

Meripartiolippukunta Myrskypoikien lippukuntalehti

# AHTERPEILI

I/2018

30.1.2018



Meripurakk  
TALL SHIPS' RACESSA





# SISÄLTÖ

1 / 18

## PÄÄKIRJOITUS

*Johannes Vahtoranta*

3

## OTA TUOLTA SPONSORIKASSASTA...

*Johannes Vahtoranta*

5

## I MATKAPURJEHDUS

*Rauma-Turku - Johannes Vahtoranta*

6

## S/Y MERIPURAKK

*Alusesittely - Jan-Erik Engren*

10

## THE TALL SHIPS' RACES

*Turku-Klaipeda - Teemu Tamminen*

12

## VAUHDIKAS PALUU KOTIIN ITÄISELTÄ ITÄMERELTÄ

*Klaipeda-Rauma - Matti Hautero*

18

## AHTERPEILI 1 / 18

PÄÄTOIMITTAJA:

Johannes Vahtoranta

TAITTO & GRAAFINEN TOTEUTUS:

Jan-Erik Engren

JULKAISUPÄIVÄ: 30.1.2018

KANSIKUVA: Meripurakk Tall Ships' Racesin toisen kisalegin startissa Utön edustalla. Kuva: Turun Sanomat / Juha Paju.

JULKAISIJA: Meripartiolippukunta Myrskypoijat ry, [www.myrskypoijat.fi](http://www.myrskypoijat.fi)

ISSN: 1456-4459 LEVIKKI: 150 kpl



# PÄÄ- KIRJOITUS

Myrskypoijat on raumalainen meripartiolippukunta, joka sai alkunsa 85 vuotta sitten parhaalla mahdollisella tavalla eli poikien omasta aloitteellisuudesta.

Teksti: Johannes Vahtoranta

Tuolloin vuonna 1933 joukko poikia Rauman Partiopoijista päätti perustaa oman meripartiotoimintaan suuntautuvan Tylli-vartionsa. Ajangon veljekset olivat saaneet käsiinsä englantilaisen partiokäsikirjan, josta löytyi meripartiota käsittelevä luku. Näin syttyi kipinä, joka johti tietävästi maamme ensimmäisen meripartio-vartion perustamiseen.

Joka tapauksessa Tylli-vartio sai alkunsa ja meripartiotoiminta sai sijaa osana lippukunnan toimintaa. Viisikymmentäluvun alkupuolella lausuttiin Myrskypoikien syntysanat Rauman Partiopoikien jakautuessa kolmeksi uudeksi lippukunnaksi. Virallisesti Myrskypoijat rekisteröitiin omaksi lippukunnakseen vuonna 1953. Me myrskypoijat katsomme lippukuntamme toiminnan kuitenkin alkaneen Tylli-vartion perustamisesta.

Miksi sitten tarinan alku – tuo mainittu aloitteellisuus – on niin olennaista? Kaikessa partiotoiminnassa eräitä olennaisimpia periaatteita ovat pyrkimys kasvattaa lapsista ja nuorista aktiivisia ja aikaansaavia ihmisiä sekä antaa jo nuorille paljon valtaa ja vastuuta omissa toiminnassaan. Tylli-vartion synty kuvaa hyvin näitä periaatteita. Perusta- ►►





► jājāsēniin heidān partiopolkunsa alkuvaiheissa juurutettu asenne ja itseluottamus oli jo antanut sellaiset lähtökohdat, joista he uskalsivat rohkeasti ja menestyksekkäästi lähteä tavoittelemaan omakseen kokemaa meripartiotoimintaa.

Olemme nyt 85 vuoden ajan pyrkineet olemaan Tylli-vartion perinnön arvoisia ja tarjoamaan purjehduskaudesta toiseen yhä uusille pojille ja nuorille miehille mahdollisuuden oppia uutta ja kasvaa ihmisinä meripartiotoiminnan haastavin ja palkitsevin keinoin. Runoilija Tauno Koskela on runossaan Muist raumlaine todennut "pia Raum o laevoistas klaar" viitaten purjelaivojen ajan päättymiseen. Jos näin vääjäämättä kävikin, on Myrskypoijat veneineen ja merireissuineen pitänyt sitkeästi yllä sitä liekkiä, joka paloi myös niiden nuorten miesten sisimmissä, jotka aikoinaan hakeutuivat merille kasvaen siellä mittaansa.

Kesän 2018 lähestyessä Myrskypojoissa asiat ovat hyvin ja suunta tulevaisuuteen on kirkkaana mielessä. Lippukunnassamme on toimivia ryhmiä kaikissa partio-ohjelman mukaisissa ikäkausissa kahdeksanvuotiaista sudenpennuista 18-22 -vuotiaisiin vaeltajiin. Ja riittää meitä aikuisiakin tekemässä ja tukemassa. Yhteensä jäseniä on noin parisataa, vuotuinen vaihtelu huomioiden. Varsinaisen meripartiotoiminnan lisäksi osallistuu jäseniämme tänäkin vuonna lukuisille retkille, leireille ja kursseille, joita järjestetään niin osana lippukunnan omaa toimintaa kuin muiden lippukuntien, partiopiirien ja Suomen Partiolaisten toimestakin. Kesän kohokohta tulee olemaan valtakunnallinen meripartioleiri Satahanka XIII Loviisassa, jonne viemme myös useita veneitämme leirin käyttöön. Meripurakan lisäksi venekalustoomme kuuluu kaksi kuusimetristä

Helmsman My -koulutuspurjevenettä ja pienempiä jollia. Kaupungissa tukikohtamme on Partiotalolla ja purjehdus- sekä leiritoiminnan keskuksena toimii omistamamme Partiokarin saari Rauman edustalla. Rauman purjehdusseura on tärkeä kumppanimme ja seuran telakka sekä Kuuskarin purjehduskeskus tarjoavat loistavat tilat veneiden säilytykseen ja käyttöön. Asiamme ovat siis varsin hyvin, josta on paljolti kiittäminen tukijoitamme ja yhteistyökumppaneitamme.

