

VIMPELI

Imatran Purjehdusseura ry:n vuosijulkaisu 2022





LAHJOITA LIKAISIIN TÖIHIN

RYHDY PIDÄ SAARISTO SIISTINÄ RY:N KUUKAUSILAHJOITTAJAKSI
TAI KATSO MUUT SIISTIT LAHJOITUSVAIHTOEHDOT:

[PIDASAARISTOSIISTINA.FI/LAHJOITA](https://pidasaaristosiiistina.fi/lahjoita)

SISÄLTÖ

Kommodorin terveiset	4
Imatran Purjehdusseura ry	6
Hallitus ja toimihenkilöt	7
Vuohisaaren tukikohdan säännöt	8
Veneiden katsastus	9
Vuoden ImPS:läinen	10
Korvaako sähkömoottori dieselin veneissä?.....	16
Toimintakertomus 2021	23
Kuvakilpailun voittaja	25
Pidä Saaristo Siistinä ry	25
Veneet	28
Jäsenet	29
Toimintakalenteri	31

Imatran Purjehdusseura ry:n vuosijulkaisu
Vimppeli 2022
Päätoimittaja: Ismo Tanskanen
Taitto: Ismo Kurki
Painopaikka: Saimaprint Oy
Kansi: Virranparkin juhannus (kuva Ismo Kurki)

Kommodorin terveiset

Viime talvena lunta satoi melkoisesti mutta onneksi lämmin huhtikuu sulattaa lumia nopeaa vauhtia. Tätä kirjoittaessani huhtikuun lopulla on Saimaa vielä jäässä, väylä aukaistu alkuvuikosta Saimaan sisäiseen liikenteeseen. Samoin on tie aurattu veneiden talvisäilytysalueelle, ja purjehtijoita ilmestynyt veneilleen kevät askareisiin, pressu pois ja ehkäpä jotain parannuksia veneeseen.

Venäjän ja Ukrainan välinen sota näkyy meillä Saimaan kanavassa. Varustamot pitävät alusten vientiä Venäjän aluevesille turvallisuusriskinä ja näin ollen kanavalle ei ainakaan tätä kirjoittaessa ole aluksia tulossa. Todennäköisesti Saimaan kanavassa ei liikennöidä kuluvana kesänä.

Vihreät arvot näkyvät meilläkin, septitankit ja niiden tunnollinen tyhjennys on jo totuttua normaalia tai mietintä myrkkymaaleista, tarvitaanko niitä Saimaalla? Itse epäilen sähkömoottorien yleistyvän nopeammin kuin arvaammekaan, helpottaen huollossa ja poistaen dieselin katkun, kuten autoissa jo näkyikin vahvasti. Tämä toki vaatii infrastruktuurin akkupatteristojen lataukseen omissa ja vierailusatamissa, ja ehkä tukikohdassa on kymmenen vuoden kuluttua aurinkopaneeleilla toimiva latauspiste, kuka tietää?

Vielä kertauksena, veneen pohjamaalia ostaessasi kannattaa valita biosidivapaa, myrkytön pohjamaali. Biosidivapaat maalit eivät ole yhtä tehokkai-



ta eliöstön estäjiä, mutta riittävät hyvin Saimaan puhtaisiin vesiin.

Tukikohdassamme Virranparkissa oli viime kesänä 2021 noin 118 käyntiä (2020 noin 142 käyntiä). Tänä kesänä mennään kaikki käymään tukikohdassa!

Viime kesän purjehduksista yhteenve-toa, kauden avaus, Lipunnostopurjehdus, purjehdittiin Lammassaaresta Vuohisaareen lauantaina 29.5.2021, mukana Altair, Nana ja Maija. Yksinpurjehduskilpailu pidettiin 12.6.2021. Siihen osallistui seitsemän venettä. Kyläniemi Runt DH -kilpailuun osallistui ImPS:stä Lady Alice ja Piika. Ruskapurjehdus kilpailtiin 4.9.2021 navakassa pohjoistuulella, mukana vain yksi vene, Nana.

ImPS järjestää perinteen mukaisesti kesällä omia purjehduskilpailuja, joihin voi osallistua rennolla mielellä ja nauttia yhdessäolosta. Esimerkiksi

tiistapurjehdusten jälkilöylyt eli huurteiset Nuotassa ovat mukavia hetkiä ja sinne voi tulla tarinoimaan vaikei osallistuisikaan. Kuluva kesän 2022 aloittavat toukokuun 24. päivä tiistapurjehdukset. Seuraavana 26. päivä lipunnostopurjehdus tukikohtaan. Kesäkuun 11. päivä Imatra Single-handed, missä pinnaa voi tuki pitää kiinni molemmin käsin, kunhan veneessä on vain yksi purjehtija. Ruska-purjehdus pidetään syyskuun 10. päivä. HUOM mahdolliset muutokset informoidaan.

Kannustan kaikkia osallistumaan tiistapurjehdusiin, jotka ovat mukavia hetkiä rentoutua työpäivän jälkeen.

Saimaa rankingin kilpailut löytyvät osoitteesta <https://www.saimaanpurjehdusseurat.fi/kilpailutoiminta/>.

- 28.5. Astuvan Ukon Regatta, Yövesi
- 2.7. Viinijuhlapurjehdus, Kallavesi
- 3.7. Kallavesj' Regatta, Kallavesi
- 6.7. Linnasaaripurjehdus, Haukivesi
- 9.7. Oopperaregatta, Pihlajavesi
- 6.8. Joutsenpurjehdus, Etelä-Saimaa
- 7.8. Saimaa Regatta, Etelä-Saimaa
- 20.8. Ristisaaren malja, Lietvesi

Muita Saimaan alueen kilpailuja

- 18.6. Kyläniemi Runt DH
- 3.9. Yövesi-matkapurjehdus
- 24.9. Wilmanrannan Valsi
- 24.9. Purjehdustapahtuma Korkia Runt

Reippaasti mukaan!

Katsastukset alkavat 24. toukokuuta tiistaina, lisätietoa katsastajilta. Kannustan kaikkia katsastamaan veneensä kuluva kesänä, otetaan tavoitteeksemme, että jokainen seuramme vene on katsastettu!

Kaikki paitsi purjehdussanaston laatiminen on turhaa, kirjoitti Pasi Haikara (Yle 10.9.2014), onko pinnaaminen laiskottelua, milloin laiska-jaakko on ahkerimmillaan ja mitä yhteyttä levankilla on Välimeren itärantaan eli Levanttiin. Kuuntele Aristoteleen kantapää vuodelta 2014, matkapuhelimesi kameralla viereisestä QR-koodista tai perinteisesti kirjoittaen alla oleva osoite <https://yle.fi/ai->

[he/artikkeli/2014/09/10/aristoteleen-kantapaa-kaikki-paitsi-purjehdussanaston-laitaminen-turhaa](https://yle.fi/ai-he/artikkeli/2014/09/10/aristoteleen-kantapaa-kaikki-paitsi-purjehdussanaston-laitaminen-turhaa)

Vihdoinkin vaikuttaa, että purjehduskesä lähtenee liikkeelle ilman koronarajoituksia, mikäli tilanne ei pahene tulevina kuukausina, toivotaan näin. Nautitaan purjehduksesta kuluva kesänä!

Aurinkoista kesää!

Ismo Tanskanen

PS. Onko sinulla tuttu, joka voisi kiinnostua purjehduksesta, kutsu hänet mukaan seuraamme. Tiistapurjehdukset ovat mukava tapa kokeilla purjehdusta ja yleensä veneissä on tilaa vielä yhdelle gastille.

Imatran Purjehdusseura

Imatran Purjehdusseura ry on perustettu vuonna 1989 ja sen tarkoituksena on herättää, kehittää, edistää ja tukea Imatran seudun purjeveneilyn ja purjehdusurheilun harrastusta ja opettaa jäsenille vesillä liikkumisen tietoja ja taitoja sekä ajaa purjehtijoiden etua. Seura on Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n jäsen. Seura on myös Suomen Navigaatioliiton ja Suomen Optimistijollaliiton jäsen.

Seuraan kuuluu nykyisin lähes 70 jäsentä ja 40 venettä. Seuran kotisatama on Lammassaassa Imatralla.

Kauden aloittaa toukokuun lopussa Lipunnostopurjehdus ja kauden päättää syyskuun puolessa välissä järjestettävä Ruskapurjehdus.

Kesällä järjestetään harjoitus- ja kilpailupurjehduksia sekä tiistai-iltaisin ns. tiistaikisoja, jonne voi tulla kokeilemaan purjehdusta lähivesillä.

