin maapalsta, jonka edustalla oli pieni saari, Suursaareksi ristitty. Perheen venekalustoon kuului myös kaksi soutuvenettä, joilla apteekkarin lapset soutivat usein Vääksystä Asikkalan selän kautta Salonsaarta kiertäen Uitonsalmen suulla olevalle kalamajalle. Ikää soutajilla oli 8-15 vuotta.

Saaressa oltiin viikko, ja kotiin tultaessa lapsilla oli mukanaan kalaa, marjoja ja sieniä sekä tietysti naapuritalon maitoa sekä voita ja usein vastaleivottua ruisleipääkin.

Ensimmäisen moottoriveneensä Antti osti tulevalta appiukoltaan ins. Väinö Louhiolta 1930. Vaahto oli seitsenmetrinen korkealla keulakannella ja matalalla tuulilasilla varustettu tasaperäinen mäntyvene. Ohjaamo oli kattamaton. Väinö Louhio oli itse rakentanut Vaahdon Lahden Rullatehtaalla 1923. Veneessä oli aluksi Metz-auton kaksisylinterinen moottori veivikäynnistyksellä ja ilmajäähdytyksellä. ***Vaahdolla*** ja appiukon uudella Seppälän veneveistämön matkaveneellä tehtiin viikonloppu- ja päiväretkiä Vesijärvellä ja Päijänteellä mm. Rismalahteen, Kotasaareen eli Insinöörien saareen, Pulkkilanharjun Kallio-Takkuun, Ykskoivuun, Kelveneelle ja Herrainpöytään oman sekä Louhion perheen kanssa. Antin ja Aili Louhion häämatka ***Vaahdolla*** suuntautui Kelveneen Hinttolanhiekoille heinäkuussa 1936.

Appiukon tekemä ***Vaahto*** oli reilussa kahdessa vuosikymmenessä tullut tiensä päähän, joten Antti tilasi 1947 Vilho Pykälältä suurehkon mahonkisen limisaumaisen tuulilasiveneen, jonka nimeksi tuli ***Anga***. Koneena oli aluksi vauhtipyörän kahvasta käsin käynnistettävä 4 hv:n Penta, sittemmin 10–12 hv:n Penta V2. Vene oli pitkä avotuulilasiveneeksi, se oli ilmeisesti mitoitettu Antin isoa perhettä varten. ***Angalla*** tehtiin Päijänne-matkoja, pienimmät mahtuivat nukkumaan keulakannen alla, mutta saarissa yövyttiin yleensä teltoissa.

Anga soveltui päivämatkojen lisäksi oivasti verkkoveneeksi, koska vene oli varustettu airoilla. Vene kävi kuitenkin ahtaaksi suurentuneelle perheelle, joten Antti tilasi kesäksi 1955 Sipoon Simsalön saaresta veneveistäjä Hjalmar Lindqvistilta suuremman veneen. Yhdeksänmetrisen meriläismallisen veneen tasasaumainen runko veistettiin tiheäsyisestä männystä, kansirakenteet leveästä mahongista, kannet Oregon-männystä ja köli Virmailan hongasta. Veneen nimeksi tuli ***Anli***, Antin Aili lyhennyksenä. Tämä taidokkaasti veistetty vene on edelleenkin – yli kolmen maapallon kierron verran ajettuna – Antin nuorimman pojan Tapion, eli tämän kirjoittajan käytössä. Alkuperäinen moottori oli nelipyttyinen petroli-bensa Olympia, sitten Antin aikoina muutamia 1500 ja 1800 kuutosia BMC-koneita ja viimein Kubota Nanni 37 hv.

Kalaveneekseen Antti hankki mäntypuisen meriläismallisen tasaperäisen soutuveneen, jolle hänen veljensä antoi ansaitusti nimen ***Muikkumokki***. Veneessä oli 4-6 hv perämoottoreita Aldelista Scott Attwateriin ja Mercuryyn.

Antin Torppa

Lahden Polttimon omistaja ja Koiskalan kartanon isäntä Enok Frigren omisti Judinsalossa 500 hehtaarin metsätilan ja sen edustalla kymmeniä saaria. Tänne Antti haikaili omaa kalamajaa. Enok Frigren oli perhetuttu ja työnantaja Antin ja lankomiehensä Jouko Louhion insinööritoimistolle. Enok ei vuokrannut eikä myynyt saariaan, mutta yhdessä he kuitenkin lähtivät Antille saarta valitsemaan. Judinsalon Vähä-Karisaareen salvettiin kesällä 1962 Vuorikatu 6:sta puretun rakennuksen hirsistä pieni tupa ja savusauna kolmiorimakaton alla. Vuosivuokraksi sovittiin isäntäväelle saaressa tarjottu lounas. Näin Blåfieldin Antista tuli torppari ja saaresta Antin-Torppa. Vanhankansan miehet pärjäsivät ilman muita sen kummempia muodollisuuksia. Sekä Asikkalan Jänökota että Judinsalon Antin-Torppa tulivatkin kolmen vuosikymmenen aikana tutuksi myös monelle Päijänteen veneilijälle.

Judinsaloon Antti teetti Vilho Pykälällä hyväsoutuisen soutuveneen. 1970-luvulla Antti siirtyi ABC-muovi – aikaan ja hankki uudeksi kalaveneekseen Terhi-Funin, jossa oli 15 heppainen Yamaha. Näitä pikkuveneitä sitten hinailtiin yhdessä tai erikseen Asikkalan ja Judinsalon väliä kymmeniä kertoja unohtumattomilla kalastus- ja muilla veneretkillä.

Antti kuului Lahden Urheilukalastajat ry:n perustajajäseniin vuodelta 1947 sekä toimi yhdistyksen isännöitsijänä 1957 -63. Samanaikaisesti hän oli Lahden Urheilukalastajien edustajana Hinttolan kalastuskunnassa toimien sen sihteerinä -70 – luvun lopulle asti. Urheilukalastajien tukikohta on Hietasaaressa Huovarin eteläpuolella Kelvenneen eteläkärjen lähellä. Toinen paikka Urheilukalastajilla on Jerensaaressa Kalkkisten kosken yläjuoksulla. Koskesta oli puolikas Urheilukalastajilla vuokralla 1950-luvulla. Täältä Antti sai perholla 7-kiloisen järvilohen, joka jäi vuosikymmeniksi Kalkkisten ennätyskalaksi.

"Blåfieldin Antti on Päijänne-hullu. Mistähän lienee sellaiseksi tullut? Kasteeseen ei kelvannut tavallinen vesi, vaan, pappi pojan pään Päijänteellä pesi. Perheellensä jotta saisi tarpeeksi makupalaa valtavalla verkollansa pyytää muikkukalaa. Hei, Antti ota tuikku ja uita se viimeinen muikku."

Tämä ote on Lahden Urheilukalastajien kronikasta yhdistyksen vuosijuhlista 1949. Sisäpiirin sepittämä värssy kaivannee tässä yhteydessä hieman lisävalaistusta.

Antti ei kuulunut varsinaisiin Päijänne-Hulluihin, joka oli Pulkkilanharjun ja Suopellon kesäasukkaitten 1930-luvulla perustama vapaahenkinen 'oikeiden Päijännehullujen' ryhmittymä. Päijännehullut tapasivat vuorovuosina milloin Päijätsalossa, Hinttolassa ja Pulkkilanharjulla. Muutoin Päijännehullu – sana sopi erinomaisesti Anttiin, kyllä hänen intohimonsa ja kiinnostuksen kohteensa liittyivät kiinteästi tähän uljaaseen erämaajärveen. Hän kasvoi ilmeisesti sellaiseksi kanavan varrella, isänsä, appensa sekä omissa veneissään Päijänteellä ja sen rannoilla.

Työtä ja kalastusta

Antti Blåfield, kuten hänen lapsensa ja osa lastenlapsistakin on kastettu Päijänteen vedellä. Ehkäpä juuri kalastus ja myöhemmällä iällä verkkokalastus oli Antin pääharrastus, jonka mukaan työaikojakin järjesteltiin. Päijänteen kalaa riitti kotona ja lähisukulaisilla niin arkena kuin Joulupöydässäkin. Sadoissa ovat varmaankin ne tuttavat, jotka saivat Antin pyytämää kalaa – ja aina perattuna. Muikkuja kalastettiin parhaimmillaan kuusi metriä korkeilla verkoilla, niitä savusteltiin silmistään teräslankoihin pistettyinä suuressa savustuspöntössä. Muikun uittaminen ruokailun yhteydessä oli Antillekin tyypillistä kuten useimmille niin kalamiehille kun muillekin merenkulkijoille. Urheilukalastajien parissa vietettiin Hietasaaressa perinteisiä Miestenpäivän "harmaasiian" pyyntipeijaisia. Tavallinen siikahan oli tuolloin syysrauhoitettu kala.

Kotipiirissä Anttia on kuvattu periaatteen miehenä, työhulluna, tunnollisena, lastensa eteen uhrautuvana, mutta etäisenä. Hän kiivastui herkästi ja leppyi pian. Ystäväpiirissä Anttia pidettiin charmanttina seuramiehenä ja työelämässä asiantuntevana rakennuskonstruktöörinä. Hän valmistui ensin Helsingin Teollisuuskoulusta rakennusmestariksi ja opiskeli 1930 -1932 insinööriksi Saksassa Strelitzissa. Antin laskutikusta ja Betoninormien määräyksistä kehittyivät monet Lahden kerrostalojen ja teollisuuslaitosten rakennesuunnitelmat. Urheilu ei ollut Antin laji. Hän pitkästyi kun miesten puhe kääntyi urheiluun. Antti lopetti urheilukeskustelut monissa illanistujaisissa kysymällä: *"No kun olette kerran noin urheilutietoviisaita, niin sanokaas kuka laski ensimmäisenä Lahden puisen hyppyrimäen?"* Miesjoukko arvuutteli monia mäkihyppääjiä Heinosta Kärkisten veljeksiin. Koska oikeaa vastausta ei kuulunut, Antti vastasi itse omaan kysymykseensä*:*

"Minä laskin Lahden Suurmäen ensimmäisenä!" Ne jotka tiesivät vastauksen olivat hiljaa, muut päästivät valtavan hörönaurun. *"Kyllä se olin minä. Minä laskin sen laskutikulla, kynällä ja paperilla jo suunnitteluvaiheessa, siis ensimmäisenä!"*

Navigaatioseura

Matematiikka oli Antille rakennusinsinöörinä loogista ja helppoa. Niinpä hän innostui 1960-luvun alussa vastaperustetun Suomen Navigaatioliiton järjestämistä laivurikursseista. Rannikkolaivuritutkinto piti käydä Helsingissä, jopa kahtena iltana viikossa, koska Lahdessa ei ollut yhtään kurssinkäynyttä saati sitten opettajaa. Innostusta riitti, jopa niin paljon, että Lahden seudulta alkoi käydä autolastillinen miehiä Helsingissä viikoittain avomerilaivurikurssilla talvella 1961 -62. Lahden ensimmäiset avomerilaivurit olivat insinööri Antti Blåfield; insinööri Evert eli Erkki Kokko, rakennusinsinööri Antin toimistosta, joka oli tähtitieteestä ja matematiikasta kiinnostunut ei niinkään veneilystä; arkkitehti Lauri Saarinen, joka hänkin oli ollut 50-luvulla Antilla töissä oli Hai-purjehtija ja Lahden Purjehdusseuran aktiivijäsen. Seuraavana vuonna kävi uusi lahtelaisten autoporukka Helsingissä tähtitieteellistä merenkulkukurssia.

Antti oli sukulaismiehensä, komentajakapteeni Leo Sarvimäen kautta tutustunut Suomen Navigaatioliiton kommodori Stig Westerlundiin, joka sai Antin innostumaan ajatuksesta perustaa Lahteen Suomen ensimmäinen sisävesien navigaatioseura. Hotelli Salpauksen Siniseen Saliin kokoontuikin 28.11.1962 joukko asiasta kiinnostuneita pohtimaan seuran perustamista. Tällöin päätettiin perustaa Lahden Navigaatioseura ry, jonka ensimmäiseksi puheenjohtajaksi valittiin ins. Antti Blåfield ja sihteeriksi kauppias Ilmari Hiitola. Lisäksi päätettiin *"järjestää ensi tammikuun (1963) aikana Maantieteelliseen merenkulkuun liittyvä Saaristolaivuritutkinto, joka on erittäin tarpeellinen kaikille vesillä liikkujille."* Antti Blåfield, Lasse Saarinen ja lahtelainen merikapteeni Allan Hilamo olivat ensimmäisiä opettajia kursseilla, jotka pidettiin Lahden ammattikoululla. Kursseihin liittyi myös jonkin verran käytännön oppia kuten köyden, sekä vaijerinpleissauskurssi. Vesipartiolaiset jakoivat tahollaan yleispätevää veneilytietoutta Jukka Leinosen ja Markku Niemeläisen johdolla.