Olemme päättäneet ottaa meripartio-ohjelman mukaisen purjehdustoiminnan sille kuuluvalla paikalla, eli kaiken toiminnan keskiöön. Koska olemme meripartiolaisia, on olennaista, että tarjoamme kaiken ikäisille jäsenillemme mahdollisuuden osallistua meripartio-ohjelmaan sen parhaassa toimintaympäristössä ja viitekehyksessä, eli kolin päällä. Vuonna 2017 toteutettu Tall Ships' Race -projekti osoitti, että tahto ja osaaminen purjehdustoiminnan hiomiseksi yhä kirkkaammaksi timantiksi on olemassa. Seilaaminen eri muodoissaan on ollut aktiivista ja tasokasta kautta lippukunnan historian,

mutta kovin pitkäjänteisesti sitä ei ole aina suunniteltu, vaan on menty kesä kerrallaan. Tulevaisuudessa haluamme olla tässäkin entistä parempia ja pitää huolen, että tarjoamme elämyksiä ja oppimisen kokemuksia nuorillemme parhaalla mahdollisella tavalla parhaissa mahdollisissa tilanteissa. Tällä kertaa seuraavaan TSR-osallistumiseemme tuskin menee kolmeakymmentä vuotta! ■

Myrskypoijat veneineen ja merireissuineen pitänyt sitkeästi yllä sitä liekkiä, joka paloi myös niiden nuorten miesten sisimmissä, jotka aikoinaan hakeutuivat merille kasvaen siellä mittaansa.



# OTA TUOLTA SPONSORIKASSASTA...

Eräässä kotimaisessa takavuosien suosikkikomedias-  
lausahdettiin otsikon virke kun rallitiimin auto oli ensin lii-  
mattu täyteen tarroja.

Teksti: Johannes Vahtoranta

**M**eripurakan purjehdittua kotisatamas-  
taan kohti Turkuja ja Tall Ships Racesia  
oli myös vanha rouva saanut poikkeuk-  
sellisen sporttisen ulkoasun yhteistyö-  
kumppaniemme mainosten myötä.

Partiotoiminnan ja kaupallisten tiedotteiden yhdis-  
täminen ei näin näkyvällä tavalla ole kovin yleistä.  
Tälläkään kertaa emme olleet valmiita liittämään  
Meripurakkaa, Myrskypoikia tai ylipäätään parti-  
olaisia mihin tahansa tahoon. Halusimme löytää  
tukijoita, joiden toiminta ja taustat olisivat jollakin  
tavalla positiivisesti yhdistettävissä Raumaan, me-  
renkulkuun Myrskypoikiin tai TSR-projektiimme.  
Emme suinkaan soittaneet puhelinluetteloja läpi  
niin kuin ennen vanhaan tavattiin sanoa, vaan lä-  
hestyimme sellaisia tahoja, joiden katsoimme ole-  
van meille parhaita yhteistyökumppaneita. Sanon  
yhteistyökumppaneita, koska halusimme jo lähtö-  
kohtaisesti tarjota suuren yleisön suoraa näkyvyyttä  
vastineeksi mahdollisesta tuesta.

Voin sanoa onnistuneemme tavoitteessamme ja  
uskon, että myös yhteiskumppanimme ovat voi-  
neet olla tyytyväisiä. Tuo tavoite ei ollut kerätä niin  
paljon rahaa kuin suinkin, vaan löytää mainosmyyn-  
nin ja mainosten määrän väliltä sellainen kultainen  
keskitie, jolla kesän TSR-purjehdusten hinnat osal-  
listujille kyettäisiin pitämään tavallisen kesän pitkiä

purjehduksia vastaavina ilman, että koko vene on  
yhtä tilkkutäkkiä.

Emme tavoittele voittoa emmekä maksa kenel-  
lekään toiminnassa olevalle palkkaa tai muitakaan  
korvauksia, emme rahassa emmekä tavarana. Jokai-  
nen veneessä nuorimmasta ensimmäisen reissun  
pojasta kippariin maksaa itse osallistumisensa. Nor-  
maalisti kulut muodostuvat vain ruuasta ja poltto-  
aineesta, mutta TSR-osallistumisen kaikki menot  
mukaan lukien esimerkiksi miehistöjen pitkät vaih-  
tomatkat nostavat kuluja. Yhteistyökumppaniem-  
me ansiosta saatoimme kuitenkin myös kuluneena  
kesänä tarjota purjehdukset sellaiseen hintaan, joka  
lapsiperheelle tai opiskelijanuorelle on vielä useim-  
miten mahdollisuuksien rajoissa; kiitos siitä!