Seuran tavoitteena on parantaa imatralaisten nuorten mahdollisuutta purjehtimiseen. Retkeilytoiminta järjestää erilaisia eskaadereita ja muita retkiä, tapahtumia ja tutustumistilaisuuksia. Navigaatiojoaksen koulutusilloissa perehdytään mm. navigointiin, vesillä liikkumiseen ja veneen hoitoon.

Purjehdusseuralla on jäsentensä käyttöön vuokrattuna saaritikko Parkonpään lähellä Vuohisaassa. Saassa on kiinnittymis- ja uimalaiturit sekä saunamökki ja grillikatos.

Lisätietoa Imatran Purjehdusseurasta ja jäseneksi liittyminen: www.imps.fi



Tuhiseva tuttavuus, kuvakilpailun jaettu 2. sija (Tomi Lakka)

Imatran Purjehdusseura ry 2022

Hallitus

Kommodori

Ismo Tanskanen
0400 340382
tanskanen@gmail.com

Varakommodori

Jukka Kallonen
041 4374150
jukka.kallonen@gmail.com

Sihteeri ja katsastus

Ismo Kurki
040 5935144
ismo.kurki@gmail.com

Kilpailu

Osmo Hänninen
040 5590058
osmohanninen@gmail.com

Jäsen

Ari Pärnänen
050 5250010
linssiviilari@gmail.com

Jäsen

Pekka Honkanen
040 5502356
pekka07@outlook.com

Muut toimihenkilöt

Navigaatio- ja koulutusvastaava

Risto Hyypöläinen
050 3500995
risto.hyypolainen@gmail.com

Talous ja jäsenrekisteri

Eerik Hocksell
0400 650022
eerik.hocksell@gmail.com

Tukikohdan isäntä

Markku Kelosuo
0500 553748
markku.kelosuo@gmail.com

Retkeily

Tomi Lakka
040 5130363
tomi.lakka@gmail.com



Kuvat Tomi Lakka

Vuohisaaren tukikohdan säännöt

1. Tukikohta on tarkoitettu seuran jäsenten ja heidän seurueidensa käyttöön. Seuran jäsen vastaa seurueensa käyttäytymisestä.
2. Jäsenille tukikohdan käyttömaksu on 10€/vrk/vene tai vuosimaksu 50€/vene. Vierailta maksu on 10€/vrk/vene. Käyttömaksu kattaa koko tukikohdan (laiturin, huussin, polttopuiden, grillikatoksen, soutuveneiden sekä saunan ja saunamökin) käytön. Vuorokausimaksu suoritetaan joko käteisellä saunalla olevaan lippaaseen tai mieluummin MobilePay-maksuna (ohje saunalla). Vuosimaksun maksamiseksi kysy ohjeet sähköpostilla taloudenhoitaja@imps.fi
3. Tukikohdan mökki on tarkoitettu kaikkien yhteiseen käyttöön.
4. Majan avainta ei saa luovuttaa ulkopuolisille.
5. Veneet on kiinnitettävä etelärannassa oleviin poijuihin tai ankkuriin saaren pohjoispuolelle. Veneiden kiinnitystä varten on maissa kalliolenkkejä, laiturit eivät kestä kiinnittymistä. Länsiranta on rauhoitettu uinti- ja virkistyskäyttöön.
6. Ensimmäisenä tullut jäsen nostakoon lipun salkoon ja viimeisenä lähtevä laskekoon sen liputussääntöjen mukaisesti.
7. Jokaisen venekunnan kipparin on merkittävä vieraskirjaan käyntinsä sekä vieraiden lukumäärä.
8. Avotulen teko on sallittu vain savustuspöntön alle. Avotulta ei saa tehdä metsäpalovaroituksen aikana tai jos esim. tuulesta johtuen tulen leviämisen vaara on ilmeinen.
9. WC-jätteitä ei saa laskea veteen. Saassa on käymälä.
10. Tukikohdassa kävijöiden on siivottava jälkensä ja vietävä roskat mukanaan. Sauna- ja grillipuita on varattava seuraavaa saunojaa varten.
11. Älä kuluta tarpeettomasti luontoa.

Huom! ImPS:n avainkäytäntö on seuraava. Jokainen seuran jäsen saa halutessaan avaimen, jolla pääsee tukikohdan saunaan ja sataman varastoon. Uusi avain maksaa 10 €. Saunan avainmaksun sijaan Vuohisaaren käytöstä peritään tukikohdan käyttömaksua (ks. sääntöjen kohta 2).

Veneiden katsastus

SPV:n katsastustoiminta on ohjeistettu seuraavasti. **Peruskatsastus** tehdään joka viides vuosi, sekä silloin, kun vene on vaihtanut omistajaa tai rekisteröintiseuraa, tai jos vene on vaurioitunut. Seura voi myös vaatia peruskatsastusta aina kun siihen katsotaan olevan aiheutta. **Peruskatsastus tehdään kaksivaiheisena, toinen runkokatsastuksena veneen ollessa maissa ja toinen veneen ollessa vesillä purjehdusvalmiina.** Runkokatsastuksessa tarkastetaan ulkopuolelta veneen runko, ohjauslaitteet, voimansiirtolaitteet ja läpiviennit. Purjeventeiden peruskatsastuksessa tarkastetaan em. kohteiden lisäksi takila. Masto on oltava tarkastuksessa kaadettuna pukeille ja siitä on oltava poistettuna mahdollinen talvisuojaus. Sisäpuolelta tarkastetaan vastaavat kohteet ja moottori. Venettä, joka saapuu seuraan kesken kauden, ei tarvitse nostaa runkokatsastusta varten, vaan se tehdään seuraavan talvehtimisen yhteydessä.

Vuosikatsastus tehdään joka vuosi veneen ollessa purjehdusvalmiina, jolloin tarkastetaan turvallisuuteen vaikuttavat varusteet ja laitteet sekä mahdolliset seuran ja liiton painopistealueiksi määäämät kohdat. Tämän vuoden teemana on litium-ioniakkujen turvallisuus veneessä. Veneissä on alettu korvata lyijyakuja litium-ioniakuilla. Näitä akkuja kulkee mukana paljon myös mobiililaitteissa.

Lisäohjeistusta katsastuksesta annetaan sähköpostilla.

ImPS:n katsastuksen yhteystiedot:

- sähköposti: katsastus@imps.fi
- Ismo Kurki, katsastuspäällikkö, puh. +358405935144
- Tomi Lakka, katsastaja, puh. +358405130363
- Markku Kelosuo, katsastaja puh. +358500553748

Litium-ioniakkujen (li-ion) turvallisuudesta:

1. Mukana kulkevat akut

Huomioi mobiililaitteiden aiheuttama akkupalovaara ja turvalliset latausjärjestelyt (lataa näkyvillä, älä lataa yöllä, käytä laadukkaita latureita ja irrota tai tee ne jännitteettömiksi, kun et lataa, älä jätä puhelimia ja muita vuoteisiin, varo rikkinäisiä laitteita, varaudu akkupaloon).

2. Kiinteät akkuasennukset

- Akkujen tulisi olla ensisijaisesti litium-rautafosfaatti- tai litium-titanaattityypisiä. Nämä akkutyypit eivät yleensä häiriötilanteessa pala liekillä (mutta savukaasut ovat kuitenkin myrkyllisiä).

- Suositeltavaa olisi, että akut olisi asennettu erilliseen palonkestävään tilaan, joka on tuuletettu ulos ja jossa palava kenno ei sytytä viereisiä kennoja.

- Varmista ehdottomasti, että akusto on varustettu akunhallintajärjestelmällä (BMS - Battery Management System).

- BMS:n suorittama akuston irtikytkentä kesken latauksen saattaa rikkoa moottorin laturin kuorman hävitessä ja että li-ion akku ottaa jo pienillä kierroksilla suuren latausvirran, jolloin laturi saattaa ylikuumentua.



Kari Sipiläinen - vuoden impsiläinen 2021

Karilla on hieno tuokiokuva nuoruudestaan 50-luvulla. "Isä oli innokas kalamies ja seurasin tietysti mukana Saimaalle. Putputelttiin moottoriveneellä tauolle Niittyseen. Kiivettyäni ylemmäs kalliolle näköaloja ihastelemaan havaitsin uljaasti, mutta äänettömästi liikkuvan aluksen".

Tuo alus oli tietenkin puinen purjeverene. Lightning, joka ratsasti sulavasti Saimaan aalloilla. Näky teki Kariin lähtemättömän vaikutuksen. Haave purjehtimisesta jäi kytemään.