Jukka Leinonen oli Antille tuttu jo 30-luvulta, jolloin Jukka asui Vääksyssä. He olivat jo toisen polven perhetuttuja keskenään. Silloin kun Vesipartiolaisille alettiin etsiä sopivaa alusta lähtivät Antti ja Jukka tämän Renulla etsimään sopivaa venettä Päijänteen rannoilta Jämsää myöten. Lopulta sopiva alus löytyikin Lahdesta Pallaksen rannasta: Fennia II hankittiin Vesipartiolaisten ensimmäiseksi koulutusveneeksi ja ristittiin Lunniksi pulleiden muotojensa perusteella. Näihin aikoihin Antti oli valittu myös "Lahden Matkailulautakunnan meriasiain asiantuntijaksi". Jukka Leinonen jatkoi navigaatiokurssien pitämistä pidempään kuin kukaan muu Lahdessa.

Antti Blåfieldin ja Ilmari Hiitolan allekirjoituksin varustettuna lähetettiin Lahden päättäjille, teollisuusmiehille ja kymmenille yksityishenkilöille kirjelmä, joka alkoi näin: *"Järjestäytyneen meripelastustoiminnan levittäytyessä sisävesillekin on luonnollisesti myös Lahden annettava oma vapaaehtoinen panoksensa tähän toimintaan. Suomen Meripelastusyhdistys on kehottanut seuraamme, jonka säännöt velvoittavat jäseniään meripelastustoimintaan, tekemään aloitteen Lahden Meripelastusyhdistyksen perustamiseksi."* Kirjeessä pyydettiin saajaa tutkimaan omaa mahdollisuuttaan osallistua meripelastustoimintaan miehistönä, pelastuslaivueessa tai rahoittajana. Näin oli Antti, Päijännehullu jo toisessa polvessa perustamassa kolmatta järvellä liikkumiseen pohjautuvaa yhdistystä Lahteen ja Päijänteelle.

Antti puuhasi uutterasti seurojensa hyväksi. Pelastusalus Kuutin saaminen Lahteen oli paljolti Antin sinnikkään "kerjuutyön" tulosta, jota hän teki silloisen kaupunginjohtaja Teemu Hiltusen kanssa ja alaisuudessa. Taisipa pelastusalus ***Kuutin*** kansirakenteiden ja sisustuksen muodotkin hahmottua Antin piirustuspöydällä. Kuutista tuli avokätisten lahjoittajien sekä Lahden kaupungin turvin ainoa seuran vene, joka oli alayhdistyksen itsensä omistama.

Koreakoivun erakko

Kaikki Päijänteen veneilyseurat olivat tiiviissä yhteistyössä keskenään. Kuuttia käytettiin myös Navigaatioseuran koulutusajoihin. Eräs Kuutin alkuvuosien matka suuntautui Tehin Koreakoivuun erakko Pylväläistä tapaamaan. Seurueessa olivat Meripelastusseuran kommodori Paul J Lammi, joka piti siihen aikaan radiossa Veneradio – nimistä ohjelmaa, merikapteeni Allan Hilamo, Antti ja Tapio Blåfield sekä ***Kuutin*** kipparina sen pitkäaikaisin päällikkö Olavi Spiring. ***Kuutti*** ankkuroitui Harhun eteläarannalle ja rantautuminen tapahtui Antin ***Muikkumokilla***. Paul J Lammilla oli radiovehkeet ja nauhurit mukanaan. Koska herrat saapuivat kaupungista, oli erakkoa kohtaan kohteliasta heti alkuun tarjoilla hieman kaupungintuliaisia. Juttua Pylväläiseltä riitti, mutta sitä tuli niin harvakseltaan ja sekavasti, että nauhaa ei voitu koskaan Veneradiossa lähettää. Erakolla oli paljon elämänviisauksia ja ohjeitakin. Koska Antti oli täysin kalju, erakon mukaan kaljuuntumiseen oli oiva lääke, kun päähän, siis hiuksiin, kaadetaan viinaa jo ennen kaljuuntumisen alkamista. Erakon ohjetta yritettiin kokeilla nyt ehkä jo hieman liian myöhäisessä vaiheessa ulkoisesti sekä sisäisesti miesjoukolla, mutta kaljuuntumiseen tuo lääke ei kyllä näyttänyt tepsivän. Pylväläinen asui Harhussa 36 vuotta yksinään.

Judinsalon Antintorpalla pidettiin ”Pohjois-Päijänteen, kuin myös Eteläisen osan Vesipelastusasiain neuvottelukunnan ensimmäinen kokous 28.8.1966.” Vieraskirjaan oli 20 paikalla olleen pelastusalus ***Kuutin, Poronselän ja Anna Gadin*** miehistön puolesta Paul J Lammi kirjoittanut näin: *”On kalaa, voi veljet! Antti osaa savustamisen taidon.”* Judinsalon Antintorpalla kävi useita edellä mainittujen seurojen valittuja jäseniä, joilla oli oikeus käydä saaressa muutaman kerran kesässä omin päin. ***Kerttulaiset*** eli Gunvor ja Onni Lehmuskallio olivat jokakesäisiä vakiovieraita.

Tehin kyydissä

Kantosiipialus Tehi liikennöi Lahden ja Jyväskylän väliä näiden seurojen perustamisvuosien ajoista lähtien. Ensimmäisenä vuonna 1962 **Tehi** kulki aikataulun mukaisesti kaksi edestakaista vuoroa päivittäin reitillä Jyväskylä-Lahti pysähtyen vain Vääksyn kanavassa. Edestakaiseen matkaan Jyväskylän ja Lahden välillä oli varattu kuusi ja puoli tuntia, joten keskinopeuskin oli yli 35 solmua! Judinsalossa oli tällöin paljon vakituista asutusta ja jo jonkin verran kesäasukkaitakin mutta tieyhteyttä mantereelle ei vielä ollut. Päijänteen Kantosiipi Oy:n toimitusjohtaja Tauno Lautamatti vietti muutamia päiviä Antintorpalla. Antti oli yhdessä Enok Frigrenin kanssa järjestänyt asiat siten, että kun Lautamatti lähtee Lahteen, hänet viedään veneellä selälle, josta sitten **Tehi** siiviltään laskeutuneena noukkii johtajansa kyytiin. Kaikki piti järjestellä ja varmistaa etukäteen, koska vain Frigrenin metsänhoitaja Mikko Mannisella oli Judinsalon laivalaiturin läheisyyden talossaan puhelin. **Tehi** pysähtyi veneen kohdalla ja Lautamatti nousi **Tehiin** matkustajien hämmästellessä tapahtunutta. Myöhemmin alkoi **Tehi** poiketa Judinsalon laiturilla oikein aikataulun mukaisesti!

Judinsalon Antintorppa ja Antin Asikkalan huvila tulivat tutuiksi monille Lahden Urheilukalastajien, Purjehdusseuran, Navigaatioseuran ja Meripelastusseuran jäsenille. Viimeinen virallinen seuratapaaminen oli Antin huvilalla Jänökodassa, kun Lahden Meripelastusseuran pj Raimo Erkkilä ja sihteeri Mikko Jämiä sekä Olavi Spiring kävivät tuomassa Antille 75-vuotistervehdyksensä heinäkuussa 1983. Avomerilaivuri Antti Blåfield kuoli sydäninfarktiin tasan 77 ½ vuoden ikäisenä 16.1.1985.

Lahden Navigaatioseura ry luovutti seuran kunniaviirin numero 3 kunniajäsen, avomerilaivuri Antti Blåfieldin pitkäaikaisen elämäntyön kunniaksi 30-vuotisjuhlassaan 20.3.1993. Viirin vastaanotti Antin vanhin poika rannikkolaivuri, ins. Yrjö Blåfield.

Vääksyn kanavalla lokakuussa 2011 Tapio Blåfield, saaristolaivuri 1966

LNS:n postikortti





*** Lars Johansson 1974–1997

Lars Johansson syntyi Pohjan pitäjässä 23.4.1926. Koulunsa hän kävi Lohjalla ja suoritettuaan Lohjan teknillisen koulun hän valmistui teknikoksi ja siirtyi suoraan Lohjalla ”Kalkki – Petterin” palvelukseen Lohjan Kalkkitehtaalle. Nuoruudessaan hän joutui myös kokemaan sodan vaikeuksia, kun hänet komennettiin Porkkalaan avustamaan asukkaiden evakuoinnissa. Vuonna 1965 Lahden Rautateollisuus kutsui hänet Lahteen töihin.

Muutto ”suurten vesien” ääreen ja tuttavuus vävynsä isään Kyösti Salomaahan (Lahden Järvipelastusseura ry:n pitkäaikainen pj) aiheuttivat kasvavan kiinnostuksen veneilyyn. Myös Kyöstin Päijänteen Salonsaaressa sijaitsevalla kesämökillä oli oma vaikutuksensa. Siitä kun tuli Lassen ensimmäisen pienehkön Terhi- veneen talvisäilytyspaikka.

Veneilystä innostuneena Lars suoritti Saaristolaivurikurssin 1971, rannikkokurssin 1973 ja avomerikurssin 1974. Avomerikurssit käytiin silloin Helsingissä, jossa neljä miestä kävi Larsin autolla kerran viikossa talvella 73/74. Yhdessä kolmen työkaverin kanssa alkoi Lars rakentaa isompaa matkavenettä vuonna 1976, jolla voi perheen kanssa retkeillä Päijänteellä.

Merenkulku kiinnosti Larsia ja niin Navigaatioseura sai hänestä hyvän ja aktiivisen kommodorin ja merenkulun opettajan Lahden Työväenopiston rannikko- ja avomerikursseille. Näitä kursseja hän opetti 30 vuotta. Taitavana ja innostavana opettajana hänen oppilaansa tähtitieteellisellä merenkulun suorituksilla arvioitiin parhaiksi koko maassa, voittaen merenkuluntarkastaja Sainion kiertopalkinnon Lahteen useamman kerran.

Vuonna 1979 Lars valittiin Suomen Navigaatioliiton hallitukseen, jota hän hoiti aina vuodelle 2005 asti. Liiton hallituksessa hänen erityisen kiinnostuksen kohteena olivat taloudelliset asiat ja koulutus.

Seuramme valitsi hänet vuoden laivuriksi v. 84/85. Vapaa-ajan merenkulun turvallisuuden parissa tehdystä pitkästä urasta hänet on palkittu Suomen Navigaatioliiton ansiomerkein. Lahden Navigaatioseuran hallitus kutsui Lars Johanssonin kunniakommodorikseen 1997.

Keväällä 2003 kotipihalla tapahtunut paha tapaturma, jossa hän loukkasi kätensä, päätti hänen pitkään jatkuneen opettajan uransa. Sen jälkeenkin hän osallistui käden ja myös iän asettamin rajoituksin seuran toimintaan mm. hallituksen kunniakommodorin ominaisuudessa.

Lars Johansson kuoli 3.3.2010

Tekstin kirjoittajia ovat Eric Sundman, Jukka Leinonen ja Eija Salomaa.



*** Erkki Villberg 1997 – 2009

Perimätiedon mukaan aloitin vesillä olon jo noin ½-vuotiaana kesällä 1946, matkustamalla s/s Tiirismaa laivalla Lahdesta Judinsaloon isäni kotiin. Kipinä oli niin vahva, että Vesijärven ranta tuli olemaan kasvaessani varsin tärkeä paikka. Sataman laivat, uima- ja onkiretket Niemeen olivat lähes päivittäisiä ja tietysti halu päästä vesille, mutta veneen puute esti sen.

Vanhemman veljeni kanssa päätimme korjata puutteen ja rakentaa moinen väline. Olin ollut isän apurina, kun hän teki veljelleen pari soutuvenettä Urajärven mökille, joten olin jo nähnyt, miten vene tehdään. Isän apuun ei voitu tukeutua, hän kun oli matkatöissä jossain Suomessa, mutta yrittänyttä ei laiteta. Vene valmistui sitkeän tekemisen jälkeen, eikä mikä tahansa vene, vaan oikea purjevene, vuosi oli 1957.

Purjehtiminen oli opettelua sanan mukaisesti erehdysten ja oppimisen kautta. Kipinä ei kuitenkaan sammunut ja halu parempaan kasvoi. Tekniikan Maailma julkaisi piirustukset Viklaa muistuttavasta Viiri-veneestä ja sellaisen rakensin v. 1962. Vaatimukset veneen käsittelystä kasvoi, mutta niin kasvoivat taidotkin. Seuraava projekti alkoi v. 1964 kun olin päässyt varusmies- palveluksesta. Taas Tekniikan Maailma tuli avuksi, kun esitteli amerikkalaisen vaneritehtaan, van de Staad'in suunnitteleman veneen kuvat lehdessä. Piirustukset tulivat postissa USA:ta ja loput olikin työtä. Vene oli 28´pitkä Thunderbird ja valmistui v. 1965. Ainoa huono puoli oli, että se oli "kimppavene"ja meni myyntiin muutaman vuoden kuluttua. Päijänteelle pääsin kuitenkin ystäväni hankittua v.1981 vanhan hinaajan. Talvella rakentelin sisustusta ja Juhannukseksi m/s Pellonpää oli vesillä. Töistäni sain palkkioksi avaimet laivaan ja nimityksen "förstiksi", sekä jäsenyyden Päijänteen Laivurit ry.hyn.

Kokemukset vesillä lisääntyivät ja veneilykausi kasvoi kuuteen kuukauteen. Kuitenkin mielessä kaiversi halu purjehtimaan. Seuraava projekti alkoikin sitten v. 1987 jolloin sain hankituksi FE 741-rungon sekä sapluunat. Rakentelu oli hidasta ja harkittua, mutta vene uitettiin ensi kerran Juhannukseksi v. 1990.