Mainosmyynti oli kuitenkin vain osa TSR-projektia,  
toki siinäkin oppia tuli taas runsaasti. Sponsorien  
etsimisestä aina mainosten teippaamiseen asti. Sitä  
on muuten jännittävää tehdä navakassa tuulessa  
kun vene on laiturissa... Ja seuraavaksi pitää vielä  
opetella tarrojen irrottaminen.

Projektimme oli jaettu kolmeen osaan niin, että  
yksi kokonaisuus käsitti veneen varustelun ja yhtey-  
denpidon kisaorganisaatioon, toinen osa veneen  
ja miehistön valmistelun ja kolmas osa tukijoiden  
hankkimisen ja mainosten toteuttamisen. Työ al-►►





► koi toden teolla vuoden 2016 joulukuussa ja tahti kiihtyi kesää kohti. Paljon jäi viime tinkaankin ja paljon opittiin kantapään kautta, mutta lopussa kiitos seiso. Itse Tall Ships Race sujui Meripurakan ja Myrskypoikien osalta suunnitellusti, eli hyvin. Myös Meripurakki toimi jälleen loistavasti purjehduskauden loppuun, aina lokakuuhun asti. TSR-työryh-

mässämme oli kolme myrskypoikaa ja jokainen vastasi yhdestä projektin osasta. Työtunteja ei laskettu, mutta paljon niitä tehtiin. Ja teki myös moni lippukuntalainen projektiryhmän ulkopuolellakin. Tekemällä oppiminen on osa partiota, siltäkin osin pääsimme varmasti tavoitteeseen! ■

# I MATKAPURJEHDUS

## Rauma- Turku | 3. - 20.7.

Tällä kertaa kesän ensimmäisellä matkapurjehduksella oli tärkeä tehtävä: toimittaa Meripurakki iskukunnossa ja ajoissa Aurajokeen, jotta kisamiehistö saisi lähteä rauhallisesti mielin kohti starttilinjaa.

Teksti: Johannes Vahtoranta

Myrskypojoissa on ollut tapana, että jokaisena kesänä toteutettu vähintään yksi nuoremmille ja ensikertalaisille suunnattu ns. saaristomatki. Näillä noin viikon reissuilla on useasti siirretty Meripurakki Raumalta jonkin Saaristomeren suunnalle, josta pidemmät ulkomaanreissut ovat monesti alkaneet. Ja tätä hyväksi havaittua kaavaa siis jälleen menestyksekkäästi käytettiin.

Vaikka saaristomatki saattaakin tuntua äkkiseltään märkäkorvien lilluttelulta, on tällainen purjehdus ehdottoman tärkeä osa lippukunnan toimintaa ja omalla tavallaan hyvin haastava purjehdus. Vain suojaisilla vesillä ja lyhyin päivämatkoin tarjoutuu ensikertalaisillekin mahdollisuus ottaa osaa vähän

pidemmälle purjehdukselle. Näin saatavan opin ja kokemuksen myötä kynnys osallistua myöhemmin myös avomeri- ja ulkomaanpurjehduksille madaltuu sopivasti, jotta innokkaita seilaajia ja tulevia förstejä ja kippareita riittää vuodesta toiseen.

Saaristopurjehdus on myös vain näennäisesti helppoa ja huoletonta. Väylät ovat monesti matalia ja ahtaita (mainittakoon, että Meripurakan 2,0 m syväys päätettiin aikanaan sillä perusteella, että pohjoiselta Saaristomerenltä Ahvenanmaalle johtavaa Fiskön väylää voitaisiin varmasti ja turvallisesti purjehtia) ja heinäkuussa veneliikenne on vilkasta. Lisätään tähän yhtälöön kokematon 12-15 vuotiaista pojista koostuva miehistö, niin kippari ja försti saavat kyllä olla tarkkoina, käyttäen kaiken taitonsa



Tall Ships' Racen juhlahumua  
Turussa.



ja kantaa suuren vastuun! Ja täytyy vielä muistaa, että partiopurjehdus ei ole vain purjehtimista, vaan jokainen hetki veneessä on myös koulutustilaisuus. Tästäkin reissusta kippari Lassi totesi Turkuun päästyään, että "ensimmäiset pari päivää oli aika tiukkaa kun jatkät eivät osanneet yhtään mitään, mutta sitten alkoi taito karttua ja hommat sujua”!

Lähtöpäivä on aina kiireisin päivä, etenkin kesän ensimmäiselle pitkälle reissulle. Joka vuosi todetaan, että merelle pitäisi lähteä paatilla eikä työmaalla. Mutta kuten sanottua, joka vuosi se todetaan. Ku-

luneena kesänä potentiaalista tuskan hikeä päällystön ohimoille kirvoitti myös tietoisuus siitä, että Meripurakk olisi kotilaiturista irrottuaan yli kuukauden reissussa ja kisalegin miehistö odotti saavansa veneen käsiinsä valmiina TSR-koitokseen. Tällä kertaa lähtöpäivä sisälsi esimerkiksi median edustajien vierailun, viimeiset täydennykset, septitankin tyhjennyksen ja polttoaineen bunkrauksen, joka tavallisuudesta poiketen suoritettiin tällä kertaa pursiseuran telakan laiturissa käsipumpulla. Syynä tähän oli UPM:n sponsoroima BioVerno, jota ei vielä ihan joka meriaseman pumpusta löydy. Lopulta keula ►►





►► kuitenkin suunnattiin kohti raumalaisten omaa Land's End'iä eli Rihtniemeä ja kesän 2017 pitkät purjehdukset alkoivat kerätä mailejaan.