Ennen kuin päästiin purjehtimaan, Kari harrasti urheilua eri muodoissaan. Hän kertoo nuoruudessaan olleensa

kiinnostunut varsinkin hiihdosta ja mäkihypyistä. "Vakoilin tarkasti yleisön joukossa Salpausselän kisojen harjoituksissa hyppääjiä heidän leiskauttaessaan mäkimontun pohjaa kohden etunojassa, kädet tiukasti housunsau-massa". Uusi hyppytekniikka ja sen opettelu kiinnostivat kovasti. Kari kipusikin torneihin ja kehittyi lajissa. Hänelle tulivat tutuiksi Imatralla Ukonniemen ja Lauritsalassa Hyötiön-saaren hyppyrimäet. Veselementtikin kolkutteli lähellä, sillä mäkien loppulaskut olivat Saimaan jälle. Nuijamaalla Kari ehti vieläpä hypätä ko-measti mäkiennätyksenkin.

Etelä-Karjalan mäet jäivät taka-alalle, kun nuori mies aloitti liikuntaan erikoistuneen opettajan opinnot Helsingissä. Kari kertoo loppoaikaa jääneen mukavasti, joten hän päätti opiskella liikunnan ohella myös kuvaamataittoa. Hieman yllättäen tämä vei aikaa jopa liikunnan opintoja enemmän. Avartava aluevaltaus joka tapauksessa. Harva meistä on tiennyt vuoden 2021 ImPS:läisen sivistyneen taidehistoriaa ja kuvaamataittoa opiskellen.

Kari aloitti valmistuttuaan opettajan työt Imatralla Savikannan koulussa.



MUISTATHAN
HUOLEHTIA
HYVIN KAIKKIEN
RAKKAITTESI
VAKUUTUSTURVASTA.



Voit valita itsellesi sopivan turvatason. Kattavimpaan Loisto Venevakuutukseen on liitettävissä mm. konerikkovakuutus alle 5-vuotiaille moottoreille. Kuljettajatutkinnosta saat lisäksi 15 % erikoisalennusta.

LähiTapiola-ryhmä on keskinäinen, 100 %:sti asiakkaidensa omistama. Tavoittemme on olla johtava turvallisuuden, hyvinvoinnin ja talouden kumppani, joka palvelee aina henkilökohtaisesti, lähellä asiakkaitaan. Kaikkea toimintaamme ohjaa yhdessä onnistuminen, yrittäjähenkisyys sekä ennen kaikkea omistaja-asiakkaidemme etu.



Purjehtiminen oli vielä haave vain. Yritystä oli jo sitten, kun nuori opettaja onnistui hankkimaan kollegaltaan Pekka Niemeltä Lightningin 70-luvun alkupuolella. Kotisatama oli aluksi mökillä ja sieltä käsin päästiin Litillä purjehduksen makuun. Myöhemmin vene purjehdittiin Imatralla ja Kari kunnosti sen Hannu Mäkelän ohjauksessa. Myöhemmin Erkki Mäkelä vielä viimeisteli venettä ja korjasi kölilaatikoissa olleen vuodon.



Liti on edelleen käytössä, mutta lisäksi Kari oli vuosia sitten ostanut H-veneen Lappeenrannasta Erkki Strömiltä. Tällä kertaa Kari pääsi valmiimpaan veneeseen heti käsiksi, sillä mukana kaupassa tuli hyvät varusteet ja kaksi purjekertaa. Mutta kuten sanotaan, ruokahalu kasvaa syödessä. Niinpä Serenakin on sittemmin saanut perusteellista hoitoa osakseen, kun monien kevyempien töiden lisäksi mm. pohja on puhallettu puhtaaksi ja veneen rovi maalattu. Kuulostaa tultulta tarinalta monelle veneenomistajalle.

Mäkihyppyyn palataksemme Kari kertoo hypystä Huhtiniemessä, jonka aikana toinen mäkisuksi irtosi jo ennen ponnistusta, siis vauhdinottomässä. Tällaista sattui joskus, sillä siteitä oli tapana pitää löysällä etunojan helpottamiseksi. Kokemukset toisaalta kasvattavat. Varttuneempina purjehdusharrastusta aloittaessaan Kari havaitsi mäkihypyssä tiettyjä samankaltaisuuksia: riskejä pitää ennakoida ja hallita. Tositilanteessa pidetään pää kylmänä ja pelot kurissa.

Hienoimpana purjehduskokemuksenaan Kari pitää 24:n tunnin purjehdusta H-veneellä. Miehistönä oli tuolloin Harri Valtasola ja Petri Wikström. Kisa lähti hienosti käyntiin, sillä Päihäniemen tienoolla Serena purjehti kärjessä. Tuuli nousi edel-

leen ja kokka kohisi lupaavasti. Kiihtyvä vauhti, joka kesti loppuun asti, nostatti henkeä, varsinkin kun paluumatka idästä päästeltiin pääosin spinaakkerilla. Reitiksi muodostui Lappeenranta – Parkonpää – Imatra – Lappeenranta. Ja kun saunan lauteilta oli päästy, Kari miehistöineen pökkasi voittajan palkinnon.

Karin ura valmentajana on ollut monivaiheinen. On valmennettu joukkueita ja yksilöitä, lapsia ja nuoria laajalla ikähaarukalla. Lajeina ovat olleet jääkiekko, pesäpallo ja purjehdus. Ja



maan jääkiekon valmennuksen parissa pitkään.

Kari kertoo, ehkä hieman yllättäenkin, että valmentajan kannalta purjehdus on osoittautunut kaikkein haastavimmaksi lajiksi. Luonnonolosuhteiden vaihteluilla on palloilulajeja isompi rooli ja välinepuolen hallinnassa omat muuttujansa. On huolehdittava kaluston hankinnasta, kunnosta ja sen kuljetuksesta rantaan. Jollat on siir-

tietysti koulumaailmassa liikuntatunnit vielä omine kuvioineen. Karin lapset harrastivat mm. jääkiekkoa ja pesäpalloa, menestyksellä jopa ammattilaiseksi asti. Liigasta on vuoltu kultaa ja laadukasta urheilujournalistiikkaa on saatu lukea kulmakunnan lehdistä. Ensimmäiset E-junioreiden menestymisen ilon tunteet kantoivat jatka-

rettävä ja rikattava, ja tähän juniorilla on vaihtelevat valmiudet. Hetken kuluttua on tehtävä lopullinen päätös päivän harjoitteista. Turvallisuuden kannalta on huomioitava säätilanne purjehtijoiden taitotasoon nähden. On tehtävä kompromissi purjehtijoiden eduksi vallitsevissa olosuhteissa, minkälaisessa säässä ja millä taidoilla järvellä liikutaan. On paljon muuttujia: lähdöt ja tulot rantaan, manööverit, vauhdin rakentaminen ja järkevät suunnat.



Onneksi apujakin on tullut. Petri Vikström ja monet muut ovat olleet paikalla ja auttaneet mahdollisuuksiensa mukaan. Sitoutunut apuvalmentaja ja Rib-tyyppinen kumivene antaisivat

lisää mahdollisuuksia lähiohjaukseen sekä varmentaisi turvallisuutta entisestään. Jotta vesille päästäisiin sujuvammin, pitäisi kalusto olla nopeasti siirrettävissä rikattuna veteen. Kari kertoo Lappeenrannassa tehdyn erinomaista juniorityötä. On tullut SM-mitaleita ja pohjoismaiden mestaruuski-soistakin on tuotu palkinto. Parhaimmillaan on purjehtinut noin 40 junioria kolmessa eri tasoisessa luokassa. Myös toimintaan rannan puolella on investoitu paljon.

Kari on tehnyt sitoutuneesti seuramme juniorityötä 15 vuotta, vapaa-aikaa on siis vietetty runsaasti rannassa junioreiden kanssa. Hienoa on kuulla riemun kiljahduksia, kun nuoret otta-

vat jollia itsenäiseen hallintaansa. Itseluottamusta ja taitoa kertyy, kun esimerkiksi harjoitellaan kerta toisensa jälkeen jollaan kaatamista ja sen kääntämistä takaisin pystyyn. Omia rajoja kolkutellessa oppii nopeasti. Noustaan laidalle kovemmissa tuulissa roikkumaan, jolla ja purjehtija saavat kunnan kyytiä!