Olin ollut samassa työpaikassa Lars Johanssonin kanssa v. 1977 ja veneily oli totta kai paljon keskusteluissa, kuten myös veneilyyn liittyvät käytös- yms. asiat. Niinpä v. 1991 syksyllä ilmoittauduin laivurikurssille ja seuraavana keväänä olinkin jo rannikkolaivuri. Lassen innostaessa jatkoin heti syksyllä ja keväällä v. 1993 sain avomeritutkinnon tentittyä. Samana keväänä minut valittiin LNS:n hallitukseen. Lassen tehokkaan lobbauksen vaikutuksesta kommodoriksi valinta tapahtui v. 1997. Opettajan tehtäviä hoitelin aina tarvittaessa, mutta yrittäjänä ajankäyttö ei aina onnistunut, joten otin tavoitteekseni saada riittävästi opettajia seuran käyttöön. Tämä onnistuikin kiitettävästi ja 2000-luvun alkupuolella oli opettajaresurssit valtakunnallisesti katsoen hyvällä mallilla. Kun v. 2009 päätin siirtyä sivuun kommodorin pestistä ja jättää asiat nuorempien hoidettavaksi, asia jäikin vähän puolitiehen, koska vuosikokous valitsi minut hallitukseen.

Suomen Navigaatioliiton vuosikokouksessa v. 2010 minut valittiin liittohallitukseen, jossa toimin ainakin ensi kevääseen 2012 asti.



*** Pasi Salminen 2009 –

Nimeni on Pasi Salminen ja olen syntynyt 21.12.1969 Nastolassa. Ammatiltani olen rakennusmestari ja sotilasarvoni on merivoimien alikersantti.

Purjehdusharrastukseni alkoi silloin, kun liityin vuonna 1980 Lahden Partiosissien meripartiolippukuntaan. Sen jälkeen olen toiminut partioaluksen päällikkönä 1987 alkaen, ensin Vesijärvellä ja Päijänteellä sekä myöhemmin Suomenlahden ja Merenkurkun rannikkoalueella.

Muita matkapurjehduskokemuksia on karttunut useimmiten Helsingistä mm. Tallinnaan, Kuresaareen, Visbyn, Haapsaluun, sekä lämpöisemmillä vesillä San Martinista Bermudan kautta Azoreille.

Saaristolaivurikurssin kävin 1987, rannikkokurssin 2001 ja avomerikurssin 2003. Partiolaisten veneenohjaajakurssin suoritin 1982 ja kipparikurssin 1990.

Muita tutkintoja on PORY:n päällikkötutkinto 2003 ja vuokraveneen kuljettajan ja koneenkäyttäjän lupakirja 2004. Opettajana olin vuodesta 2004 saaristo- ja rannikkokursseilla, vuoteen 2008 asti.

Olen toiminut myös Lahden Järvipelastajien pelastusaluksen päällikkönä ja purjehduksenohjaajana Scoutsailors- purjehduskoulussa.

Pasi Salminen

Kommodori

Lahden Navigaatioseura

Kunniakommodori

1.	Lars Johansson	1997

Kunniajäsenet

1.	Antti Blåfield	1975
2.	Jukka Leinonen	2005
3.	Yrjö Korhonen	2006

Yliopettajan arvo

Jukka Leinonen	2004

Varakommodorit

Onni Lehmuskallio	1962
Niilo Montin	1965
Lars Johansson	1974
Kyösti Salomaa	1975
Elis Envall	1980
Reijo Vuontela	1990
Antti Rahikainen	1991
Jukka Leinonen	2006
Yrjo Korhonen	2008

Vuoden 2011 hallitus

Kommodori	Pasi Salminen
Varakommodori Katsastus ja myyntitarvikkeet	Yrjö Korhonen
Sihteeri	Satu Uskali
Jäsenrekisteri, talous ja www-sivut	Matti Jaro
Enon tukikohtaisäntä	Veikko Leinonen
Katsastus	Erkki Villberg

Seuran venekatsastajat

Villberg Erkki
Korhonen Yrjö
Paakkinen Esa
Lampola Petri
Luomalahti Jussi

Meripelastus

Lahden Navigaatioseuran kerhoillassa 18.3.1964 oli Suomen Navigaatioliiton sihteerin Matti Niesvaaran esitys meripelastusseurojen tarpeellisuudesta. Kaikkialle, minne sellaiset on perustettu, on virinnyt vilkas toiminta asian ympärille. Myös Merikapteeni Paul Lammi piti esityksen meripelastusseurojen toiminnasta.

Ohjeena seuran perustamiseksi annettiin se, että Lahden Navigaatioseura kutsuu perustavaan kokoukseen kaikki asiasta mahdollisesti kiinnostuneet piirit.

Kokous kannatti yksimielisesti ja innokkaasti meripelastustoiminnan aloittamisesta Lahdessa ja kutsumaan perustava kokous kokoon.

Perustava kokous pidettiin 24.4.1964, jossa päätettiin perustaa Lahden Meripelastusyhdistys ja tätä varten valittiin toimikunta valmistelemaan yhdistyksen sääntöjä ja organisaatiota sekä pelastusaluksen hankintaa.

Toimikunnan puheenjohtajana toimi Antti Blåfield ja sihteerinä Juhani Husu ja Allan Hilamo, jotka sitten jatkoivat tehtäviään yhdistyksen toimihenkilöinä vuoteen 1965 saakka.

Johtokunta päätti tilata Turun Veneveistämöltä lasikuituvahvisteisen polyesterimuovista valmistetun ns. luotsilaitoksen käyttämän ”viittaveneen”, joka muunneltiin pelastuskäyttöön sopivaksi. Veneen pituus oli 10,25 m ja leveys 3,13 m, varustettuna Ford 76 hv diesel moottorilla.

Vene saapui Lahteen rautateitse 2.4 1966. Veneen nimestä järjestettiin kilpailu ja voittajaksi valittiin ”Kuutti”.

Tästä alkoi Pv Kuutin toiminta Lahdessa. Jatkuvaa pelastustoimintaa on ylläpidetty sekä koulutettu uusia miehistöjä. Alus on kerran peruskorjattu ja moottori peruskorjattu sekä vaihdettu uuteen. Myös merikokemusta ovat alus ja sen miehistö hankkineet purjehtimalla Loviisasta Maarianhaminaan meripelastuspäiville kesällä 1973. Kipparina oli Jukka Leinonen ja miehistönä: Olli Spiring, Timo Mäkinen, Erkki Lehtola, Kyösti Lehtola, Kyösti Salomaa, Johanna Leinonen, Ursula Waltari ja Matti Ahola.

Lahden navigaatioseurassa Pv Kuutin tulo Lahteen aiheutti sen, että päätettiin pyrkiä suorittamaan D-kirjat mahdollisimman runsaalla joukolla. Myös päätettiin pyrkiä tulevana toimintavuotena Meripelastusyhdistyksen veneen miehitysjärjestelyihin mukaan.

Keväällä 1967 Navigaatioseuran johtokunta piti kerhokokouksen Pursiseuran majalla, jossa läsnä oli 10 jäsentä. Olavi Spiring esitteli pelastusveneen johtokunnalla jonka jälkeen perustettiin miehitysryhmä Meripelastusyhdistyksen veneeseen.

Tähän ryhmään ilmoittautuivat seuraavat jäsenet: Arvo Saarinen, Juhani Nykänen, Iiro Pesonen ja Allan Lähteenmäki.

Vuonna 1972 johtokunta esittää pitämässään ylimääräisessä kokouksessa, että Lahden Navigaatioseura liittyy alaosastoksi Lahden Järvipelastusyhdistykseen.

Koulutusajot

Kun Meripelastusseuran ja Lahden Navigaatioseuran toiminta oli hyvin lähellä toisiaan, niin Pv Kuuttia haluttiin käyttää Navigaatioseuran koulutusaluksena. Niinpä esimerkiksi poliisilaitoksen edustajille pidettiin 30.5 ja 31.5.1974 navigaatio- ja Pv Kuutin käsittelykurssi. Aloitteen siitä oli tehnyt Lahden Navigaatioseura.

Sysmässä pidettävän Laivurikokouksen yhteydessä järjestettiin 13.7.1974 koulutusajo Lahdesta Ilolaan ja takaisin.

Seuraavaksi, 10.8.1974 Lahden Navigaatioseura järjesti koulutusajon halukkaille laivureille Lahdesta Heinolaan ja takaisin päiväretkenä.

Sitten pidempi yöretki tehtiin 20.9.1974 Lahdesta Jyväskylään ja takaisin. Kipparina oli Jukka Leinonen ja Miehistönä: I–vahti: Eero Vilkki, Tapio Blåfield, Olli Kirjalainen ja Maisu Rantanen, sekä II–vahti: Auvo Vilkman, Tuula Kirjalainen, Erkki Mattila ja Jakko Kantola

Ajopöytäkirja 20.9 – 22.9 -74

klo	Ajoseloste	huom.
19.00	Irrotus omasta laiturista	20.9
19.21	Enonsaari, vas.	ajovalot
19.31	Suntinkärki E. oik.	
19.40	Suntinkärki P. oik.	
20.10	Oinassaari, oik.	
20.30	Vehkosaari, oik.	
20.43	Maijankivet, vas.	
21.00	vahdinvaihto: II - vahti	
21.15	Vääksy. Vesijärven kanava	
21.25	sulutus Päijänteelle	Kantola tuli miehistöön
21.55	Valkeisten kärki oik.	
22.30	Isosaari. Leinosen ranta	kiinnitys
22.40	irrotus Isosaaresta	otettu vene mukaan
23.00	vahdinvaihto: I-vahti	sää kirkas, tuuli Lu 2BF
23.10	Käkisalmen silta	
23.11	Käkisalmi, vas.	
23.53	Punapää, oik.	
00.17	Purtisaari, vas.	21.9

00.32	Munaluoto, oik.	
00.42	Harhu, oik.	
01.00	vahdinvaihto: II-vahti	
01.10	Tehinsilmä, vas.	
02.45	Judinsalon laituri	kiinnitys
04.00	irrotus Judinsalosta. I-vahti	
04.43	Marjasaari	
05.00	vahdin vaihto: II-vahti	
06.00	auringon nousu	ajovalot sammutettu
06.27	Haikka	
06.50	Kärkisten lossi	
07.00	Neittyen saari, oik.	vahdinvaihto: I-vahti
07.25	Mullikka, vas.	
08.45	Rappukallio. Syvyysluotaus	108 m vettä
08.35	Muuratsalo, vas.	
09.00	kiinnitys Konjakkiluotoon	jätettiin vene
09.10	irrotus Konjakkiluodosta	
10.12	Vaajakoski	kiinnitys laivalaituriin
10.21	irrotus Vaajakoskelta	
10.50	kiinnitys m/s Jonnan kylkeen	
11.15	irrotus m/s Jonnasta	I-vahti
11.50	kiinnitys Jyväskylän Satamaan	P/V Urtin laituriin
14.20	lähtö Jyväskylästä. II-vahti	2 matkustajaa mukana
14.51	kiinnitys Arkin kylkeen	Konjakkiluoto
20.15	irrotus Arkilta. II-vahti	ajovalot. Vene hinaukseen
20.35	Muuratsalo, oik.	
21.25	Mullikka, oik.	
22.05	Kärkisten lossi	
20.35	Muuratsalo, oik.	
21.25	Mullikka, oik.	
22.05	Kärkisten lossi	

22.15	kiinnitys Kärkisten laivalaituriin	yöpyminen Kärkisissä
06.15	irrotus Kärkisistä. II-vahti	22.9
06.55	Ahosaari, vas.	
08.14	Vahtosaari, oik. vahdin vaihto	I-vahti
08.35	Kukkaro salmi	sää pilvinen tuuli E 4BF
09.21	Judinsalo, vas.	
09.28	kiinnitys Vähä-karisaareen	Antti Blåfieldin huvila
10.00	irrotus Vähä-karisaaresta	II-vahti
10.40	Selkäsaari, vas.	
11.25	Tehi, oik.	
12.45	kiinnitys Kuhmoisten venelaituriin	tankkaus
14.25	irrotus Kuhmoisista	I-vahti
14.49	Rekisalon salmi	
15.30	Vähä – Virmailan salmi	
15.45	Kokin luoto, vas.	
15.55	kiinnitys L. Anderssonin huvilalle	
16.10	irrotus Anderssonin rannasta	II-vahti
16.20	Kellosalmen lossi	
18.08	Karisalmen laituri	
18.15	irrotus Karisalmesta	I-vahti
18.25	Isosaari. Leinosen ranta	vene jätettiin
18.35	irrotus Isosaaresta	
19.05	Valkeisten kärki, vas.	
19.25	Vääksy. Sulutus Vesijärvelle	
19.40	irrotus Vääksystä. I-vahti	mukana Tapio Isoranta
20.06	Hännys, oik.	
20.24	Oinassaari, vas.	
20.44	Suntinkärki P. vas.	
20.51	Suntinkärki E. vas.	
21.03	Enonkärki, oik.	
21.27	tulo omaan laituriin	22.9

Näytöksiä

Hätäraketit

Lahden Navigaatioseura järjesti yhteistoiminnassa Lahden Järvipelastusyhdistyksen kanssa hätärakettien ja merkkivalojen esittely- ja ampumis- näytöksen Moottorirannassa 24.10.1978. Näytös järjestettiin Jukka Leinosen aloitteesta ja sen tarve johtui mv Viikingin meri -onnettomuudesta Hangon edustalla 1978, jossa menehtyi useita lahtelaisia nuoria.