Lähtöpäivän kiireiden myötä Meripurakk ehti ensimmäiseksi yöksi Pyhämaan kalasatamaan, jonne kiinnitettiin vähän ennen puolta yötä. Kalasatama – karttasana Maa-lhamo – on Selkämerellä veneileville vanha tuttu ja turvallinen satamapaikka muuten varsin suojattomalla Rihtniemen ja Lyökin välisellä legillä. Palvelut ovat pikku hiljaa parantuneet sisältäen nykyään grillikodan vankan laiturin

lisäksi. Keväällä näytti tosin uhkaavasti siltä, että talven runtelemaa ponttoonilaituria ei enää uusittaisi. Onneksi Uudenkaupungin suunnalta löytyi tukea ja satamasta huolehtiva Pyhämaan Kalastajaseura sai laiturin kuntoon.

Pyhämaasta purjehdus jatkui Putsaaren länsipuolelta etelään kohti Seksmiilarin selkää. Pyhämaan ja Uudenkaupungin edustat ovat myrskypojille joka kesäistä tuttua purjehdusmaastoa. U:gin edustan jäätyä taakse oli edessä toinen tuttu ja myös historian siipien havinaa kumuava kohde, eli Katanpään



Meripurakk saapuu Aurajokeen.  
Kuva: Vesa Malmsten.



entinen linnakesaari. Katanpään suojaiseen satamaan päättyi siis toinen purjehduspäivä. Tämäkin on Meripurakalle tuttu etappi siitä alkaen kun saari vapautui Puolustusvoimilta vuosituhannen vaihteessa. Onpa laiturissa eräällä aiemmalla reissulla mm. sukkellettu jakoavaimen perässä, joka ei viihtynyt shortsien taskussa veneen keulaan laiturilta kiivettäessä. Satama-altaan syvyyden ja roskaisen pohjan huomioiden työkalu löytyi yllättävästi jo kolmannella sukelluksella, vaikka kyllä Hauteron Matti saikin sitten pulikoida jos ei verenmaku suussa niin ainakin nenässä.

Katanpäässä Meripurak sai myös seurata Rauman Partiotyttöjen kesäkuussa käyttöön vihityn s/y Stillan kiinnittäessä Purakan sivuun. Tästä eteenpäin matka jatkui melkein kokolegimin ajan pääpiirteittäin samoja vesiä. Meripurak on monesti taittanut yhteistä taivalta ”ärppäreiden” edellisen veneen Lady Olaven kanssa, mutta tämä oli ensimmäinen kerta kun Stilla oli mukana menossa.

Ykkösmatkiksen kolmannen päivän teemana oli spinnuttelu, eli suurella myötätuulipurjeella seilaminen. Kippari Lassi oli aiemmin mainitusti havainnut, että nyt perustemppujen osaaminen alkoi olla sillä tasolla, että suotuisassa säässä oli aika siirtyä jo vaativampaan taitoon. Spinnulla lasketeltiin Kihdin selkää etelään kolmisen tuntia Korran loistolta Långön tasalle ja hyvinhän se sujui. Illalla köydet kiinnitettiin Iniön vierassatamaan. Iniössä osa Meripurakan ja Stillan porukasta lähti illalla pienen empmisen jälkeen tansseihin. Useamman kilometrin maantietapaaleen jälkeen paljastui karu totuus: vain käteisellä. Heikohkon käteistilanteen seurauksena tanssit vaihtuivat paluumarssiin veneille. Hauskaa

oli silti!

Neljäntenä päivänä matka jatkui keskisen Saaristomeren läpi. Aamupäivällä ajeltiin vaihteeksi konein ja purjehtimisen sijaan Meripurakan ja Stillan välillä harjoiteltiin VHF-radioiden käyttöä. Iltapäivä kului Ahvensaareen eli Åvensoriin tutustuessa. Vanha kalkkikaivos hylättyine avo- ja tunnelilouhoksineen ja rapistuvine kalkinpolttouuneineen ja tehdasraunioineen on postapokalyptisuudessaan yhtä kiehtova

vuodesta toiseen. Tälläkin kertaa syvä ja kirkasvetinen avolouhos sai annoksen nuoruuden intoa ja energiaa Meripurakan ja Stillan miehistön ja naisiston loikkiessa uimaan vaihteeksi makeaan veteen. Perusteellisen peseytymisen jälkeen purret suuntasivat kohti Rymättylän Ajolanrantaa, jossa illalla oli vuorossa lisää peseytymistä. Siellä nimittäin sijaitsee Maskun Hemmingin Tyttären ja Poikien sauna, jota päästiin lämmittämään Meripurakan kyydissä seilanneen maskulaisen Oksan Hennan ansiosta.

## Vanha kalkkikaivos hylättyine avo- ja tunnelilouhoksineen ja rapistuvine kalkinpolttouuneineen ja tehdasraunioineen on postapokalyptisuudessaan yhtä kiehtova vuodesta toiseen.