Parhaimpina kokemuksinaan valmennuksen saralla Kari pitää leirejä, joita on järjestetty Haapasaarella. Keväällä purjehdusharrastusta kouluissa esittelemällä saatiin innokkaita lapsia leireille vahvistukseksi. Jollat voitiin jättää taukojen ajaksi laituriin valmiiksi lähtöön. Tällöin voitiin keskittyä enemmän veneen käsittelyyn ja kul-



Näe ja koe Ruokolahti

Suuntaa monipuolisille
pyöräily- ja retkeilyreiteille,
ihastele Suomen kumminta kiveä
ja bongaa Ruokolahden leijona!

visitruokolahti.fi

RUOKOLAHTI
1572 450 2022

kuva: Katja Sälpäkivi

jettamiseen tuulen voimalla. Leireillä pystyttiin säätämään aikataulua sääikunaa seuraten.

Seuran juniorit ovat vuosien saatossa osallistuneet Lappeenrannassa, Haminaassa, Kuopiossa ja Imatralla järjestetyille viikonloppuleireille. Maarit Multala ja moni muu liiton mandaatilla toiminut henkilö on valmentanut sekä junioreitamme että myös seurojen junioritoiminnan vetäjiä näillä leireillä. Olympiatason Mistral-purjehtija Minna Aallon vinkit ja kirjalliset oppaat ovat olleet Karille suureksi avuksi junioreiden harjoituksia suunniteltaessa. Keskeisenä sanomana oli edistyminen pienillä ja rohkeisilla askeleilla. Ei pidä syöttää juniorille liian isoa palaa kerrallaan.

Kari puntaroi purjehtijan ja myös valmentajan näkökulmasta purjehduksen tulevaisuutta. Foilaavat veneet ovat kiinnostavia, ja kilpaillaanhan niillä kohta olympialaisissakin. Kari näkee tässä merkittävän ja mielenkiintoisen muutoksen aivan uuteen suuntaan. Parhaillaan Kari odottaa kuitenkin tulevaa kesää ja suunnittelee klassisempaa Lightning-purjehdusta omalla veneellään. Ja kun 15 vuotta juniorivalmennusta on takana, niin eiköhän kohta jo veteraanijunioreitakin saada miehistöön.

Haastattelu: Ismo Tanskanen ja Osmo Hänninen

Teksti: Osmo Hänninen

ETELÄ-KARJALAN VENEPALVELU OY **- KORJAUKSET - HUOLLOT - TALVISÄILYTYS -**

Maalit ja Lakat
Epoksit ja täyteaineet
Lasi- ja hiilikuitukankaat
Jalopuut ja vanerit

Veneiden huollot ja korjaukset
Moottoreiden huollot ja korjaukset
Wallas huolto myös muut merkit
Veneiden nostot, laskut ja telakointi



Korvaako sähkömoottori dieselin veneissä?

Tulevaisuuttako, lähes äänetön ja hajuton veneily sekä sähköä riittävästi kaikkeen?



Toivotan mukavaa lukuhetkeä, mutta varoitan, että suhtaudun erittäin optimistisesti uuteen teknologiaan, mut-

ta olen samalla hieman varautunut käytettävissä olevan teknologian kustannuksiin ja asennuksen haasteisiin vanhaan veneeseen. Täytyy tunnustaa, että tämän kirjoituksen myötä pessimismini on lähes poistunut ja odottelen jo ensimmäisiä sähköpurkkareita Saimaalle. Taisin kuulla, että lähisatamassa on ensi syksynä työn alla isompi purkkari?

Käytössä sähkömoottori on hiljainen, hajuton ja ohjaimet mukavan kevyitä käyttää, potkuri puree jo alakierroksilla sekä välitön suunnanvaihto ilman viivettä. Helppokäyttöisyys, sähkömoottori on heti valmiina ja sitä ei tarvitse "käynnistää valmiiksi", tai olla huolissaan, käynnistyykö se. Dieselmoottori tyypillisesti käynnistetään

Puumala Saimaan sydämellisin satama!

LÄMPIMÄSTI TERVETULOA!

www.visitpuumala.fi | www.saimaageopark.fi



Puumala
SAIMAAN KAUNEIN

SAIMAA
GEOPARK
FINLAND

valmiiksi ennen laiturista lähtöä tai ennen purjeiden laskua. Huolto on helppoa dieselmoottoriin verrattuna. Ongelmatilanteissa mahdollisuus diagnosoida etäyhteydellä, päivittää ja jopa huoltaa. Mahdollisuus käyttää generaattorina purjehdittaessa, tuottaen sähköä. Kuulostaa uskomattoman hienolta, voiko tämä olla totta?

Sähkämoottori tulee todennäköisemmin yleistymään veneissä aivan kuten autoissa alkanut trendi, nopeammin kuin osaamme aavistaa. Vanhaan veneeseen voi asentaa sähkämoottorin, mikä autoissa ei ole mahdollista tai kannattavaa. Lisäksi eräät EU-maat asettavat jo omia rajoituksiaan veneiden päästöille. Tiukinta linjaa veneiden päästöille edustavat Sveitsi ja Hollanti. Esimerkiksi Amsterdamin kanaaleissa alkaa polttomoottorin käyttäminen olla mahdotonta. Myös Sveitsin järvillä päästöille on selvät rajat. Sisävesillä on polttomoottorikieltoja myös Saksassa ja Italiassa. Suomen hallituksen vihreät ajatukset sisävesien ja Suomenlahden rajoituksille tulevaisuudessa voivat myös vaikuttaa asiaan, todennäköisemmin ennen 2030. Tämä kaikki vauhdittaa sähkämoottorien tarjontaa, sekä volyymien kasvaessa pienentää hankintahintoja.

Sähkämoottorien valmistajia on jo useita, joista tunnetuimpina voisi nimetä esimerkiksi Oceanvolt, Torqeedo, Bell Marine ja Elco. Kotimainen Oceanvolt on auttanut tarkastamalla kirjoittamani tekstin oikeellisuuden, ottamatta kantaa kaupalliseen näkökulmaan, kiitos siitä heille. Arcona 380z lienee yksi ensimmäisistä (2016) sähkämoottorilla varustetuista purje-

veneistä ja ennakkotietojen mukaan Beneteau on tuomassa Oceanis 30.1:n sähkämoottorilla varustetun version myyntiin mallivuodelle 2023. Myös X-yachts on tuomassa markkinoille X49E mallin varustettuna Suomalaisella Oceanvolt teknologialla. Oceanvolt toimii yhteistyössä useiden venevalmistajien kanssa, muutama nettisivuilta poimittuna: Arcona, Baltic Yacht, Elan, Salona. Yksi mielenkiintoinen sähkövene on Kuopiossa valmistettava Elwood Boats, joskin ei ole purjevene, varustettuna Suomalaisella Oceanvoltin teknologialla. Elwood Boatsin toiminnan ydinajatus on suunnitella ja valmistaa sähkökäyttöisiä puuveineitä, hieno yhdistelmä!

Tässä artikkelissa keskitytään vanhan veneen voimansiirron vaihtamiseen, dieselmoottorin korvaamiseen sähköisellä voimanlähteellä. Mikäli artikkeli herättää ajatuksia dieselin korvaamisella sähkämoottorilla, suosittelen ottamaan yhteyttä toimittajiin. Jokainen vene on yksilö, joka tarvitsee tarkempaan suunnittelua.

Voiko minun veneeni sähköistää?

Todennäköisemmin kyllä. Kustannusten vertaaminen on monimutkaisempaa, usein uuden dieselmoottorin vaihdossa verrataan vain moottorin hintaa koska polttoainetankki ja veto-laite saattaa jäädä vanhasta. Dieselmoottoria kalliimman sähkämoottorin ja siihen sovitetun uuden vetolaitteen lisäksi tarvitaan iso akkupatteristo ja melkoisesti elektroniikkaa, mikä lisää kustannuksia. Asennuksen kannalta pienen ja kevyen sähkämoottorin vaihto vaikuttaa suoraviivaiselta, jopa

helppommalta vaiheelta suorittaa, mutta sen lisäksi veneeseen on sijoitettava akusto ja elektroniikkaa, säilyttämällä samalla veneen painopiste optimaalisessa paikassa. Ehkä tärkein päätökseen vaikuttava tekijä onkin veneen käyttö, kuinka pitkiä matkoja moottorilla ajetaan ja onko latausmahdollisuutta käytettävissä?

Teoriaa pari kappaletta

Sähkömoottorin mitoitusta ei kannata tehdä hevosvoimia ja kilowatteja vertailemalla, pikemminkin verrata diesel- ja sähkömoottorin vääntöä sekä aluksen uppoumaa, painoa. Purjeverne on tyypillisesti uppoumarunkoinen moottorilla ajettaessa, missä mitoitukseen voidaan käyttää nyrkkisääntöä 1,25 kW / veneen paino tonneina. Voidaan myös ajatella, että sähkömoottorin 1 kW:n teho vastaa noin 2–3 polttomoottorin hevosvoimaa. Käytettävissä oleva akkukapasiteetti mitoitetaan 1,3–2 kertaa suuremmaksi kuin moottorin teho. Esimerkiksi sisävesillä 4:n tonnin painoiseen veneeseen sopisi 5kW:n sähkömoottori ja siihen 6,5 kWh:n akusto.