Tästä alkoi monivuotinen perinne, niin että melkein joka vuosi ovat veneilijät voineet tuoda harjoituspaikalle vanhoja rakettejaan ja soihtujaan. Tilaisuudessa on kädestä pitäen opetettu niiden laukaisutekniikka ja huolehdittu vaadittavasta turvallisuudesta. Harjoituksia on ollut Mukkulassa ja Vääksyn Majakka- paviljongilla.

Paikalla on ollut myös poliisin, pelastuslaitoksen, hätäkeskuksen, SPR:n ja Lahden Järvipelastajien edustajia esittelemässä toimintaa sekä opastamassa turvalliseen veneilyyn.

Vanhojen rakettien käsittely on kuitenkin vaarallista, sillä ne voivat räjähtää yllättäen ampujan käsissä. Nyt tällainen näytöstoiminta taitaa päättyä, sillä vanhoille raketeille ei voi tehdä muuta, kuin palauttaa ne myyjille, samalla kun ostetaan uusia.

Soihtuharjoituksia



Hypotermiakoulutus

Seuramme monitoimimiehen, Jukka Leinosen toimesta järjesti Lahden Navigaatioseura yhteistyössä lääkintäkoulun reserviupseerikurssin kanssa 16.5.1978 sisävesien ensimmäisen koulutustilaisuuden pelastautumisesta ja pelastamisesta kylmästä vedestä.

Kurssi kesti yhden päivän ja osallistujia oli Päijänteen alueen järvipelastusyksiköistä, poliisista, palokunnista, seurastamme ja lääkintä RUK:sta. Opettajina toimivat tunnetut alan asiantuntijat Holger Pitkänen ja ylitarkastaja Kari Lehtosalo ammattikasvatushallituksesta.

Seuraavana päivänä suoritettiin Hypotermiakurssin kylmäkellunta–koe Lahden Vesijärvellä, jossa oli tarkoitus testata paikallisen valmistajan Liukko- pelastuspukuja. Kokeeseen osallistuivat seuraavat vapaaehtoiset henkilöt: Holger Pitkänen, Jukka Leinonen, Arto Vuorinen, Mikko Montonen, kukin 10 tuntia vedessä ja lisäksi Johanna Leinonen 6 tuntia.

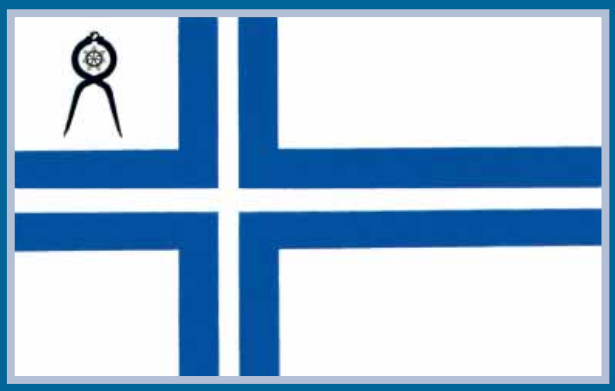


Pelastautumista lauttaan



Kelluntapukuisia vapaaehtoisia

Galleria



Pursilippu



Pukumerkki

Lars Johansson lipun naulauksessa





Kommodorinviiri Lars Johanssonilta Erkki Villbergille

Kommodorinviiri Erkiltä Pasi Salmiselle



Kunniajäsenen arvo sekä viiri Yrjö Korhoselle





Yrjö opastaa raketin käytössä

Jukka käyttää soihtua





Tukikohta ENO

Tukikohdan laituri

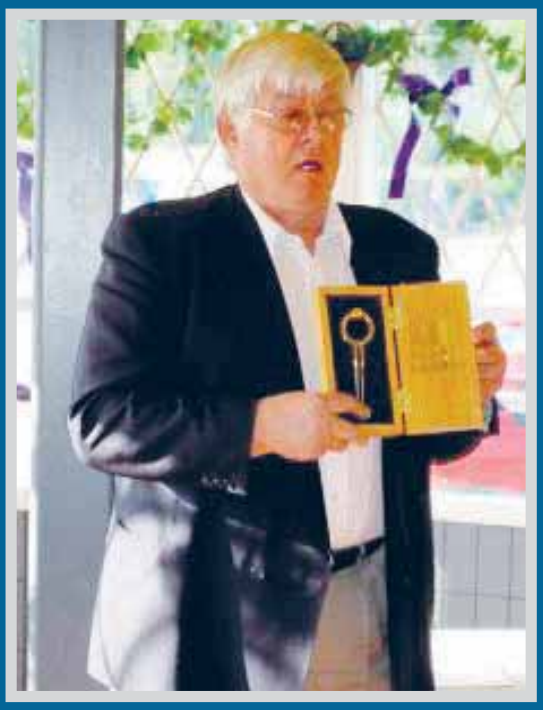




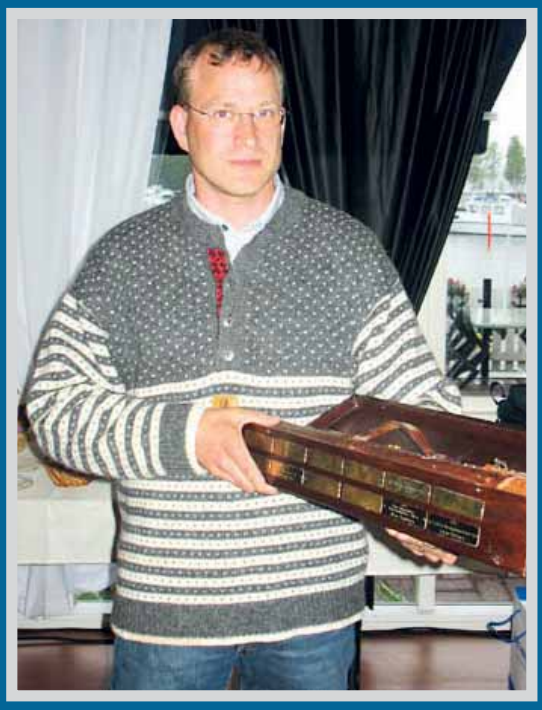
Merikarttanavigointi- karsintakilpailu 2003

Lahtelaiset Merikarttanavigointi SM-finaalissa 2008





Opettajan harppi – kiertopalkinto



Sainion kaukoputki – kiertopalkinto 2009

Vuoden kippari ja paras avomeritutkinto Heidi 2007





Opettajakin palkitaan



Yrjö myy viirejä ja merkkejä

Pelastusrengas – palkinto



Heikki Talvitie vihkii lipun





Kunniamerkkien saajia 2010

Iloinen Kipparijuhla 2009



Kokouksia

Jäsenkortti ja jäsenkirjeet

Vuonna 1966 keskusteltiin jäsenkortin hankkimisesta seuran jäsenille. Erilaisista vaihtoehdoista päätettiin valita Helsingin Navigaatioseura ry:n käyttämä kortti pienin parannuksin. Kortin muotoilu ja painatus päätettiin antaa Lauri Saarisen tehtäväksi. Jäsenkirjeitten lähettäminen aloitettiin vuonna 1980 ja samaan aikaan siirrettiin oppilasrekisteri ATK- tietokantaan.

20–vuotisjuhla

Lahden Navigaatioseuran 20 – vuotisjuhla pidettiin 20.2.1982 Hotelli Tallukassa Vääksyssä ja samalla vietettiin Suomen Navigaatioliiton XXIV vuosikokous. Päivän aloitti opettajaseminaari, jonka aiheena olivat merenkulkuopin kurssit.

Vuosikokouksen aluksi toivotti Asikkalan kunnanjohtaja Ilkka Keto osanottajat tervetulleeksi Asikkalaan. Ennen kokousasioita jaettiin liiton ansiomerkit. Kultaisen merkin saivat Lars Johansson Lahden Navigaatioseurasta ja Antti Kiviluoto Turun Navigaatioseurasta. Hopeinen merkki annettiin seuraaville: Jukka Leinonen, Jarmo Valtonen ja Tapio Salminen Lahden Navigaatioseurasta.

Oma lippu

Vuoden 1990 vuosikokouksessa tehtiin päätös, että Lahden Navigaatioseuralle hankitaan oma lippu. Hallitus velvoitettiin asiaa valmistelemaan ja samalla julistettiin seuran jäsenille suunnittelukilpailu oman purjehduslipun mallista. Ehdotuksia tuli useita ja lopulta valittiin lippumerkki, jossa aiheena on navigaatioharppi ja sen silmukassa Lahden kaupungin vaakunan tulipyörä. Lipun suunnittelijaksi valittiin taiteilijaprofessori Reino Hietanen, joka on Lahden Navigaatioseuran jäsen. Ensimmäinen tehtävä oli pyytää kaupungin ”sinetinvartijalta” museonjohtaja Jouko Heinoselta lupa käyttää kaupungin vaakunaa lippumerkissä. Lupa saatiinkin ja asiakirjat lähetettiin yhdistysrekisteriin, josta ne tulivat takaisin tiedustelujen saattelemina.

Seuraavaksi asiakirjat lähtivät valtionarkiston heraldiselle toimikunnalle lausuntoa varten. Siellä Museolautakunnalta vaadittiin vielä virallista lausuntoa, mutta se ei taas kelvannut Merenkulkuhallituksessa, vaan piti olla kaupunginhallituksen kirjallinen lupa.

Päätös tuli 30.9.1992 ja sen mukana tuli asetuskokoelman teksti, jossa todetaan ”jokaisella” lahtelaisella yhdistyksellä olevan oikeus käyttää tunnuksessaan kaupungin vaakunaa, kunhan siitä tiedotetaan museolautakunnalle.

Samanaikaisesti sovittiin, että asiakirjat lähetetään lausunnolle Suomen Purjehtija- ja Moottoriveneliittoon, jotta lausunnot olisivat valmiina. Merenkulkuhallitukselta tulikin sitten päätös 15.10.1992, jossa Lahden Navigaatioseuralle myönnetään oikeus käyttää omaa lippua. Sitten pyydettiin tarjouksia 40 lipun valmistamisesta, ja niiden perusteella sihteeri ja kommodori päättivät 70 lipun ja standaarin tilauksesta Helsingin Lipputehtaalta.

30–vuotisjuhla

Lipun naulaus- ja vihkimis- tilaisuus sekä Lahden Navigaatioseuran 30-vuotisjuhla vietettiin Mukkulan Kartanohotellissa 20.3.1993. Tilaisuuden aluksi laulettiin Lippulaulu, jonka jälkeen Jukka Leinonen piti tervehdyspuheen.

Naulaajiksi oli kutsuttu: Lahden Navigaatioseuran kommodori Lars Johansson, Lahden kaupunki, MKH Järvi-Suomen

Merenkulkupiiri, Suomen Navigaatioliitto ry, Lahden Purjehdusseura ry, Lahden Järvipelastusyhdistys ry, Lahden Venekerho ry, Päijänteen Laivurit ry, Hollolan Veneseura ry, Asikkalan Pursiseura ry, Partiopurjehtijat – Lahti, Tehin Pursiseura ry, Vääksyn Kanava, Lahden Työväenopisto, Perustajajäsen J. Kurki-Suonio, Varakommodori Antti Rahikainen, hallituksen jäsenet Yrjö Korhonen ja Eero Vilkki, hallituksen sihteeri Jukka Leinonen.

Lipun vihki seuramme jäsen ja innokas veneilijä alivaltiosihteeri Heikki Talvitie. Ennen iltajuhlaa oli tehtävälippujen jako, Lars Johanssonin päätössanat ja Maamme laulu.

Pukumerkki

Seuran toiminnalle merkittävä toimenpide oli, kun hallitus toteutti oman pukumerkin suunnittelun vuonna 1995. Tekijäksi valittiin taiteilijaprofessori Reino Hietanen, joka oli lipunkin suunnitellut. Tunnuksena on navigaatioharppi ja tulipyörä sekä alakentässä vaaleansininen vesielementti. Pukumerkkiä käytetään juhlapuvun rintataskun päällä.

40–vuotisjuhla

Vuosijuhlaa vietettiin ”Sinfonia Regatan” yhteydessä Lahden Satamassa, jossa Lahden Navigaatioseura tarjosi kutsuvierailleen ja jäsenilleen juhlapurjehduksen S/S Laitilalla 10.8.2002. Kutsuvieraille ja onnittelijoille oli vastaanotto aluksessa klo 13.00 -13.30, jonka yhteydessä tarjottiin kuohuviiniä ja kahvia. Mukaan tulleille seuran jäsenille tarjottiin kahvit tuoreen laivakorpun kera.