Viides päivä olikin tämän reissun lyhyin meripäivä. Tunteja kertyi vain vajaa kuusi ja mileja yksitoista. Reitti kulki varsin suoraviivaisesti Ajolasta Pähkinäisiin. Matkalla suoritettiin mies meressä -harjoituksia Huhtaluodon tasalla. Pähkinäinen on suosittu Turun kaupungin ulkoilusaari, mutta myös osa suomalaista meripartiohistoriaa. Vuonna 1968 järjestetty kolmas valtakunnallinen meripartiolaisten Satahanka-leiri nimittäin kohosi aikoinaan juuri Pähkinäisten nurmikentille. Täältä Meripurakan ja Stillan purjehdus jatkui kuudentena päivänä kohti Pensarin kupeessa sijaitsevaa Lahjasaarta, jossa sijaitsee Lounais-Suomen Partiosäätiön omistama ►►





► etenkin partioveneiden ahkerasti käyttämä partiolaisten tukikohta.

Reissun seitsemäntenä päivänä oli aika todeta, että vähiin käy ennen kuin loppuu. Konetuntejakin oli jo sen verran kertynyt, että ensimmäisestä irtokanisterista päästiin eroon kun tankkia täydennettiin 30 litralla kotimaista mäntyöljydieselä. Tuulta kuitenkin riitti oikein hyvin ja vaihteeksi seilattiin myös reivatulla isopurjeella ja fokalla. Iltaseitsemältä Meripurakk kiinnitti tämän legin viimeistä yötä varten eteläiselle Airstolle Heinänokan partiovenesatamaan. Heinänokka on monen turkulaisen partioveneen kotisatama, mutta onneksi näin heinäkuussa sieltä on usein saatu paikka päiväksi tai pariksi suurimman osan veneistä ollessa merellä.

Lopulta koitti I matkapurjehduksen viimeinen aamu ja jäljellä oli enää reilun kahden tunnin koneajo Aurajokeen, jonne kiinnitettiin 0905. Turussa "ensireissun pojat" ja kokeneempi kisamiehistö

kohtasivat ja saatettiin todeta, että Meripurakk olisi valmiina kilpaan. Vaihdon ohessa jokaisella oli vielä mahdollisuus tutustua Tall Ships Races'in satamatapahtumaan ja tuleviin kilpakumppaneihin. Reissu meni ihan niin kuin aina ennenkin, ja hyvä niin! ■

### I Matkapurjehduksen miehistö:

Lassi Hentonen, kippari  
Henna Oksa  
Onni Renvall  
Vertti Halonen  
Jimi Koponen  
Oskari Korteniemi  
Leevi Lindgren  
Iiro Uussaari  
Anton Vapaavuori  
Ilari Viitasalo  
Oskar Vuorio

# S/Y MERIPURAKK

## ALUSESITTELY

Koostanut: Jan-Erik Engren

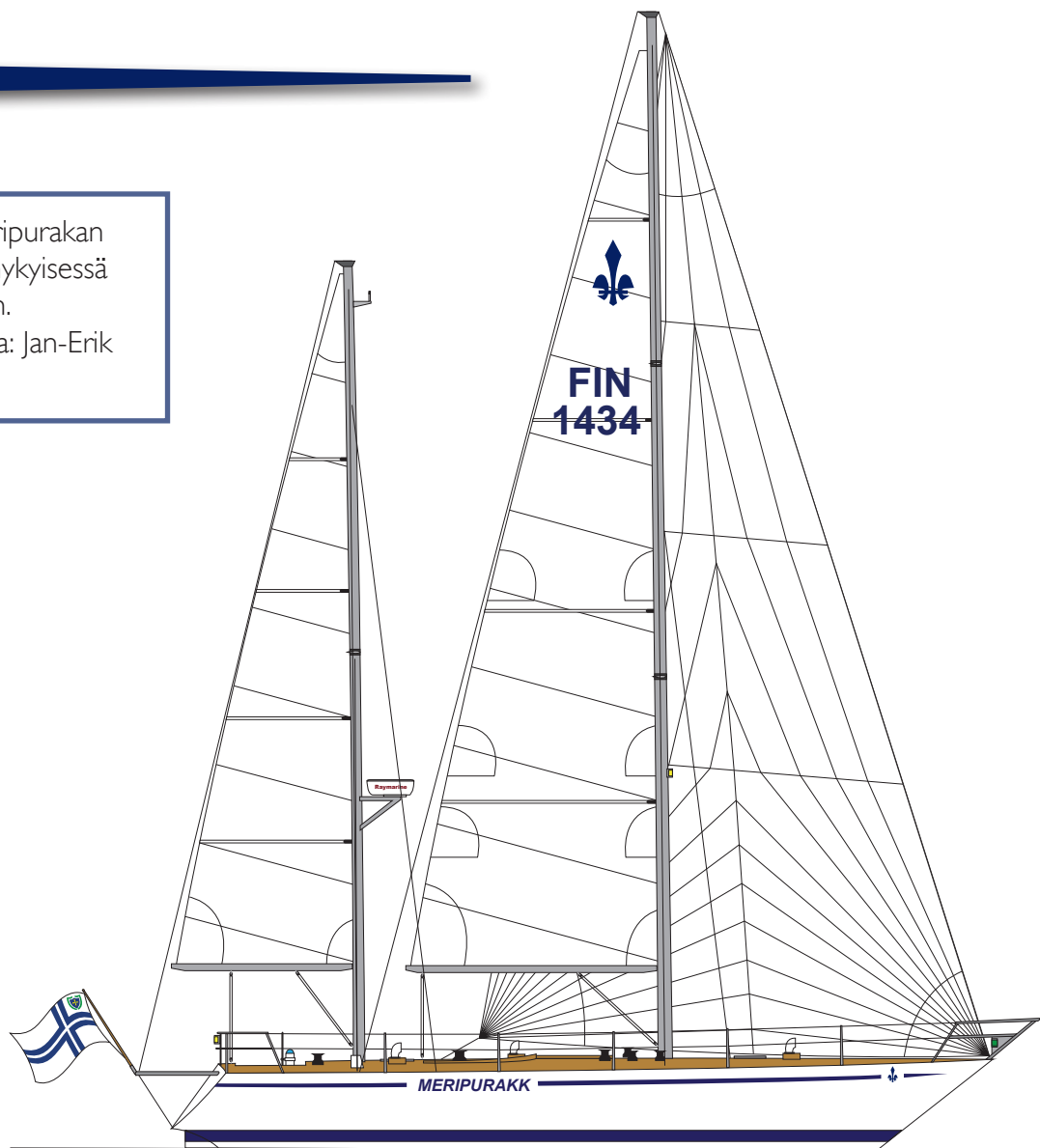
Pitkäaikainen koulutuslukumme S/Y Meripurakk (II) on osoittautunut vuosien saatossa mitä erinomaisimmaksi koulutuslukumme lippukunnallemme. Myrskypoika Matti Pullin mittatilaustyönä meille suunnittelema alus on lippukuntamme aktiivijäsenille melko varmasti kaikin puolin tuttu, mutta muiden lukijoiden yleissivistyksen parantamiseksi Ahterpeili esittelee Myrskypoikien "vanhaa rouvaa" hieman tarkemmin.