Sähkömoottorin hyötysuhde on huomattavasti parempi kuin dieselpolttoaineen energian siirtyminen polttomoottorin kautta potkuriin. Sähkömoottorin sähköenergiasta siirtyy potkuriin vähintään 85% (jopa 90% 48 V:n järjestelmällä), kun taas dieselin energiasta vain 15–20 %, eli sähkövene tarvitsee vain alle 18 % polttomoottorikäyttöisen aluksen vaatimasta energiamäärästä. Näin ollen ei pidä laskea akustoja vastaamaan veneessä olevaa esimerkiksi 80 litran dieselsäi-

liötä. Dieseliä tankataan keväällä kesäksi, sähköä seuraavalle legille ja täydennetään matkan edetessä.

Sähkömoottori tuottaa väännön (voiman potkurille) heti alakerroksilta ja mahdollistaa paremman hyötysuhteen potkureille. Voidaan olettaa, että potkureiden osalta kehitystä tapahtuu vielä moottorilla ajon ja regeneroinnin (latauksen) välillä.

A diesel engine develops optimum torque between 1800-2000 rpm, while electric motors deliver it from 0 to around 2000 rpm.

Weight difference Diesel vs Electric in Salona S35		
Weights in kg	Diesel	Electric
Motor	144	43
Batteries (house/propulsion)	95	68
Fuel	200	0
Charger	4	9
Start battery/house battery	27	27
TOTAL	470	147
Weight difference Diesel vs Electric in Arcona 435		
Weights in kg	Diesel	Electric
Motor	264	47
Batteries (house/propulsion)	192	131
Fuel	200	0
Charger	20	21
Start battery/house battery	27	27
TOTAL	703	226
Weight difference Diesel vs. Hybrid in Voyage 480		
Weights in kg	Diesel	Hybrid
Motors (incl. generator)	640	359
Batteries (house/propulsion)	264	186
Fuel	400	200
Charger	20	21
Start battery/house battery	27	66
TOTAL	1351	832

Kokonaispainossa saavutetaan yleensä kevyempi vene, vanha polttomoottori poistetaan ja tilalle asennetaan huomattavasti kevyempi sähkömoottori. Myös polttoainetankki letkuineen poistetaan. Vastapainona akuston suurempi paino, mutta lopputuloksena saadaan jopa kevyempi vene. Yllä olevassa taulukossa on muutaman purjeverneen vertailu.

Veneen nopeudesta ja kulutuksesta

Runkonopeus on periaatteessa purjeveneiden maksiminopeus sähkömoottorikäytöllä, kun tavoitellaan kohtuullista akku- ja moottorikapasiteettia. Runkonopeus on veneen nopeus, jossa keula-aallon aallonpituus on yhtä suuri kuin veneen vesilinjan pituus, ns. siniaaltoa asetuu vesilinjaan. Runkonopeuden voi laskea kaavalla:

$$\text{Runkonopeus} = 2,43 \times \sqrt{\text{vesilinjanpituus metreinä}}$$

Esimerkkinä purjeveneiden vesilinjan pituus on 8 metriä, saadaan kaavalla $2,43 \times \sqrt{8}$ noin 6,9 solmua.

Lisäksi nyrkkisääntö uppoumarunkoisilla veneillä on, että ne liikkuvat taloudellisimmin ja tehokkaimmin nopeudella, joka on noin 60 % veneen runkonopeudesta. Yllä olevalla veneellä tämä on 4,1 solmua. Tämä kaava ei ota kantaa voimanlähteeseen ja on voimassa myös dieselmoottorilla varustetulle veneelle.

Sähkömoottorin asennus purjeveneeseen

Muutos alkaa purkamalla vanha dieselmoottori Saildrive-vetolaitteineen, polttoainetankki, dieselpolttoainelinjat sekä pakoputkisto ja mittaristot kauko-ohjaimineen. Helpoimmassa ratkaisussa voidaan vanhan vetolaitteen reikään pultata suoraan sähkömoottorin kiinnityslevy, edempänä olevilla videolla (QR-linkki) mainitaankin, että Oceanvoltin kaulus sopii Yanmarin ja

Volvon moottoreille. Seuraavaksi moottori ja vetolaite kiinnitetään paikoilleen. Nämä vaiheet ovat ehkä suoraviivaisemmat, dieselmoottoria huomattavasti kevyemmän uuden sähkömoottorin ja vetolaitteen asennus – nopeasti näkyvää, helpon ja siistin näköistä.



Akselivetoisiin jätetään akselisto paikoilleen tai joskus akselivedon tilalle on jopa vaihdettu saildrive, millä on parempi hyötysuhde käytettäessä moottoria generaattorina.

OVAKO

CARBON NEUTRAL NOW

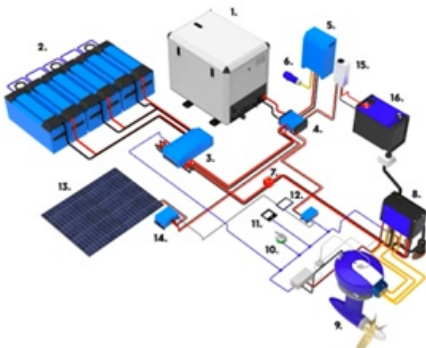
A better engineered future depends on what we do today.

ovako.com/h2

Seuraavaksi edessä onkin jo haastavampaa. Akuille on löydettävä paikka, joka on painopisteen kannalta edullinen. Tämän lisäksi asennettava moottorin ohjausyksikkö, mahdollinen jäähdytysjärjestelmä, akkujen kontrolleri ja latausjärjestelmä sekä maasähkölle että aurinkoenergialle. Lisäksi tarvitaan kaapelointi sekä perämiehelle sitloodaan ohjauspaneeli ja hallintalaitteet – melkoinen homma asennuksessa löytää kaikille paikat ja kaapeleille reitit eikä tässä vielä kaikki. Sähkömoottorin akusto syöttää myös veneen hupiakkua ja väliin tarvitaan tasajännitemuunnin muuntamaan akuston 48 voltia 12 volttiin. Suurempi akkukapasiteetti mahdollistaa veneeseen vaikka sähköllä toimivan jääkaapin tai muuta mukavuutta.

Alla kaaviossa kuvattuna järjestelmä, missä lisäksi DC-generaattori optiona.

1. Optionaalinen DC-generaattori, joka mahdollistaa sähkön tuoton moottorille ja järjestelmää kutsutaan hybridiksi. Generaattoria käytetään lisänä isommissa veneissä, jotta akkupatteriston koko ei tulisi liian suureksi. Akkuja voidaan ladata myös moottorin (9) avulla purjehtiessa, aurinkopaneelilla (13) tai maasähköllä (5).



2. Akkupatteristo, tyypillisesti 48V
3. ja 4. Akuston hallinta ja kytkentä
5. ja 6. Maasähkö ja laturi
7. Pääkytkin
8. Moottorin ohjain (vesijäähdytetty)
9. Sähkömoottori (saildrive)
10. Moottorin ohjausvipu
11. Moottorin ohjausnäyttö
12. Etähallinta ja diagnostiikka
13. Aurinkopaneeli
14. Aurinkopaneelin laturi
15. Jännitteen muunnin 48/12V
16. Hupiakku

Alla olevissa QR-koodeissa kaksi linkkiä Youtube-videoihin, missä moottorin vaihto selkeästi kuvattuna X-302:een sekä Delphia 33:een.



Oceanvoltin sivuilla on useita esimerkkejä purjeveneistä, missä dieselmoottori korvattu sähkömoottorilla. Esimerkkeinä sivuilta X-99, missä 6kW:n Oceanvolt SD6 sähkömoottori ja 7kWh Valence akkupaketti. Toinen esimerkki Sweden Yachts 340, missä 8kW:n Oceanvolt SD8 (47 kg) ja 7kWh Valence akkupaketti (97 kg). Akustot ovat kaikissa litiumtyyppisiä.

Oceanvoltin sivuilla olevalla konfiguraattorilla voi laskea moottorin koon, <https://oceanvolt.com/configurator/>. Kokeilin konfiguraattoria ja se suositeli 6kW:n sähkömoottoria esimerkki-veneeseen, minkä vesilinjan pituus 7,8 m ja paino 4500 kg.

Vieressä on QR-koodi konfiguraattoriin, jos haluat kokeilla.