Eikan ruori



Kilpailut

Navigaatioajot

Kun laivuri on ripustanut diplominsa seinälle ja nostanut viirinsä saalingin alle, niin hän haluaa tietysti harjoitella ja kilpailla navigointitaidoissa. Näitä taitoja pääsivät laivurit testaamaan useana kesänä Lahden Navigaatioseuran järjestämissä navigaatioajoissa Vesijärvellä ja Päijänteellä. Ohjelmassa oli yleensä leikkimielisiä suunnistusetappeja ja tehtävärasteja, jonka jälkeen kokoonnuttiin johonkin tukikohtaan loppupalaveriä varten ja viettämään yhteistä iltaa. Kilpailujen voittajille annettiin Potkuri- erikoispalkintoja.

Esimerkkejä Navigaatioajoista:

Suunnistusajo 26.7.1981 suoritettiin Asikkalan selällä, jossa reitin pituus oli 11 M ja matkalla oli viisi rastia. Osanottajina oli Hannu Halme Lätsällä ja Tapio Blåfiejd Anlilla sekä Ensio Rapala.

1. Rasti: Pulkkilan loistosta TS 135°, etäisyys 12 kaapelinmittaa. Aja rastin lähellä olevalta viitalta kohti Valkeakallion kärkeä. Lue kompassi ja määritä eksymä. Mikä on eksymän etumerkki?

2. Rasti: rastilta on ts Kaitasaaren kumpeliin 061° ja Pulkkilan loistoon 335°. Kuinka kaukana rastilta on Linkosaaren pohjois–kärki? Kauanko kestäisi matka Valkeakallion kärjestä Isosaaren itäviitalle, jos ajaisit suoraan ja nopeutesi olisi 8 solmua?

3. Rasti: Latitudi 61°13,2′ P, Longitudi 25°33,5′ I. Mikä olisi ollut nopeutesi, jos olisit ajanut tälle rastille suoraan Pulkkilanharjun Piensaaren sillan alta ajassa 18 min?

4. Rasti sijaitsee 61. leveyspiiriltä 13 M pohjoiseen. Kotasaaren eteläkärjestä rastille on matkaa 2,1 M ja Pärnäsaaren länsiviitalta 1,6 M. Mikä uuden järjestelmän kardinaalimerkki korvaa ensi kesänä Pärnäsaaren länsiviitan? Mitkä valot palavat opastetaulussa silloin, kun ajo sulkuun on sallittu, mutta alus vastaa itse alikulkukorkeuden riittävyydestä?

5. Rasti: Pisteestä 61°12,95′ P, 25°27,8′ I, MS 115°, matka 1,7 M. Millä suurimmalla nopeudella saa Vääksyn kanavassa ajaa? Saako kanavan rantaan kiinnitetyn aluksen jättää miehittämättä ilman kanavaviranomaisten lupaa?

Palkintojen jako ja jälkipeli olivat Vähä - Juureksessa.

Seuraavana oli 1.10.1981 **yösuunnistusajo** Vesijärvellä, jossa oli viisi rastia. Osanottajina olivat Tauno Klami Salo 2:sella ja Eino Halme Lätsällä.

1. Rastilta on TS moottorirannan satama- altaan suulla olevaan loistoon 134° ja etäisyys 1,5 M

2. Rasti sijaitsee Kahvisaaren kohdalla olevalta länsiviitalta puoli kaapelinmittaa Tiirismaan maston suuntaan.

3. Rastilta on läntiseen radiomastoon TS 135° ja etäisyys Langinluotoon 12 kaapelinmittaa.

4. Rasti: Lat. 61°01,0′ P, Long. 0°39,5′ I Helsingistä.

5. Rasti: Rastilta on Tiirismaan mastoon TS 277°, sekä läntiseen radiomastoon TS 161°. Mikä olisi nopeutesi, jos ajaisit Langinluodolta allonmurtajan loistolle ajassa 22 min? Mikä uuden järjestelmän kardinaalimerkki korvaa ensivuonna Enonsaaren länsiviitan? Mainitse uuden pohjoisviitan värit ylhäältä alas.

6. Kajaanselällä näet edessäsi seuraavanlaiset valot: kaksi mastovaloa, sivuvalot ja kolme päällekkäistä 360° näkyvää valoa, joista ylin ja alin punaiset, sekä keskimmäinen valkoinen. Mikä alus?

7. Yöllä Tehillä havaitset kaksi paikallaanpysyvää, pystysuoraan päällekkäin olevaa ja ympäri näköpiirin näkyvää valoa, joista ylempi on punainen ja alempi valkoinen. Mikä alus?...

Navigaatioajon lähtö vuonna 1992 oli Vääksyn kanavalta ja maali sijaitsi Virmailan saaren eteläkärjessä. Tulokset: 1. Väisänen Kari Chiqitalla, 2. Eino Halme Lätsällä, 3. Tuomo Mannila Esterillä, 4. Arvo Saavalainen Pikellä ja 5. Arto Ala-Hemmilä Jaskalla

*Ajat lähtöpaikalta 2,4 m väylää Karisalmen sillan laituriin nopeudella 6 kn. Milloin saavut perille? Tee köyteen **paalusolmu**. Luovuta köysi ja tehtäväpaperi huoltoalukseen, josta saat seuraavat tehtävät:*

1. Rasti on paikassa 61°19,5' P 0°33,8' I

2. Rasti on paikassa, josta ts Käkisalmen loistoon on 142° ja ts Vähäniemen itäpuolella olevaan länsiviittaan on 35°

3. Rastin löydät ajamalla 2. rastilta TS 19° 0,6 M. Sen jälkeen TS 334° 1,2 M ja vielä TS 282° 1,3 M.

4. Rasti on paikassa, josta ts 3. rastille on 209° ja matka 1,7 M, sekä Purtisaaren loistolta 158°.

5. Ajat 4- rastilta TS 322° 1,95 M.

6. Viitalta, joka on paikassa 61°25,0' P, 0°29,2' I, yksi kaapelinmitta etelään.

7. Rasti on kahden kulman kärjessä, joiden kulmat muodostuvat seuraavasti: Hanhikallion kummelin ja Lietsaaren pohjoisviitan välinen kulma 44°. Lietsaaren pohjoisviitan ja Kalliosaaren pohjoisviitan välinen kulma 71°.

8. Maali on Virmailan saaressa paikassa 61°24,2' P 0°26,01'…

Päijänne ristiin rastiin – ajot järjestettiin 3.7.1993, jossa ajettiin Vääksystä Taruniemeen. Tulokset: Erkki Villberg Pelikaanilla, Arto Ala-Hemmilä Jaskalla, Kari Väisänen Chiqitalla, Antti Rahikainen Siljalla, Heikki Rapala Essiellä, Harri Koski Niiskuneidillä, Pentti Ukkonen Japella, Eino Halme Lätsällä…

1. Ajat Käkisalmen sillalta noin PLU menevää väylää. Kun saavut paikkaan jossa väylän itäviitan ja länsiviitan muodostama linja leikkaa väylän, käännyt 132° vasemmalle, jota suuntaa ajat 1,22M, jolloin suunnit kohteen 45°kulmassa oikealla. Jatka samaan suuntaan 3 kaapelinmittaa jolloin suunnit saman kohteen uudelleen 90° kulmassa oikealla. Mikä on suunnittu kohde? Rastitunnus?

2. Matka Tappisaaren loistolta on 1,6 M ja ts loistoon on 192°, ts Käkisalmen loistoon on 72°. Rastitunnus?

3. Matka 2. rastilta on 0,7 M ja ts Ykskoivun eteläkärjestä on 259°. Rastitunnus?

4. Olet paikassa 61°19,8' P ja 0°29,2' I ja ohjaat venettäsi KS 332°, kun havaitset punaisen raketin suoraan keulan suunnassa. Hetken kuluttua kuulet radiosta, että raketti on havaittu Padasjoen kirkon pihalta TS arviolta noin 74°. Myös toinen veneilijä on havainnut raketin Paatsalon luoteiskärjen kohdalta, josta ts suuntimakompassilla oli 224°. Kompassisi eksymä on + 4°.

5. Missä on hädässä oleva alus?

6. Ajat 4. rastilta TS 090° 0,5 M, TS 003° 0,7 M, TS 339° 0,5 M ja TS 028° 1,0 M.

7. Purtisaaren loisto on ts:ssa 354° ja Linnasalmen länsiviitalta on ts 124°. Rastitunnus?

8. Ajat 6. rastilta 1,5 M KS = 144°, eks. = - 8°. Rastitunnus? Jatka Taruniemeen. Mikä oli reitin pituus?

Navigaatioajo 1.7.1995 tulokset: 1. Arto Takala Kuutilla, 2. Kari Väisänen Chiqitalla, 3. Tuomo Mannila Esterillä, 4. Heikki Rapala Essiellä, Jussi Vapamaa Katariinalla…

Vielä 20.6.1996 järjestettiin **Päijänne ristiin rastiin** - ajot, mutta osanottajia oli aika vähän: Arto Hakala Kuutilla, Tuomo Mannila Esterillä, Harri Koski Niiskuneidillä ja Virve Valtasaari Irkalla.

Ajojen järjestelyistä vastasivat pääasiassa Jarmo Valtonen, Jukka Leinonen, Arto Vuorinen, Yrjö Korhonen ja Eero Vilkki sekä Lars Johansson.

Navigaatioajot loppuivat sitten vähitellen osanottajapulan vuoksi.

Merikarttanavigointi

Talvisin on pidetty Merikarttanavigointi kilpailuja. Niissä on ratkottu Navigaatioseuran sisäisiä – ja veneseurojen välisiä –, että myös valtakunnallisia mestaruuksia. Merikarttanavigointi on pöydällä tapahtuvaa kuivaharjoittelua, jossa tehtävät suoritetaan karttatyöskentelynä. Kilpailu testaa teoreettisia taitoja, tarkkuutta ja sääntöjen tuntemusta. Finaalissa vaaditaan myös nopeutta ja paineensietokykyä.

Purjehdus ja Veneily Ry:n, Navigaatioliiton, sekä Meripelastusseuran järjestämää Merikarttakilpailua on pidetty vuodesta 1987 alkaen. Vuosittainen kisailu alkaa karsintakilpailulla ja valtakunnalliseen loppukilpailuun kutsutaan 20 parasta kilpailijaa koko maasta. Myös Lahdessa on pidetty SM-loppukilpailut. Se oli vuonna 1994 ja paikkana oli Työväenopisto.

Merikarttanavigoinnin Finaalitehtävä 2011:

Merikartta: Ote harjoitusmerikartasta 1001 (Carta Marina; INT Eranto on Merikartan mukainen, pyöristettynä lähimpään 0,1°
Pääkompassin eksymä: Oheisesta taulukosta
Aika: Huhtikuu 2011

Klo 08.00.00 lähdet 9 m ja 3 m väylien risteyksestä, 63 º 51,97´ P, 26 º 00,90´ I moottoriveneellä

Vene on 10,2 m pitkä ja 0,9 m syvä. Se on varustettu lokilla ja kompassilla. Lisäksi sinulla on käsisuuntimakompassi. Kuljet 7,0 solmun nopeudella. Tuuli on heikko ja pientä sumua. Ennen lähtöä loki näyttää 103,30.

Ajat 3m:n väylää kunnes se kääntyy jyrkästi itään. Jatkat KS 342,8° kunnes tulet Länsikivieteläluotolinjalle.

Jatkat KS 360 °. Kello 08.34.12 tarkistat sijaintisi suuntimalla käsisuuntimakompassilla Kallan sektoriloistoa ks 73,9 ° ja Möylyn sektoriloistoa ks 309,9 °.

1. Mikä on merkintäpaikkasi?

2. Mikä on havaittu paikkasi?

Jatkat kohti Pohjanpauhan pohjoisviittaa. Tältä etäisyydeltä et kuitenkaan voi nähdä viittaa.

3. Mikä on kompassisuuntasi?
Kello 09.01.33 muutat suuntasi kohti paikkaa 63 ° 58,85′ P, ja 25 ° 53,40′ I.

4. Milloin olet siellä perillä?
Jatkat välittömästi ODASta kohti. Aamusumua on vielä mutta se on hälvenemässä. Kun saavut sinne, niin päätät tarkistaa sen sijaintia mittaamalla suuntimat 9 m väylän eteläpuolella oleviin itämerkkeihin, toinen viitta, toinen jääpoiju, kääntämällä keulaa kohti kohteita. Saat ks 22,5 ° ja 62,8 °. Toteat että ODAS on väärässä paikassa, 63 ° 58,71′ P, 25 ° 50,99′.

5. Soitatko numeroon 0800-181818 vai oletko mahdollisesti itse tehnyt jonkin virheen? Jatkat matkaa klo 10.10.00. Sumu on hälvennyt ja päivä on täysin kirkas. Otat kurssin kohti meriloistoa Viiraa.

6. Mikä on kompassisuuntasi?
Juuri kun olet saapumassa 5,2 m väylälle näet hinaajan iso proomu hinauksessa kulkevan väylässä kohti luodetta. Arviosi mukaan proomu on n. 100m pitkä, hinaaja alle 50m ja hinausvaijeri vähän hinaajaa pitempi.

7. Millaiset merkkikuviot hinausyhdistelmän tulisi näyttää?
Hyvissä ajoin ennen 3 m matalikon kiviä saavut turvalinjaan Kraaselin linjamerkki-Tankokarin lounasreuna. Ajat sitä kunnes tulet uuteen turvalinjaan jonka muodostavat Muna-reunamerkin länsipuolella oleva itäviitta ja 5,2 m väylän lateraaliviitta.