|                     |                        |
|---------------------|------------------------|
| Pituus:             | 12,5 m (41 jalkaa)     |
| Vesilinjan pituus:  | 10,0 m                 |
| Leveys:             | 3,8 m                  |
| Syväys:             | 2,0 m                  |
| Paino:              | 12 tn                  |
| Kölipaino:          | 4,1 tn                 |
| Isomaston korkeus:  | 18,3 m vesirajasta     |
| Purjepinta-ala:     | 100 neliometriä        |
| Spinaakkerin ala:   | 125 neliometriä        |
| Makuupaikkoja:      | 12 kpl                 |
| Rakennusmateriaali: | ristiinlaminoitu iroko |
| Rakentaja:          | Länsivene Oy, Rauma    |
| Laskettu vesille:   | 16.7.1979              |



S/Y Meripurakan  
profiili nykyisessä  
asussaan.

Grafiikka: Jan-Erik  
Engren.



# MYRSKYPOJAT KIITTÄÄ TUKIJOITAAN!

Marva Group Oy

John Nurminen Marine Oy

UPM Biofuels

Rauma Marine Constructions Oy

Sata-Seri Oy

Osuuskauppa Keula





Meripurakk spinnu hyvässä vedossa heti Tall Ships' Racen toisen kisalegin startin jälkeen. Kuva: Turun Sanomat / Juha Paju.





# THE TALL SHIPS' RACES 2017

## Turku - Klaipeda

Tämä kokonaiskilpailun toinen legi oli nopea, mutta tapahtumarikas matka Turusta Klaipedaan Meripurakan kyydissä. Odottelimme kisaosuuden kestävän meidän osaltamme kolmesta neljään vuorokauteen, vaan toisin kävi.

Teksti: Teemu Tamminen

**L**opulta merelläolotunnit taisivat kokonaisuudessaankin jäädä alle kolmeen vuorokauteen. Matkaan lähdimme Turusta 23.7. muutama-  
man satamassa vietetyn satamapäivän jälkeen ennen viittä iltapäivällä.

### Purjeiden paraati

Aurajoen vierassatamassa irrotuslupaa odotellessamme kovin tutun oloista musiikkia kantautui korviimme vastarannalta. Darth Vader ja Luke Skywalker olivat saaneet odottelusta tarpeekseen ja valmistautuivat välienselvittelyyn General Zaruskin puomin päällä. Irrotuksen myötä Hj. Nortamon kirjoittama Merimiäste läksilaul saatteli meidät matkaan Aurajoesta.

*Ulos mailmaha viä  
meijä jäljetön diä  
merell laudottem bääll.  
Kauas pois pala miäl,  
kauas sinn, misä auring ai lämmindäs  
lua,  
misä huajuvap palmu meill varjoas sua.  
Ko siällt tarppeks o ollt, ni mek kotti  
jällt tlee.  
Hiivuvee, haaluvee, hiivuvee!*

General Zaruskin musiikkivalinta oli Tähtien sodasta tuttu Imperial March. Myös edellämme menneellä Sedovilla oli omat musiikkinsa. Kyllä mastokaiuttimia olisi taas tarvittu, sillä jäimme pahasti alakynteen äänentoistossa. Purjeiden paraati Airstolla oli upea kokemus. Purjeiden noston jälkeen matkamme taittui isojen purjealusten mukana, täy- ➤





►► sin purjein ja runsaslukuisen yleisön keskelle pujotellen. Muutamat moottoriveneilijät saivat sykkeemme nousemaan pälistellessään ohikulkevia aluksia keulamme edessä. Sedovin ja media-aluksen välistä löytyi kuitenkin Purakan mentävä rako ja sen jälkeen oli liikenne ruuhkistakin päästy. Kun katsojavareiden aiheuttamista sydämentykytyksistä oli selvitty, pystyimme keskittymään matkamme toiseen vaiheeseen; mahdollisimman lähelle lähtölinjaa yöksi, jotta olemme ajoissa seuraavana päivänä. Spinnu ylhäällä purjehdimme illan kohti Utön satamaa. Yön jo pimentyessä laskimme purjeet ja kuulumme kun isommat alukset ilmoittivat kisan johdolle suunnitelmistaan: *"Race Control here is Krusenstern we are going to anchor on the starting line, over."* Yöllä saapuessamme satamaan oli siellä jo kohtalaisen täyden näköistä, mutta sopu sijaa antaa, ja onnistuu se taskuparkkeeraus näemmä Purakallakin.