Loppuyhteenveto

Äänetön ja päästötön päivä vesillä on todellista rauhoittumista, ehkä loputkin epäilykseni ovat tätä kirjoittaessa haihtuneet, olenhan aina kiinnostunut uudesta teknologiasta ja automaatiosta. Tulevaisuuden visiona sähköinen moottori kytkettyä autopilottiin ja navigaatiojärjestelmään, joka ei enää pelkästään avustaisi ohjaamisessa, mutta sallisi myös optiminopeuden ohjauksen. Optiminopeus, jotta olen perillä haluttuun aikaan halutussa paikassa, millä nopeudella akut riittävät perille tai ohjaamaan maksiminopeutta satamissa ja kanavissa.

Tämä kaikki vaatii infrastruktuurin akkupatteristojen lataukseen omassa ja vierailusatamissa. Veneen lataus ei välttämättä tarvitse uusia latausyksiköitä sähköistetyille laitureille, sillä veneessä voi säätää latausvirran sopivaksi, kuten sähköautoillakin normaalisti töpselistä virtaa otettaessa. Autoihin verrattuna voimme todennäköisemmin välttää huoltoasemilla tapahtuvat latauspysähdykset, käyttämällä moottoria generaattorina purjehduksen aikana. Tosin muutaman tunnin tauko Puumalassa tai Savonlinnassa, veneen lataus ja maittava illallinen ei liene miehistöille epämieluisia.

Uskon että sähkömoottorit tulevat muuttamaan veneilyn nopeammin

kuin uskomme, erityisesti purjeverneisiin hiljainen ja vaivaton sähkömoottori sopii. Vaivaton moottori lisää myös turvallisuutta, yhä useampi miehistöstä osaa ajaa venettä koneella, tuoden samalla turvallisuutta MOB-tilanteisiin.

Olemme taas askeleen ekologisempia!

Mikäli artikkeli herättää ajatuksia dieselin korvaamisella sähkömoottorilla, suosittelen ottamaan yhteyttä laitetointajiin. Jokainen vene on yksilö ja tätä artikkelia ei voi käyttää hankinnan tarkempaan suunnitteluun.

Teksti: Ismo Tanskanen



Lähiruokaa Puumalan saaristossa

Tervetuloa Niinipuuhun! Tarjoamme maistuvaa lähiruokaa, olemme erikoistuneet kala-annoksiin.

Avoinna 01.06 - 28.08.2022
ti-la 11-17.30 á la carte
sunnuntaisin 12-14.30 noutopöytä
maanantaisin suljettu



OKKOLAN LOMAMÖKIT
RAVINTOLA NIINIPUU

Ylössaarentie 35 | 0500 259 378
paula@okkola.fi | www.okkola.fi

Imatran Purjehdusseura ry:n toimintakertomus vuodelta 2021

Yleistä

Koronaepidemia rajoitti jonkin verran kesälle suunniteltuja tapahtumia, mutta pääosin toimintasuunnitelman mukaiset seuran omat tapahtumat saatiin järjestettyä.

Seuran hallinto

Hallituksessa toimivat Ismo Tanskanen kommodorina ja Ari Pärnänen varakommodorina, Ismo Kurki sihteerinä, Jukka Kallonen, Markku Bragge ja Reima Väinölä. Hallitus on kokoontunut toimintakaudella neljä kertaa.

Seuran toimihenkilöinä toimivat

- Eerik Hocksell jäsenrekisterin ylläpitäjänä, taloudenhoitajana ja kirjanpitäjänä.
- Risto Vesanto ja Sauli Kanerva toiminnantarkastajina, varalla Esko Pekala ja Päivi Vesanto.
- Reima Väinölä kilpailupäällikkönä.
- Ismo Kurki katsastuspäällikkönä ja katsastajina Tomi Lakka, Markku Kelosuo ja Hannu Mäkelä.
- Markku Kelosuo tukikohdan majoistaavana.
- Risto Hyypöläinen navigaatiojaoston johtajana.
- Eerik Hocksell kotisivujen ylläpitäjänä.
- Ismo Kurki Facebook ja WhatsApp ylläpitäjänä.

Kokoukset

Seuran kevätkokous pidettiin 28.4.2021 sekä lähi- että netti-kokouksena. Kokoukseen osallistui 19 jäsentä. Kokouksessa esitettiin toimintakertomus sekä vahvistettiin tilinpäätös vuodelta 2020 sekä myönnettiin vastuuvapaus hallitukselle ja muille tilivelvollisille. Vuoden impsiläiseksi valittiin Osmo Hänninen. Kokouksen jälkeen ratkaistiin valokuvauskilpailun voittaja. Voittajakuvaksi valittiin Ismo Kurjen kuva "Kalasääsket". Toiseksi tuli Sauli Väisäsen kuva "Vauhdikasta menoa Saimaalla". Kolmanneksi tuli Jukka Kallosen kuva "Pisarat".

Seuran syyskokous pidettiin 16.11.2021 Imatran Kylpylän Messikabinetissa. Kokoukseen osallistui 15 jäsentä. Kokouksessa hyväksyttiin toimintasuunnitelma sekä talousarvio vuodelle 2022 sekä päätettiin jäsenmaksuista, ilmoituslehdessä sekä toiminnantarkastajista. Seuran kommodoriksi kaksivuotiskaudeksi valittiin Ismo Tanskanen. Varakommodoriksi yksivuotiskaudeksi valittiin Jukka Kallonen. Edellinen varakommodori Ari Pärnänen valittiin hallituksen jäseneksi yksivuotiskaudeksi. Seuran hallituksen erovuoroisten jäsenien tilalle valittiin Osmo Hänninen ja Pekka Honkanen kaksivuotiskaudeksi.

Jäsenistö ja veneet

Seurassa oli vuoden lopussa 66 jäsentä. Venerekisterissä oli 41 venettä, joista 25 katsastettiin kesällä 2021.

Seuran kalustosta myytiin tarjosten

perusteella laserit, kiinanjollat ja kaksi vanhaa optimistijollaa sekä pressutalli. Seuralle jäi kaksi optimistijollaa, toinen Lammassaareen ja toinen Vuohisaareen.

Tiedotustoiminta

Seuran tiedotuslehtenä oli Uutisvuoksi, jossa julkaistiin kokouskutsut. Jäsentiedotteita lähetettiin vuoden aikana sähköpostilla ja julkaisemalla ne seuran nettisivuilla.

Seuran internet-sivuja www.imps.fi sekä Facebook-tiliä ja WhatsApp-sovellusta on myös hyödynnetty tiedottamiseen.

Keväällä julkaistiin seuran 32-sivuinen vuosijulkaisu Vimppeli, joka jaettiin tai postitettiin jäsenille. Vimppeli-jäsenlehden kokoamisen ja taiton hoiti Ismo Kurki. Painatus teetettiin Saimaprint Oy:ssä. Vimppelin jakelun hoiti Ismo Kurki. Vimppelistä tuloja tuli hieman enemmän kuin edellisenä vuotena.

Purjehdukset

Kauden avaus, Lipunnostopurjehdus, purjehdittiin Lammassaaresta Vuohisaareen lauantaina 29.5.2021. Matkaan osallistui kolme venettä, ja ne tulivat Virranparkkiin järjestyksessä Altair, Nana ja Maija. Paikalla oli myös neljä muuta venettä. Vuohisaareessa seuran lippu nostettiin yhdessä ja purjehduskausi 2021 julistettiin avatuksi asiaankuuluvien menoin.

Yksipurjehduskilpailu pidettiin

12.6.2021. Siihen osallistui seitsemän venettä. Sijoitukset paremmuusjärjestyksessä olivat Lady Alice (Reima Väinölä), Charme (Antero Lattu), Piika (Kimmo Hautamaa), Nana (Osmo Hänninen), Gina (Ismo Tanskanen), Tatatu II (Hannu Viitikko, JVS) ja Maija (Sauli Väisänen).

Kyläniemi Runt DH -kilpailuun osallistui ImpS:stä Lady Alice (Reima Väinölä) ja Piika (Kimmo Hautamaa). Lady Alice sijoittui pienessä luokassa toiseksi (2/9) ja Piika isossa luokassa kolmanneksi (3/11).

Ruskapurjehdus kilpailtiin 4.9.2021 navakassa pohjoistuulella reitillä Lammassaari – Laivaluoto – Vahvasalonen risti-viitta – Lammassaari (19,6 NM). Kilpailussa oli mukana vain yksi vene ja yksi purjehtija (Nana, Osmo Hänninen).

Tiistapurjehduksiin osallistui vain harvalukuinen joukko veneitä. Tuloksia ei kirjattu.