9. Mikä on sijaintisi?...

Suomen Meripelastusseuran XX meripelastustaito-kilpailut Lahdessa

Lauantaina 3.9.2005 järjestettiin Lahdessa 20. meripelastustaitokilpailut. Kilpailuun osallistui 22 joukkuetta eri puolelta Suomea edustaen sekä vapaaehtoisia meri–/järvipelastajia että ”ammattilaisia” kuten merivartiosto ja merisotakoulu.

Mukana järjestelyissä oli myös Lahden Navigaatioseura: Antti Hasari toimi koko kilpailun päällikkönä, Pasi Salminen toimi rastivastaavana ja LNS:n vastuulla oli navigointirastin tehtävien laadinta ja rastin organisointi sekä valvonta.

Tehtävät laati työryhmä Kai Väisänen, Pasi Salminen ja Matti Jaro, joka toimi myös rastipäällikkönä. Navigointirasti tehtävineen sai paljon kiitosta kilpailijoilta: Meripelastaja-lehti 3/2005: ”…myös navigointirastia kehuttiin. – Tehtävä oli mielekäs ja tila, jossa tehtävä suoritettiin (Lahti Marina) oli rauhallinen. Kilpailijoita varten oli varattuna kaikki tarvittavat välineet…”

Navigointitehtävä:

A. Hädässä olevan aluksen kippari soittaa hätäpuhelun 3.9.2005 klo 8:15 ja ilmoittaa suuntineensa käsisuuntimakompassilla Suntinkärjen eteläisen loiston ks 51° ja Tiirismaan tv-maston (61° 0,42′ N, 25° 31,40′ E). ks 197°.: Merkitse hädässä olevan aluksen paikka kartalle ja määritä koordinaatit.

Vastaus: Lat. _____ Lon. _____

B. Edellisen hätäpuhelun aikana pelastusaluksen sijainti on 61° 0,30′ N ja 25 ° 38,0′ E. Alus lähtee turmapaikalle klo 8:30. Määritä pelastusaluksen suora etäisyys (mpk) hädässä olevaan alukseen sekä kulkuaika hätäpaikalle, kun pelastusaluksen nopeus on 28 solmua.

Vastaus: Etäisyys: _____ mpk, aika: _____

C. Mikä on pelastusaluksen kompassisuunta hätäpaikalle, kun eksymä on -5,5 °?

Vastaus: KS: _____ °

D. Pelastusaluksen päästyä hätäpaikalle todetaan hätäilmoituksen tehneen aluksen saaneen pohjakosketuksen ja sen seurauksena aluksen pohjaan oli tullut vaurio, josta pääsi vettä alukseen. Pelastusaluksen pumput kytketään vaurioituneeseen alukseen ja se kiinnitetään kylkihinaukseen, tähän kuluu aikaa 6 min. Vaurioitunut alus hinataan 7 s nopeudella Teivaanmäen vieraslaituriin.

Mihin aikaan hinaus on Teivaanmäen loiston luona?

Vastaus: Klo: _____



Navigaatioajon palkintojenjako Taruniemessä

Kippari ja navigaattori rasteja etsimässä



Tukikohta

Enonsaari

Seuran toimintaan suuresti vaikuttava tapahtuma oli, kun keväällä vuonna 1994 Lahden Navigaatioseura sai vuokrattua Lahden kaupungilta Ylä-talo- nimisen vanhan mökin Vesijärven Enonsaaresta. Mökissä on tupa, sauna ja pukuhuone sekä iso kuisti tuvan kyljessä. Vuokraaika oli aluksi viisi vuotta, mutta sitä jatkettiin aina vuosi kerrallaan.

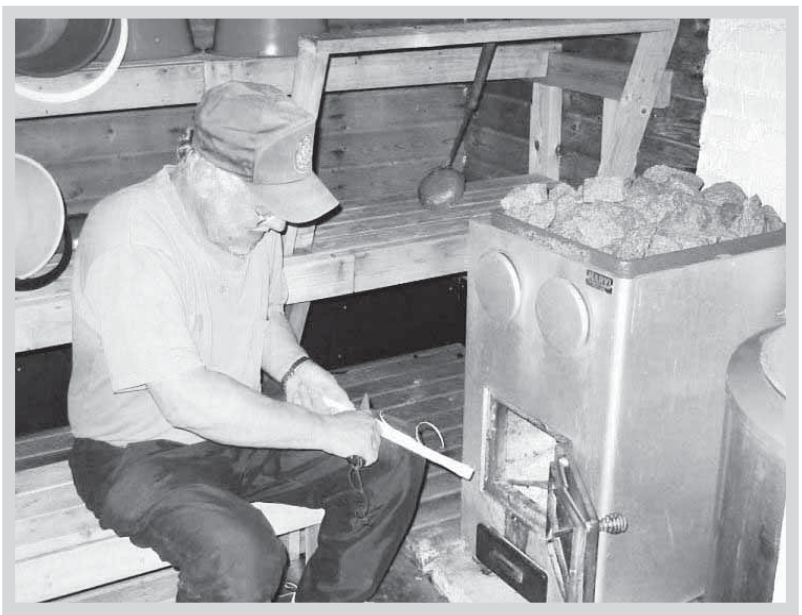
Tukikohta sai nimen ”ENO” ja siellä tehtiin suuria kunnostustöitä ensimmäisen syksyn, talven ja kevään aikana, niin että venelaituri saatiin melkein valmiiksi ja tuvan sekä saunan kunnostustyöt olivat alkamassa. Seuran jäsenet Jukka Kallioinen ja Marja Savolainen nimitettiin tukikohdan isänniksi.

Seuraavana tukikohdan isäntänä toimi Yrjö Korhonen ja apuna oli Eero Vilkki. He kuljettivat saareen suuren määrän rakennustarvikkeita laituria, saunaa ja grillikatosta varten. Yrjö Korhonen rakensi grillikatoksen, joka saatiinkin sitten valmiiksi kesällä 1997 ja ulkohuussi 1999.

Päälaiturin pilarit koottiin kaivonrenkaista, jotka oli liitetty lattaraudoilla yhteen. Näiden pilarien sisälle lisättiin vielä vahvikkeeksi kiviä ja betonia. Pilarien päälle rakennettiin sitten kansi sähköpylväistä ja lankuista. Tämä betonirenkaiden päälle rakennettu laituri kesti kuitenkin vain pari talvea, kunnes se kallistui jäiden painosta ja vaikka sitä yritettiin oikoa, niin jäät rikkoivat sen lopullisesti.

Yrjö Korhonen ja Jukka Kallioinen tekivät laituria ja Erkki Villberg tunkkasi saunan nurkan suoraksi. Saunan lattia, tuvan väliseinä ja savuttava takka purettiin. Saunan lattia uusittiin ja tupa paneloitiin. Merkittävän määrän talkootöitä tukikohdassa teki myös Eino Halme, jolle luovutettiin majan avain korvauksetta. Mökin rakennustarkastus saatiin lopulta hyväksytettyä heinäkuussa 1999. Yrjö Korhosen jälkeen uusina isäntinä aloittivat Eino ja Lea Halme, jotka toimivat ansiokkaasti useita vuosia.

Eki saunan lämmittäjänä





Laiturin pilareita viedään saareen

Laiturin pilarien särkeminen



Uuden laiturin korjaus



Uusi laituri

Tukikohdan käytöstä ja laituritilanteesta keskusteltiin vuonna 2007, sillä joku ehdotti tukikohdasta luopumista, mutta hallitus totesi tukikohdan tarpeellisuuden ja siksi päätettiin pyytää tarjouksia kelluvasta laiturista. Kun haluttiin saada nopeasti uusi laituri ja välttää tapaturmia, niin se päätettiin tilata paikalleen asennettuna. Seuran tehtäväksi jäisi ”vain” vanhan laiturin purku, joka sitten osoittautuikin erittäin hankalaksi ja aikaa vieväksi tehtäväksi.

Uusi kelluva betonilaituri saatiin lopultakin asennettua paikalleen ja uskottiin, että se kestää jäiden liikkeet, mutta ei! Kelluvaa laituria oiottiin ja kiinnityksiä paranneltiin taas useana kesänä. Suurten korjaustöiden vuoksi jouduttiin vuonna 2008 pyytämään jäseniltä ylimääräinen ”laiturikeräys”, jotta laituri saataisiin nopeasti taas käyttöön.

Kun uudet tukikohtaisännät Veikko ja Soili Leinonen astuivat palvelukseen vuonna 2010, niin ensimmäinen tehtävä oli talvella sahata polttopuut tuulenkaatamista puista, joita sitten kevään talkoilla pienittiin. Polttopuuvarastot olivatkin päässeet melkein loppumaan.

Kesällä yritettiin korjailla laituria Eino Halmeen avustuksella ja apuun kutsuttiin Gasnin työlautta, joka oikaisi laiturin ja nosteli rantaveteen vanhan laiturin betonirengas-pilareita. Näitä renkaita sitten hakattiin lekalla pieniksi paloiksi, jotta saatiin poistettua niiden rautaosat. Laiturin eteen tuotiin myös kolmas peräpoiju lisääntyvän kävijämäärän toivossa.

Vielä riitti työtä, sillä vanhan laiturin runkotukit lojuivat edelleen rantavedessä. Tukit piti ensin sahata paloiksi rantakivikossa, josta ne sitten hinattiin taljan ja hihnojen avulla maihin.

Sitten kesällä 2011 asennettiin laiturin kävelysiltaan nylonpyörät ja kunnolliset nivelet. Myös tuvassa oleva kevyttakka saatiin liitettyä hormiin ja näin saatiin tupaan lisää viihtyisyyttä.

Vähitellen on tukikohta saatu remontoiduksi ja siivotuksi talkoiden ja yksityisten jäsenten toimesta. Siisti tukikohta onkin saanut kävijämäärät nousemaan.

Enon Talkoot



Kaukoputki

Navigointi on harrastuksena lisännyt suosiotaan tasaisesti veneilyn suosion kasvaessa. Merkittävin ja pisimpään toiminut harrastajien yhteisö on Suomen Navigaatioliitto. Sen perustivat meriupseeri evp., toimittaja Stig Westerlund ja merikapteeni, myöhemmin merenkulkuneuvos Arvo Heikki Sainio vuonna 1957.

Liiton perusperiaate on pitää yllä vanhoja matemaattisia ja maantieteellisiä merenkulkutaitoja, jotta elektroniikan pettäessä – tai ellei siihen haluta edes turvautua – osattaisiin liikkua vesillä turvallisesti.

Liiton täyttäessä 30 vuotta vuonna 1987 perustettiin juuri kuolleen perustaja- ja kunniajäsen Arvo Heikki Sainion muistopalkinto. Se luovutetaan vuodeksi kerrallaan sille seuralle, jonka järjestämässä tutkintotilaisuudessa on saavutettu määrättyjen kriteerien mukaisesti paras tulos tähtitieteellisen merenkulkuopin tutkinnossa. Palkinnon lahjoitti Merenkulkuhallitus ja se on 1800-luvulla valmistunut kaukoputki nahkakoteloineen. Sille teetettiin erikseen jalopuinen laatikko, johon kiinnitetään voittaneiden seurojen nimilaatat. Kyseinen opettaja ja oppilas saavat liiton yleisdiplomista muokatun kunniakirjan.

Muistopalkinnon historian aikana Lahden Navigaatioseuran kurssin opiskelija on saanut tämän arvostetun kiertopalkinnon viisi kertaa, joten se kertoo jotain opettajiemme tasosta ja motivoituneista oppilaista. Kolme kurssilaista on ollut Lars Johanssonin oppilaita ja kaksi on ollut Kai Väisäsen.

Vuonna 2007 avomeritutkinnon suoritti Suomen parhaalla tuloksella Lahden Navigaatioseuran Heidi Painilainen, joka on kaikkien aikojen nuorin Suomen parhaan tuloksen avomeritutkinnossa suorittanut oppilas, hänen ollessaan vasta 20-vuotias.

Heidin opettajana oli Kai Väisänen.

Teksti: Irma Painilainen ja Wikipedia tietosanakirja.

Palkintopöytä



Koulutus

Kursseja

Lahden Navigaatioseuran säännöissä sanotaan: *"Seuran tarkoituksena on kehittää ja edistää veneurheilun harrastusta ja liikennekulttuuria vesillä, sekä kehittää ja ylläpitää jäsentensä merenkulkutietoja ja merimiestaitoja."*

"Seura pyrkii toteuttamaan tarkoitustaan järjestämällä merenkulun opetusta, harjoituksia, tutkintoja, kilpailuja, sekä valistustoimintaa ja tilaisuuksia miellyttävään ja hyödylliseen ajanviettoon."

Niinpä jo talvella 1963 saatiin pidettyä Lahden yhteiskoululla ensimmäiset saaristo- ja rannikkolaivurikurssit, kun riittävästi oppilaita oli ilmoittanut kiinnostuksensa. Opettajana oli Helsingin Navigaatioseurasta Merikapteeni Toivo Tuomi.