## Kilpailu

Luokkamme (D) lähtö oli viimeisenä ja saimme seurata isompien alusten lähtöjä hyvän tovin ennen omaa vuoroamme. Varaslähtöön sortui ainakin General Zaruski, joka selvisikin uudelleen lähtölinjan oikealle puolelle vasta D-luokan veneiden kanssa. Nostimme spinaakkerin heti lähtölinjan

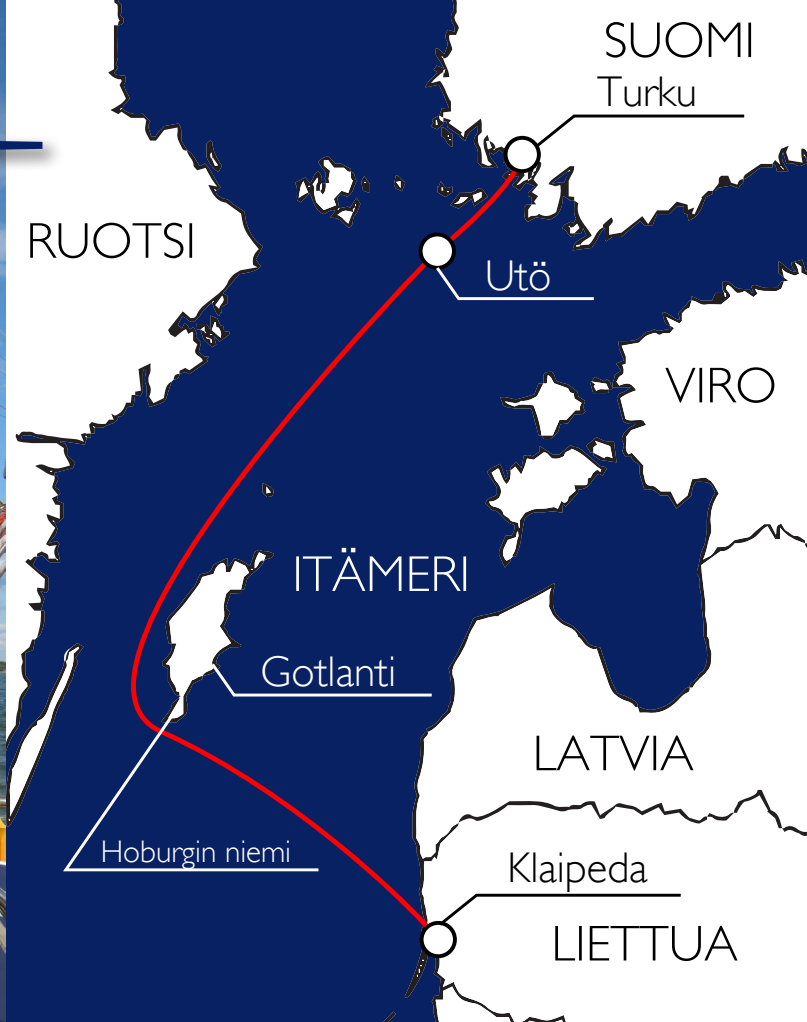
ylitettyämme ja saimmekin ajaa lähes vuorokauden spinnu ylhäällä. Gotlannin länsipuolella tuulen yltyessä broachin riski kasvoi ja ajaminen halutun kurssin mukaan muodostui haasteelliseksi. Purjeiden kääntäessä alusta tuuleen täytyy peräsinkulmalla kompensoida tuo voima. Muutaman yrityksen jälkeen Purakan hivuttaminen sopivaan kurssiin ja peräsinkulman saaminen ihanteelliseksi onnistui. Tuulen suunnan hieman kääntyessä ja voimakkuuden entisestään kasvaessa jouduimme laskemaan spinaakkerin ja nostamaan genoan uudelleen. Ennen purjeen vaihtoa olimme taittaneet matkaa 8 solmun vauhtia lähes 24 tunnin ajan.

*Kon duul puhku ja aallo nep pauha  
Sillo meill' alka amoton dyä*



Meripurakan miehistö Turussa ennen lähtöä purjeiden paraatiin. Takarivissä vasemmalta: kippari Mikael De Meulder, försti Jan-Erik Engren, Juho Ajanko, Matias Mäntynen, Teemu Tamminen, Atte Laiho ja Hans Pihlajamäki. Eturivissä vasemmalta: Henna Oksa, Helena Laukkoski ja Tuomas Pietilä.