Satamatoiminta

Veneiden laskut ja nostot on järjestetty omatoimisesti.

Entisestä varastosta jouduttiin luopumaan uuden karavaanarialueen vuoksi. Seuran materiaali siirrettiin talkoilla 18.5.2021 uuteen varastoon entiseen roska/jäteöljykatokseen, joka kunnostettiin.

NewPort Imatran satamapäällikkönä jatkoi Juhani Turpeinen. Vuoden lopulla tuli tietoon, että Lammassaaren

satamaan on mahdollisesti tulossa uusi operaattori New Port Imatran tilalle. Uuden yhtiön omistajia ovat satamapäällikkö Juhani Turpeinen ja Suunto Oy:n toimitusjohtaja Heikki Nortta. Imatran kaupunki ei ratkaissut asiaa vuoden loppuun mennessä.

Muu toiminta

Kuivapurjehdusiltoja järjestettiin Messi-kabinetissa 24.1. (9 osallistujaa) ja 21.2. (2 osallistujaa) sekä 21.3. Teamsilla (10 osallistujaa). Aiheina olivat Vendee Globe -yksinpurjehduskilpailu, purjehduskirjallisuus sekä purjehtijan digitaaliset työkalut.

Tukikohta

Virranparkin lokikirjassa oli 118 (142/2020) käyntimerkintää. Puutalkoot pidettiin 30.5.2021, mukana tal-

koissa oli 14 henkilöä. Juhannusjuhlat vietettiin perinteisin menoin 17 henkilön voimin. Tukikohtaan rakennettiin grillikatoksen viereiselle kalliolle uusi haaveilupenkki.

Taloudellinen toiminta

Seuran tuotot ovat koostuneet perinteiseen tapaan pääasiassa jäsenmaksuista sekä Vimppelin mainostuloista. Vuonna 2021 tuottoa saatiin myös seuran kaluston myynnistä.

Kuluista suurimpia vuonna 2021 olivat tukikohdan vuokra ja seuran jäsenmaksu Suomen Purjehdus ja Veneilyliittojärjestölle.

Laajennettiin MobilePayn käyttöä katsastusmaksuihin. Seuran taloudellinen tulos vuodelta 2021 oli kaluston myymisestä johtuen reilusti positiivinen.

Kahvila-ravintola • Catering • Tilaussauna • Caravanalue



**Tällä kupongilla
saat toisen pizzan
puoleen hintaan!**

**Alennus normaalihinnoistamme,
alennus edullisemmasta tuotteesta.**

Tarjous voimassa 31.8.2022 asti.

Kaveripizza! Tuo kaverisi pizzalle!

Lamassaarentie 11, 55420 Imatra

www.kolmeankkuria.fi

info@kolmeankkuria.fi

p. 040 1833 828

Kuvakilpailun voittaja

Kevätkokouksessa pidettyyn kuvakilpailun voittajaksi äänestettiin Sauli Väisäsen ottama valokuva "Kalastajat".



M/S Roope-Saimaa on tuttu näky Saimaan retkisatamissa

Pidä Saaristo Siistinä ry on valtakunnallinen ympäristöjärjestö, joka edistää konkreettisin teoin meri- ja järvi- luonnon hyvinvointia. Yhdistyksen toiminta-alueita ovat Saaristomeri, Itäinen Suomenlahti, Pohjanlahti, Saimaa, Päijänne ja Pirkanmaa, joissa Roope-alukset alushenkilöineen pitä-

vät huolta Roope-palvelupisteistä ja retkisatamista. Yhdistyksellä on neljä Roope-huoltoalusta, joista Saimaalla työskentelee M/S Roope-Saimaa.

Konkreettisen ympäristötyön lisäksi Pidä Saaristo Siistinä ry on mukana useissa ympäristöprojekteissa ja järjestää erilaisia kampanjoita. Esimerkiksi kaupungeille suunnattu Mahanpuruja muovista-kampanja herättelee huomiota hulevesiin kulkeutuvien jätteen haitoista. PSS ry:llä on myös Roope-satamaohjelma venesatamille,



Kuva Kylmäsaaresta Terhi Takkinen

Siisti Biitsi-rantojensiivoustalkoo-ohjelma sekä Siisti Biitsi-kummikouluohjelma.

Kauan kaivattu uusi huoltoalus

Retkisatamien huoltotyö vaatii asianmukaisen kaluston. Kesällä 2021 Saimaalle valmistui kauan kaivattu uusi M/S Roope-Saimaa. Saimaan vesistöalueen erityispiirteet sanelivat tietyt vaatimukset aluksen ominaisuuksiin. Kapeiden väylien vuoksi alus muodostaa vain vähäistä aallokkoa, aluksessa on matala syväys ja pitkä keularamppi, joka mahdollistaa Saimaan matalien rantojen retkisatamahuollon. Saimaalla M/S Roope-Saimaa miehistöineen huoltaa noin 65 retkisatamakohdetta. Lisäksi retkisatamahuoltoa tekevät Savonlinnan pohjoispuolella PSS ry:n huoltosopimuksilla Järvipelastajat ja yksityiset huoltohenkilöt.

Aluksella työskentelee aina kaksi alushenkilöä. Heillä on merenkulun pätevyyskirjoista (Traficom) kuljettajankir-

ja ja kansimiehen pätevyys. Timo Vorne on toiminut M/S Roope-Saimaan päällikkönä menneen kesän.

- Olen ajanut sisävesillä matkustajaluksia aikaisemmin ja minulla on kuljettajankirja.

Siksi olin sopiva tähän työhön, Timo Vorne kertoo.

Uuden aluksen myötä viikkotyön

rytmi on palautunut aiempaan, viikon jaksoihin. Aluksella on kansitilaa reilusti, joten varusteita ja polttopuita mahtuu kyytiin hyvin. Paluumatkalle retkisatamista kerätään jätteitä ja aluksen suuriin jätevesisäiliöihin pumpataan kelluvista imutyhjennyslaitteista käymäläjätettä isot määrät.

Huoltoalus M/S Roope-Saimaa

- valmistui kesällä 2021
- aluksen rakensi HL-Metal Oy Paraisilla
- pituus 18 metriä, leveys 6 metriä
- nosturi puukuormien nostoa varten, septitankit, pumput kelluvien imutyhjennysasemien tyhjennystä varten, suuret tarvike- ja työkalulaatikat, kansitilaa runsaasti
- kulkunopeus n. 8 solmua, polttoaine diesel
- yksi pääkone, akseliveto, tehokas keulapotkuri
- nykyaikainen ja tekninen ohjaamo
- kotisatama Puumala

Täyttä työtä aamusta iltaan

Retkisatamien huoltokausi alkaa toukokuussa ja kestää syyskuun loppuun saakka. M/S Roope-Saimaa miehistöineen liikennöi arkipäivinä, lähtee liikkeelle maanantaina aluksen lastaamisen jälkeen ja palaa kotisatamaan perjantaina. Työpäivien ajan miehistö asuu aluksella. Työpäivän aikana ehtii käydä yhdestä kymmeneen retkisatamakohdetta, riippuen kohteissa tehtävistä töistä ja etäisyyksistä. Silloin tällöin alus tekee myös lyhyempiä pistokeikkoja kotisatamasta Puumalasta käsin. Esimerkiksi Savonlinnassa alus käy noin kaksi kertaa kaudessa polttopuuhuoltoa tekemässä.

- Aamulla herätään seitsemältä ja liikkeelle lähdetään kahdeksalta saaresta tai aloitetaan lastaus kotisatamassa. Sitten kierretään suunnitellulla reitillä olevat retkisatamat, joissa huolletaan huussit ja tulipisteet, tyhjennetään jäteastiat ja jätetään mahdollinen puulasti. Samalla silmäilläään retkisataman turvallisuusnäkökohtia ja puutteita sekä korjataan aikataulun puitteissa pieniä vaurioita. Päivä päättyy viimeistään klo 20, listaa Timo Vorne päivän kulkua.

Retkisatamat ovat kaikki erilaisia, vaikka samoja palveluja sisältävätkin. Satamissa on nuotiopaikkoja, huusseja, jäteposteitä, puuvajoja ja joissakin sauna. Suosituissa retkisatamissa on muita enemmän työtä muun muassa jätemäärien vuoksi.

- Rokansaari on erilainen kuin muut, koska siellä on seitsemän vuokramökkiä, jotka kuuluvat huoltomme piiriin.