Preppauskurssi ennen tenttiä pidettiin omin voimin Merikapteeni Ahti Klemettilän ollessa opettajana. Samalla Kipparijuhlien – yhä jatkuva perinne – aloitettiin Purjehdusseuran paviljongilla Myllysaaressa 6.6.1963. Kaksikymmentä kaksi uutta laivuria sai silloin diplominsa.

Syksyllä 1964 aloitettiin laivurikurssit Lahden Työväenopistolla, jossa opettajana oli Merikapteeni Allan Hilamo. Seuraavana vuonna jatkettiin niin, että syksyn kursseja opetti Antti Blåfield ja keväällä Allan Hilamo.

Jukka Leinonen aloitti VHF- koulutuksen Lahdessa 1976 ja sitten syksyllä 1980 Lahden Navigaatioseurassa kirjoitettiin historiaa, sillä yli neljäkymmentä opinhaluista veneilijää ilmoittautui ensimmäiselle tähtitieteellisen merenkulun kurssille. Opettajana oli Kommodori Lars Johansson.

Veneilykurssitarjonta

Päijät – Hämeessä, Wellamo–opiston eri toimipisteissä järjestetään nykyisin navigointiin, sekä yleisesti veneilyyn liittyvää opetusta seuraavasti:

- Saaristonavigointikurssi
- Rannikkonavigointikurssi
- Tähtitieteellisen merenkulkuopin kurssi
- Rannikkolaivurin VHF-radiokurssi
- Elektroninen navigointi veneilijöille
- Purjehduksen alkeet
- Veneilyn perusteet
- Ensiavun kertauskurssi veneilijöille
- Ensiavun peruskurssi EA1 veneilijöille
- Pimeänavigointi

Laivurikurssit

Saaristomerenkulun opetus, joka on koulutusportaan ensimmäinen aste, keskittyy navigoinnin perusteisiin ja vesiliikennesäädöksiin. Näiden jokaisen merenkulkijan perustietojen hallitseminen tuo varmuutta pienveneilijän toimintaan vesillä.

Rannikkomerenkulun opetus täydentää aiemmin opittuja tietoja ja siihen sisältyvät mm. paikanmääritysmenetelmät, eksymä, sääoppi, vuorovesioppi ja elektroninen paikanmääritys. Hyväksytty tutkinto mahdollistaa kansainvälisen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjan saamisen.

Avomerenkulun opetus, koulutusportaan ylin aste, antaa valmiudet taivaankappaleiden tunnistamiseen ja paikanmääritykseen niiden perusteella.

CEVNI-kurssit ja – tutkinnot

CEVNI – kurssin tavoitteena on omaksua Euroopan sisävesisäännöstö, joka on edellytyksenä oikeudelle veneillä sisävesillä niissä Euroopan maissa, joiden sisävesisääntö perustuu CEVNIin. Kurssi on Liikenteen turvallisuusviraston (TraFi/ Merenkulku) hyväksymä.

CEVNI – todistus myönnetään hyväksytysti läpäistystä kokeesta, ja se oikeuttaa sisävesipätevyyttä osoittavan ”I” (Intèrieure) – merkintään kansainvälisessä huviveneen kuljettajan pätevyyskirjassa.



Saaristo



Rannikko



Avomeri

SNL:n kokardit

Uudet laivurit 2009



Merenkulun koulutusta Lahdessa 50 v

Opetustyö on ollut Lahden Navigaatioseuralle sen tärkein toimintamuoto näiden vuosien aikana ja opettajan työssä onkin nähty paljon muutoksia, kuten vanhan viitoitusjärjestelmän muuttuminen kansainväliseksi vuosina 1981- 82 ja myös vanhat venäjänvallan- aikaiset merikartat vaihtuivat, ensin vihreiksi ja sitten tuli sininen INT- järjestelmän mukainen kartta myös opetuskäyttöön.

Kansainvälisen Huviveneenkuljettajakirjan vaatimuksiin lisättiin virta- ja vuorovesiopin hallinta, joka puolestaan aiheutti rannikkolaivurikurssien opettajille uudelleenkoulutusta. Tämänmuotoiset tentit tulivat käyttöön vuodesta 1996 lähtien. Aluksi käytettiin Pohjanmeren aitoja vuorovesitaulukoita ja karttoja, mutta niiden käyttöoikeudet olivat kalliita, joten nykyään on vuodesta 2005 lähtien käytetty Läntisen Suomenlahden harjoitusmerikarttaa, johon on lisätty Hangon eteläpuolelle keinotekoinen vuorovesialue ja kuvitteellinen vuorovesitaulukko, johon vedenkorkeus- ja virtalaskut perustuvat.

Myös opettajan välineet ovat muuttuneet alkuaikojen luentomonisteista ja heijastetavista kalvoista nykyajan nettiyhteyteen ja mukana kannettavaan muistitikkuun. Oppikirjoina oli 1980 painettu Veneilijän perustieto ja sitten 1989 Suomen Navigaatioliiton julkaisema Veneilijän merenkulkuoppi I ja II. Vuonna 1991 otettiin käyttöön nykyinen avomerinavigointi- oppikirja, johon liittyy ajankohtainen Nautical Almanac latitudeille 45° - 60°.

Tulevaisuudessa meillä on ehkä käytössämme 3D- karttasimulaattori, jolla oppilas voi tehdä reittisuunnittelua merimerkkien ja maiseman mukaan, sekä asettaa turvarajat vaarallisille alueille. Ympäristöarvot ja turvallinen reittisuunnittelu onkin noussut tärkeään asemaan laivurien koulutuksessa.

Koulutusta tarvitaan jatkossakin, vaikka elektroniset laitteet ovat tulleet navigaattorin avuksi. Ne eivät kuitenkaan tee mitään itse, eivät ainakaan tähystä ja väistä toista alusta, saati sitten osaa toimia hyvien merimiestaitojen mukaan.

Nyt katse eteenpäin, seuraavaksi 50 vuodeksi miellyttävän ja hyödyllisen ajanvieton parissa.

Pasi Salminen

Kommodori

Lahden ensimmäinen tähtitieteellisen merenkulun kurssi.

Syksyllä 1980 oli Lahden Navigaatioseurassa historiallinen tapahtuma, kun yli neljäkymmentä opinhaluista veneilijää ilmoittautui ensimmäiselle tähtitieteellisen merenkulun kurssille. Kolmenkymmenen oppilaan luokkahuoneesta loppuivat ensin istumapaikat ja vähän myöhemmin ilma. Molemmista oli puutetta kurssin päättymiseen asti.

Niin oli sitkeää porukkaa, että kommodorimme ja opettajamme Lars Johanssonin ennustus – hyvä, jos puolet osallistuu lopputenttiin – ei toteutunut. Nimittäin peräti 38 oppilasta saapui sinä kauniina perjantaina toukokuun 8. pnä, klo 12.00 Myllysaaren ravintolaan, tuohon odotettuun kymmenen tunnin kovaan koitokseen. Ottaen huomioon, että kurssi oli ensimmäinen – tällä tasolla – myös opettajalle, oli opetuksen laatu todella korkeaa luokkaa. Reputtaneita oli vain 4, eli 10 %, valtakunnallisen keskiarvon ollessa n. 15 %.

Syyslukukausi kului leppoisasti tähtitieteen perusteiden, aika- ja tuntikulmalaskujen parissa. Opiskeltiin sekstantin käyttö ja korkeuslaskut. Ennen joululomaa teimme opintomatkan Kotkan Merenkulkuoppilaitoksen planetaarioon. Siellä selvisivät taivaanpallon moninaiset

koordinaatistot kokeneen merikarhun opastuksella. Kotimatkalla poikkesimme Kymen motellissa ja seuraavana aamuna selvisivät kurssilaisetkin.

Kevätlukukaudella oli sitten tosi kysymyksessä. Taivaankappaleiden avulla oli määritettävä aluksen havaittu paikka. Se oli pelkkää laskemista ja piirtämistä. Kotitehtäviin kului useimmiten ilta pari viikossa, joten ei ollut vapaa-ajan ongelmia talven pimeimpinäkään hetkinä. Kaiken kaikkiaan mielenkiintoista puuhaa.

Pitää paikkansa, että tutkinnon läpäiseminen hyväksytysti ei edellytä erikoista matemaattista lahjakkuutta. Vaan sitä, että välttää poissaoloja luennoilta, sekä tekee huolelliset muistiinpanot ja laskee kotilaskut, sillä ne ovat paras apu loppukokeessa. Kurssilla tarvittava kirjallisuus on melko arvokasta, yhteensä reilut neljäsataa markkaa. Kalliimmat korkeustaulukot tarvitaan vasta kevätpuolella, joten ei tarvitse pelätä että koko tili hupenee kerralla.

Toivottavasti elokuun illat ovat tähtikirkkaita ja päivät kauniita, sillä silloin tapaamme jossain Tehillä, harjoittelemme paikanmääritystä ja tähtien tunnistamista ym. Ja jos olemme tyytyväisiä tulokseen, otamme parit huurteiset.

Mieleenpainuvin hetki kurssilla oli se, kun juuri ennen loppukokeen alkua luovutti Gunnar Kiuru kurssin puolesta kauniin puuveistotaulun muistoksi opettaja Lars Johanssonille. Taulussa oli kuvattuna seitsemän veljestä kivellä. Lyhyessä puheessaan Gunnar totesi, että toivottavasti oppi on mennyt perille eikä kurssilaisille käy kuten taulun veljeksille.

Terveisin Jarmo Valtonen

Kuutin kajuutassa navigoidaan.



Vanha naiskippari muistelee

Pyysimme tähän kirjaan liitettäväksi jonkun naiskipparin tarinan siitä, kuinka hän on edennyt kurssien kautta veneen kipparikiksi. Tällaisen elämänmakuisen kertomuksen saimme:

Olipa kerran – alkavat monet kauniit vanhat sadut. Olipa siis kerran huomattavasti nuorempi vesillä kulkija, kuin tämän kirjoittaja. Olin veneillyt Suomenlahdella vähän ja Päijänteellä useamman vuoden, jolloin majailin teltassa saarissa. Veneet olivat liikkumista varten, ei niissä monissakaan asuttu, paitsi joissain purjeveneissä. Vähitellen veneet suurenivat, nopeus kasvoi ja lukumäärä lisääntyi; Tuli tiedon ja taidon tarve.

Syksyllä 1981 lähdin Saaristolaivuri kurssille tuntien itseni innostuneeksi ja suureksi kysymysmerkiksi. Ja sitten se alkoi! Jouduin etsimään vanhat laskuopin kirjat esille ja kyllä pää oli kovilla, koska vanhat taidot olivat tosi ruosteessa. Sitten pikkuhiljaa asiat alkoivat valjeta: Veneliikenteen säädökset – lakikokoelma, Merenkulun oppikirja 1-2, Veneenohjaajan käsikirja ja Kipparin aapinen tulivat tutuiksi, ainakin jotenkuten. Veneliikenteen säädöksissä olikin muistamista melkoisesti. Ja sitten tuli ne LASKUT! Kyllä riitti aivotyötä erantojen ja sortojen kanssa.

Ensimmäisen kurssin onnistuin läpäisemään, joten jatkoin 1982 rannikkomerenkulun kurssilla ja kun sekin onnistui jatkoin tähtitieteelliselle merenkulun kurssille syksyllä. Meitä oli kaksi naista miesten joukossa. En tarkemmin muista kursseista muuta, mutta sen muistan loppukokeesta, että toinen rouva kirjoitti kokeen nopeasti, koska hänellä oli kiire – ja sai täydet pisteet. Minäkin sentään selvisin arvosanalla Hyvä. Kyllä olin onnellinen! Opettajat Jukka Leinonen ja Lars Johansson olivat hyviä ja kärsivällisiä, kyllä heitä kannatti kuunnella.

Kartta ja kiikari olivat vesillä liikkuessani aina käytössä, siinä oli sen ajan navigaattorini. Väylien viitoitusta tottelimme, samoin ohitus- väistämis- ja rantautumisohjeita. Pimeäajossa oli oma jännityksensä, kun yritti muistaa viittojen ja loistojen valotunnukset ja heijastimet.

Väliin mahtuu veneilyn hurjat vuodet, kun täysin veneilyn tiedoista ja taidoista välinpitämättömät isot ja nopeat veneet ohittivat kylkiä hipoen, sekä edestä että takaa. Oli siinä hitaalla paatilla hankalat oltavat. Sekin loppui onneksi aikanaan. Paljon on vieläkin välinpitämättömyyttä omasta ja toisten turvallisuudesta. Omalla kohdallamme ei pahoja haavereita sattunut, paitsi moottorivikoja varmaan kerran kesässä.

Vesillä vietimme kaikki vapaat ja lomat. Lopulta olimme siellä koko kesän eläkeikään päästyämme. Veneessä, tuntien sen ensimmäisen keinahduksen astuessasi kannelle, olet jo perillä, useimmiten matkalla – ei minnekään. Veneilyn tuomia tuttavia oli rannoilla mukava tavata kesäisin ja tuntui, kuin talvea ei välissä olisi ollutkaan. Veneet muistuvatkin mieleen parhaiten.