Rokansaari on suosittu retkeilijöiden keskuudessa, joten siellä käydään huoltotöissä useasti myös pistokeikkoina. Myös saunalliset saaret, kuten Satamosaari ja Ruuhonsaari, ovat suosittuja. Saunallisiin paikkoihin on erityisesti puun ajoa, toteaa Timo Vorne.

Roope-palvelut mahdollistavat kestävä retkeilyn kauniissa vesistöissämme. Jätepisteet tarjoavat paikan roskille ja huussit ihmisten tarpeille. Retkisatamassa voi olla myös tiskipiste niin, että harmaat vedet suodattuvat maahan. Saunallisiin retkisatamiin tehdään polttopuuhuoltoa tarpeen mukaan.

Kaikki Roope-palvelupisteet, Roope-satamat ja septit löydät Roope-kartaltamme, jonka voit kätevästi lisätä ”sovellukseksi” puhelimesi näytölle. Löydät Roope-kartan verkosta osoitteesta roopekartta.fi.

Työ puhtaiden järvien puolesta tarvitsee tukeasi! Liity jäseneksi osoitteessa pidasaaristosiiistina.fi/liityjaseneksi.

Muistathan myös retkisatamien mahdolliset puunhuolto- ja saunamaksut, jotta nuotiopuita ja löylyä riittää seuraavallakin retkelläsi!

Lahjoita likaisiin töihin! Voit tehdä kertalahjoituksen tai ryhtyä kuukausilahjoittajaksi, katso eri lahjoitusmuodot sivuiltamme pidasaaristosiiistina.fi/lahjoita.

Teksti: Terhi Takkinen

Veneen nimi	Tyyppi	Vm	Reknro	Purjenro	Pituus	LYS	Puhelin, VHF
Aino	Ohlson 29	1980	L9634	4310	8,8	1,06	050 3210133
Altair	First 35	2010	A58874	11180	10,85	1,26	040 5233229, VHF
Amare	Ohlson 29	1973	A53046	10891	8,85	1,06	050 3388440
Beijum	Ohlson 22	1974	O13777		6,5		0445589577, VHF
Chandi	Inferno 29	1984	U50387	4518	8,8	1,14	040 5590093, VHF
Charme	H	1985	A50487	772	8,28	1,08	0400 554379
Dream On	Irwin 52 Ketsi	1980		10174	15,85	1,24	0500 651935, VHF
Estelle	H	1986		800	8,28	1,08	050 3398174
Gharadi	Sunshine 325	1982	L10484		9,96	1,1	040 5130363, VHF
Gina	Teemin	1987	L8853	5272	6,5	0,99	040 0340382
Gladan	Finn 26	1980	H70318	1924	8,07	1,03	050 3500995, VHF
Hups	Finn 26	1979	H71218	1153	8,07	1,03	040 5502356
Kaiju	Norppa	1989	M28517		9,9		040 1509010
Laurantti	Sevener 32	1984	L9829	3616	9,6	1,09	0400 266685
Lepa Kupu	Hanse 312	2003	U52449	9964	9,45	1,14	041 4374150
Lisa	Guy 22	1977	H71691	1466	6,6	0,99	050 5402701
Lurifax	H	1974	R56963	141	8,28	1,08	0500 251533
Maija	H-35	1982	S17922	232	10,5	1,13	0400 250425
Marjaana	Finn Express 83	1982	K46068	2591	8,3	1,08	040 5455187
Marlee	Jon 30	1978	R50557	1244	9,06	1,09	0500 553748
Matilda	Finn Gulf 335	1996	O12186	8471	10,2	1,19	040 5321910, VHF
Maude 2	Hollantilainen	1991	M8397		9,8		0400 650022
Merete	Ohlson 29	1974	M14026	559	8,85	1,06	0400 400126
Mia Maria	Ohlson 29	1983	A50353	2962	8,8	1,06	050 5615080
Nana	Siesta 32	1983	L7178	3202	9,7	1,15	040 5590058, VHF
Nuotta	Jasmine 25	1973		356	7,62	1	050 3208919
Papy Tankero	H	1976	V27563	421	8,28	1,08	0400 653361
Paula	Inferno 31	1985	A52863	3814	9,45	1,16	040 5023251, VHF
Piika	EF 34	2004	H71219	9815	10,42	1,22	040 8205033, VHF
Plutten	Avance 245	1983	U50324	3614	7,46	1,02	050 4546296
Päivi	Kings Cruiser 33	1975	R52635	723	10,14	1,07	0400 666971, VHF
Random	Marieholm Seacat			10781	6,35	0,92	050 4121557
Sabrina	Fingulf 33	2002	X16164	9482	10,13	1,24	040 5129242, VHF
Serena	H	1972		53	8,28	1,08	040 7320790
Shark	Colin Archer 30	1989	A50229	7056	9,2	1,01	050 3643643, VHF
Solina II		2016	P36622	11710	7,65		044 2868780
Tinttus	B31 mk II	1976	L6543	10712	9,38	1,06	040 5517482, VHF
Ventura	First 36s7	1996	P20627	11786	10,9	1,21	040 5935144, VHF
Wilhelmina	Jon 30	1976	L8241	986	9,06	1,09	040 5568526

ImPS toimintakalenteri 2022

Kuukausi	Päivä	Tapahtuma	Paikka	Järjestäjä
Tammikuu	SU 23	Hallituksen kokous 1	Messi	Kommodori
Helmikuu	SU 20	Hallituksen kokous 2	Messi	Kommodori
Maaliskuu	SU 13	Kevätkokous	Messi / Teams	Hallitus
	SU 13	Kuivapurjehdusilta / EKVAS	Messi / Teams	Sihteeri
Huhtikuu	PE 15	Vimppelin aineiston DL		Ismo K
	SU 24	Hallituksen kokous 3	Messi	Kommodori
Toukokuu	SU 10	Hallituksen kokous 4	Teams / Messi	Kommodori
	TI 24	Katsastus	Satama	Katsastajat
	TI 24	Tiistaipurjehdus	Satama	
	TO 26	Lipunnostopurjehdus	Imatra-Virranparkki	Osmo
	LA 28	Astuvan ukon regatta	Ristiina	
	TI 31	Tiistaipurjehdus	Satama	
	TI 31	Katsastus	Satama	Katsastajat
Kesäkuu	TO 2	Katsastus	Satama	Katsastajat
	LA 4	Yhdessä vesille/jäsenhankinta -tapahtuma	Satama	Hallitus
	TI 7	Tiistaipurjehdus	Satama	
	KE 8	Katsastus	Satama	Katsastajat
	LA 11	Imatra Single-handed	Satama	Osmo
	TI 14	Tiistaipurjehdus	Satama	
	LA 18	Kyläniemi Runt DH ja Single-handed	Sarviniemi	LrPS ja RiPS
	TI 21	Tiistaipurjehdus	Satama	
	TI 28	Tiistaipurjehdus	Satama	
Heinäkuu	LA 2	Viinijuhlapurjehdus	Kuopio	KuoPS
	SU 3	Kallavesj-regatta	Kuopio	KuoPS
	TI 5	Tiistaipurjehdus	Satama	
	KE 6	Linnansaari-purjehdus	Järvisydän	VPS
	LA 9	Ooppera-regatta	Savonlinna	SIPS
	LA 30	Joutsenpurjehdus, matkakisa	Joutseno	JV
	SU 31	Saimaaregatta, ratakisa	Joutseno	LrPS
Elokuu	TI 2	Tiistaipurjehdus	Satama	
	TI 9	Tiistaipurjehdus	Satama	
	TI 16	Tiistaipurjehdus	Satama	
	LA 20	Ristisaaren malja	Rokansalo	MPS
	TI 23	Tiistaipurjehdus	Satama	
	LA 27	Puutalkoot	Virranparkki	Majaisäntä
	TI 30	Tiistaipurjehdus	Satama	
Syyskuu	TI 6	Tiistaipurjehdus	Satama	
	LA 10	Ruskapurjehdus Saimaalle	Saimaa	Osmo
	TI 13	Tiistaipurjehdus	Satama	
	TI 20	Tiistaipurjehdus	Satama	
	TI 27	Tiistaipurjehdus	Satama	
Lokakuu	TI 4	Tiistaipurjehdus	Satama	
	SU 23	Hallituksen kokous 5	Messi	Kommodori
	SU 23	Kuivapurjehdusilta Saimaan purjehtijapäivät	Messi	
Marraskuu	SU 20	Hallituksen kokous 6	Messi	Kommodori
	SU 20	Syyskokous	Messi	Kommodori
	SU 20	Kuivapurjehdusilta	Messi	
Joulukuu	SU 18	Kuivapurjehdusilta	Messi	

Vimppeli 2022

ImPS

Kuva: Ismo Kurki