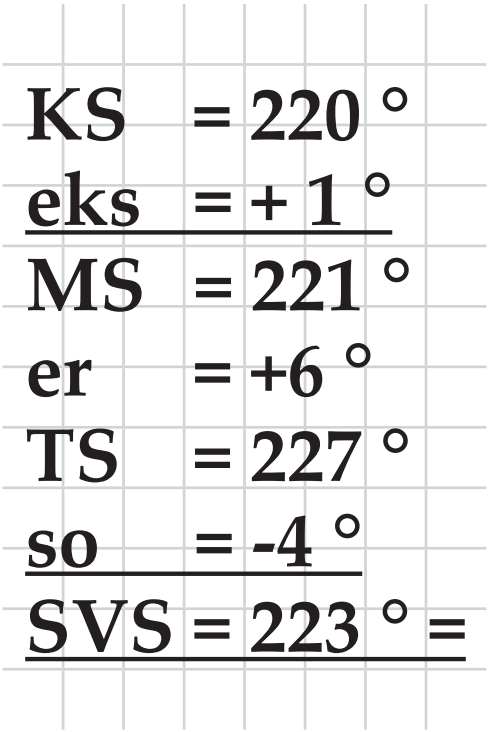
Lokikirjaa pidin koko ajan, alussa hatarasti mutta myöhemmin tarkemmin. Mailit, tunnit ja säät, eli ajoon vaikuttavat tekijät kirjasin ylös. Ja tietysti verkoilla saadut kalat; Rantakivellä oli mukavaa niitä perkailla ja fileitä riitti talveksikin. Lokit huolehtivat siivouksesta.

Sitten tuli luopumisen aika; Ruorimies ei enää jaksanut, joten kipparikin jäi virattomaksi, sillä aivan yksin ei aluksella sentään pärjää. Niinpä vanha paattimme sai uuden veneilijän.

Ensimmäinen kesä kuivalla maalla oli – KUIVA! Silti muistella ja haaveilla voi kuitenkin edelleen ja ihminen tottuu kaikkeen ajan myötä.

Veneilykortti pitäisi saada pakolliseksi kaikille vesillä liikkujille, edes jonkin tasoisena.

*Toivoo kippari *** Anja Lindberg.*



Navigointilaskuja

Kurssien opettajat

Opettaja	Kurssi	Lahti	Heinola	Vääksy	Hausjärvi	Hollola	Nastola	Padasjoki	Kausala	Mäntyharju	Mäntsälä	Kuhmoinen
Ahokas Sampsa	saaristolaivuri	x										
Blåfield Antti	saaristolaivuri	x										
Blåfield Antti	rannikkolaivuri	x										
Hartman Hannu	saaristolaivuri							x				
Hartman Hannu	saaristolaivuri	x										x
Heinonen Helena	saaristolaivuri	x										
Hilamo Allan	saaristolaivuri	x										
Hilamo Allan	rannikkolaivuri	x										
Johansson Lars	saaristolaivuri	x		x								
Johansson Lars	rannikkolaivuri	x		x								
Johansson Lars	avomerilaivuri	x	x	x								
Jylhä Pekka	saaristolaivuri	x										
Leinonen Jukka	saaristolaivuri	x	x	x			x	x	x	x	x	x
Leinonen Veikko	rannikkolaivuri	x										
Luukko Ylermi	rannikkolaivuri											x
Painilainen Irma	rannikkolaivuri	x		x								
Piiroinen Mika	saaristolaivuri	x		x								
Piltti Tuija	avomerilaivuri	x										
Ruonala Kauko	rannikkolaivuri		x									
Ruonala Kauko	saaristolaivuri		x									
Salminen Pasi	saaristolaivuri	x										

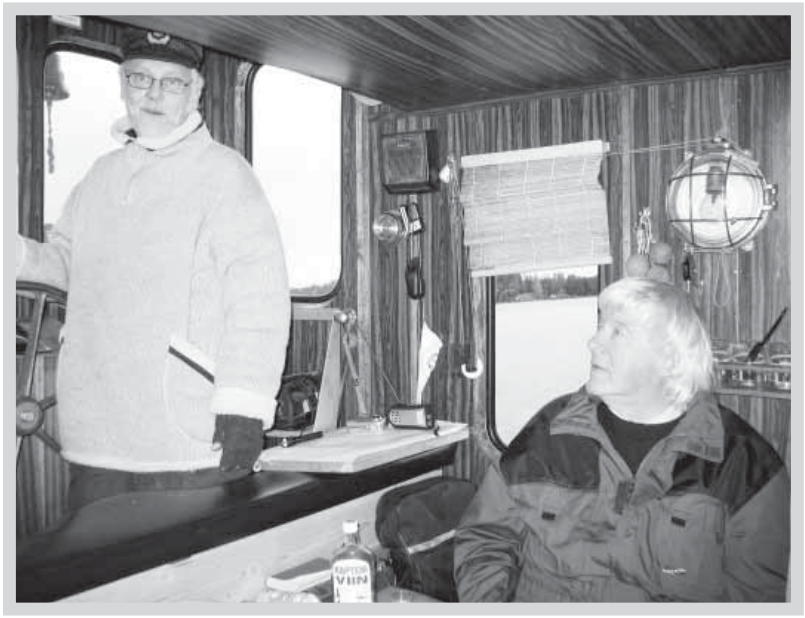
Salminen Pasi	rannikkolaivuri	x										
Salokannel Heikko	saaristolaivuri	x			x	x	x					x
Salokannel Heikko	rannikkolaivuri					x						
Takala Arto	saaristolaivuri	x										
Warjonheimo David	saaristolaivuri		x									
Väisänen Kai	avomerilaivuri	x										

Opettaja	Kurssi	Lahti	Sysmä	Vääksy	Mäntsälä	Hartola	Pertunmaa	Joutsa	Kouvola	Oitti	Mäntyharju
Kotro Matti	saaristolaivuri		x			x	x	x			
Lappalainen Lasse	Ensiapu EA-1	x		x							
Leinonen Jukka	VV-kuljettaja	x			x				x		
Leinonen Jukka	saaristolaivuri		x	x	x						x
Leinonen Jukka	rannikkolaivuri	x	x	x							x
Paakkinenn Esa	pelastuskoulut	x		x							
Salokannel Heikki	saaristolaivuri									x	
Sjöholm Leif	VHF-radio	x									
Salminen Pasi	CEVNI										
Leinonen Jukka	VHF-radio	x									

Karttanavigaatio SM-kilpailujen osanottajia

1991	Matti Jaro Jukka Leinonen	
1993	Jukka Leinonen	
1997	Olavi Ikonen	3.
2004	Antti Hasari Pasi Salminen Irma Painilainen	
2005	Pasi Salminen Irma Painilainen	4.
2006	Matti Jaro	
2007	Janne Linkosuonio Pasi Salminen	
2008	Janne Linkosuonio Matti Jaro	7. 6.
2010	Janne Linkosuonio	12.

Pirttijärven matkassa



Huomionosoitukset

Suomen Navigaatioliiton kultainen ansiomerkki

***	Blåfield Antti	1974
***	Johansson Lars	1982
**	Leinonen Jukka	1993
***	Villberg Erkki	2006

Suomen Navigaatioliiton hopeinen ansiomerkki

***	Blåfield Antti	1966
***	Johansson Lars	1979
***	Spiring Olavi	1981
***	Enval Eelis	1982
**	Leinonen Jukka	1982
**	Salminen Tapani	1982
***	Valtanen Jarmo	1982
***	Korhonen Yrjö	1995
***	Rahikainen Antti	1995
***	Villberg Erkki	1999
***	Jaro Matti	2010
***	Salminen Pasi	2010

Suomen Navigaatioliiton pronssinen ansiomerkki

***	Johansson Lars	1975
***	Saarinen Arvo	1982
**	Halme Eino	1992
***	Korhonen Yrjö	1992
***	Rahikainen Antti	1992
***	Ruonala Kauko	1992
*	Salokannel Heikki	1992
*	Vilkki Eero	1992

*	Kivistö Matti	1993
***	Suutarinen Eikka	1993
***	Kallioinen Jukka	1995
***	Villberg Erkki	1995
	Korhonen Pirjo	1997
	Kaven Erkki	2000
**	Komu Markus	2000
***	Heinonen Helena	2005
***	Mannila Rita	2005
***	Painilainen Irma	2005
***	Salminen Pasi	2005
***	Väisänen Kai	2005
***	Jaro Matti	2006
*	Blåfield Tapio	2007
	Jokinen Esko	2007
***	Lappalainen Lasse	2007
	Pulkki Reijo	2007
	Sjöholm Leif	2007
	Keto Juha	2008
	Jaanila Seppo	2010
***	Linkosuonio Janne	2010
**	Paakkinen Esa	2010
***	Syrjänotko Tapio	2010

Kiertopalkinnot ja tittelit

Erikoispalkinto (potkuri)	Linkosuonio Janne	2009
Erikoispalkinto (potkuri)	Väisänen Kai	2011
Opettajan harppi	Jaro Matti	1991
Opettajan harppi	Leinonen Jukka	1991
Opettajan harppi	Väkevä Anita	1992
Opettajan harppi	Leinonen Jukka	1993
Opettajan harppi	Villberg Erkki	1994
Opettajan harppi	Lindgren Riitta	1995
Opettajan harppi	Leinonen Jukka	1996
Opettajan harppi	Ikonen Olavi	1997
Opettajan harppi	Nivala Katri	1998

Opettajan harppi	Takala Arto	1999
Opettajan harppi	Miettinen Esko	2000
Opettajan harppi	Jaro Matti	2001
Opettajan harppi	Kejonen & Hjerppe	2002
Opettajan harppi	Takala Arto	2003
Opettajan harppi	Hjerppe Sirpa	2004
Opettajan harppi	Hasari Antti	2005
Opettajan harppi	Jaro Matti	2006
Opettajan harppi	Salminen Pasi	2007
Opettajan harppi	Jaro Matti	2008
Opettajan harppi	Salminen Pasi	2009
Opettajan harppi	Linkosuonio Janne	2010
Opettajan harppi	Karjalainen Antti	2011
Sainion kaukoputki	Virtanen Raimo	1996
Sainion kaukoputki	Väisänen Kai	2011
Sainion kaukoputki	Jaro Matti	1991
Sainion kaukoputki	Leiwo Ossi	2000
Sainion kaukoputki	Väisänen Kai	2003
Seuran pelastusrengas	Painilainen Heidi	2007
Vuoden kippari	Luomalahti Jussi	2009
Vuoden kippari	Jaro Matti	2009
Vuoden kippari	Tanskanen Pekka	1982
Vuoden kippari	Leinonen Jukka	1983
Vuoden kippari	Valtonen Jarmo	1984
Vuoden kippari	Johansson Lars	1985
Vuoden kippari	Laitinen Timo	1986
Vuoden kippari	Salokannel Heikki	1987
Vuoden kippari	Halme Eno	1988
Vuoden kippari	Koski-Laulaja Arto	1990
Vuoden kippari	Hostila Timo	1991
Vuoden kippari	Liikola Merja	1992
Vuoden kippari	Korhonen Yrjö	1993
Vuoden kippari	Ahokas Petri	1994
Vuoden kippari	Lahdensivu Kimmo	1995
Vuoden kippari	Takala Arto	1996

Vuoden kippari	Lorentz A & M	1997
Vuoden kippari	Halmesaari Asko	1998
Vuoden kippari	Miettinen Asko	1999
Vuoden kippari	Villberg Erkki	2000
Vuoden kippari	Lehto Martti K.	2001
Vuoden kippari	Rahikainen Antti	2002
Vuoden kippari	Suckas Jari	2003
Vuoden kippari	Tapio Kari	2004
Vuoden kippari	Painilaine Irma	2005
Vuoden kippari	Salminen Pasi	2006
Vuoden kippari	Painilainen Heidi	2007
Vuoden kippari	Leinonen Jukka	2008
Vuoden kippari	Luomalahti Jussi	2009
Vuoden kippari	Jaro Matti	2010
Vuoden kippari	Manerus Eero	2011

Luovutetut Standaarit

No 1	**	Leinonen Jukka
No 2	***	Johansson Lars
No 3	***	Blåfield Antti, perikunta
No 4		Suomen Navigaatioliitto
		Kouvolan Kipparti ry
		Lahden Venekerho ry
		Porin Navigaatioseura
		Pastila Lauri
		Tampereen Navigaatioseura ry
		Lahden Purjehdusseura

SNL:n ansiolaatta

1.	Leinonen Jukka	2003
2.	Johansson Lars	2005


M&P
PAINO

Itella Oyj

s/y HAJ - peränpito-ohje

Kaikk' kolme tulta milloin ma keulan eessä nään, käyn tyyrpuuriin ma silloin ja punaa näyttämään. Kun punainen vastaa punaiseen, ei vaaraa; silloin kuljen siis ma suuntaan entiseen.

Jos tyyrpuurilla punaisen ma nään, mun täytyy käydä tuota väistämään. Käyn tyyr- tai paarpuuriin, tai seisotan, käyn taakse, kuinka parhaaks oivallan.

Jos taasen paarpuuriilla havaitsen ma höyrylaivan vihreen loistehen, ei muuta tehtävää, kuin tarkistaa, ett' vihree hyvin vältetyks mun saa.

Jos kulku varma on tai vaaraisa, oon tähystyksen ma tarkoin hoitava. Kun vaara kääntymistä sallivan ei näytä, ma hiljennän tai seisotan. Annan taakse käydä.