*Sillo miähill ei suadakka rauha  
Olkoon bäev sitt taikk' syyspimi yä*

Hoburgin nokan jälkeen koillistuuli pääsi täydellä voimallaan kimppuamme. Tuulen nopeus oli siedettävät 13 m/s, mutta tuulen nostama aallokko – kuten tuulen suuntakin – uudella kurssillamme sivuvastainen; noin 50 astetta keulasta vasemmalle. Tilanne alkoi vaatia pikaista purjeen vaihtoa, vaan kenkkuileva VHF:n tangentti viivästytti pakollista sijaintitiedon välitystä kisajohdolle. Kipparin taistellessa elektroniikkaa vastaan päätös purjeiden vaihdosta lykkääntyi. Lopulta sijaintimme saatiin välitettyä Kupittaan Henrikin Poikien s/y Henrikaan käsi-VHF:n avulla, ja sieltä eteenpäin kisajohdolle. Isopurje reivattuna ja genoa fokkaan vaihtuneena kisa jatkui kohti Klaipedaa.

*Vede vallas o skandäkk ja reeling  
Ja mek kiipusta reivaman gaikk,  
Kapteen huuta: »hei, haala po jeeling!»  
Se on dylkki ja totinem baikk*

Aaltojen koko oli optimaalinen pahoinvoinnin maksimoimiseksi. Ensimmäinen aalto heitti keulan



Meripurakk pääsi suurten purjelai-  
vojen seuraan purjeiden paraatissa  
Airstolla. Mikin taustalla maailman  
suurin edelleen purjehtiva purjelaiva  
Sedov. Oikealla kisalegin reitti. Kuva:  
Jan-Erik Engren.

ilmaan ja paatin tullessa alas löi jälkimmäinen aalto kannen yli. Kun ovat varusteet kunnossa ei pieni keli suurempia ongelmia aiheuta. Purjehduspuku vain päälle ja kannelle. Purjehduspuvun takki ja housut olivat vielä hyvästä kelistä johtuen käyttämättöminä siististi viikattuina salongissa. Tai niin sitä luulisi. Takki oli vielä täsmälleen siinä mihin se oli jätettykin, vaan housut vierestä olivat hävinneet. Lopulta ei auttanut kuin myöntää tappio ja kavuta takille fleecehousut jalassa. Juurikin kymmenen sekuntia takille kipuamisen jälkeen aalto löi sprayhoodin yli, purjehdustakinkauluksesta sisään ja saappaanvarresta alas. Ainoa lohtu oli, etteivät ne purjehdushousutkaan olisi siltä enää suojanneet. Ilokseni huomasin, että fleecehousut toimivat kuin märkä- ►►





Hoburgin nokan ohituksen jälkeinen matkanteko oli märkää kirkkaasta taivaasta huolimatta. Kuva aamyön tunneilta. Kuva: Tuomas Pietilä.

►► puku varastoiden veden sisään ja pitäen näin lämpimänä, vaikkakin vain seuraavaan aalton asti. Lopulta ikävätkin vahdit päättävät ja märät vaatteet voi aina vaihtaa kuiviin.

Keli helpottui aamun toiseen vahtiin ja pian olikin aika lisätä seilejä, jotta ehtisimme maaliin ennen kuin tuuli loppuu. Yön aikana edellemme livahtanut s/y Henrika alkoi pikku hiljaa lähestyä tuulen laannuttua. Valitettavasti olimme olleet VHF:n kantaman ulkopuolella kun maalilinjan pidentämisestä oli ilmoitettu, jolloin ajoimme huomattavasti ylemmäs kuin muut ja mahdollisuutemme kamppailla Henrikaa vastaan tasavertaisena olivat menneet. Lopulta ylitimme maalilinjan 46 tuntia 38 minuuttia 55 sekuntia lähdön jälkeen. Olimme viisitoista minuuttia Henrikaa jäljessä ja tasoituksissa 6 minuuttia ja 58 sekuntia sille hävinneenä. Maaliviivan

jälkeen olikin tuulen tynnyttyä tiedossa pari tuntia koneajoa kohti Klaipeda, jossa ne purjehdushousutkin löydettiin kuivina ja siististi viikattuina ahterin kajuutasta. ■

### Kisalegi Turku - Klaipeda lukuina

|                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| • Keskinopeus                      | 7,5 kn  |
| • Huippunopeus                     | 13 kn   |
| • Legin pituus                     | 330 nm  |
| • Jiipit                           | 1       |
| • Vendat                           | 0       |
| • Sriracha-chilikastikkeen kulutus | 0,7 plo |
| • Oksennusämpäreitä käytössä       | 2/2     |



Näkymä lähtölinjalta Utön ulkopuolelta. Kuva: Jan-Erik Engren







Varusteiden kuivatusta Klaipedassa. Loppumatka oli ollut märkä. Kuva: Teemu Tamminen



Spinnutellessa mailit taittuvat. Vasemmalta: Tuomas Pietilä, Mikael De Meulder sekä Jan-Erik Engren.



Meripurakan miehistöä matkalla kohti palkintojenjakoa Klaipedassa. Vasemmalta: Atte Laiho, Mikael De Meulder sekä Juho Ajanko. Lippua kantaa Jan-Erik Engren.





# VAUHDIKAS PALUU KOTIIN ITÄISELTÄ ITÄMERELTÄ

Matkis Klaipeda-Rauma 1.-8.8.2017

Teksti: Matti Hautero



Tall Ships Racesta palannut miehistö pääsi nauttimaan reippaasta lounaistuulesta ja baltialaisesta kulttuurista. Meripurakk kävi tietävästi ensimmäistä kertaa Klaipedassa ja Ventspilsissä.





Suuria purjelaivoja Klaipedan edustalla lähdössä kohti Szczeciniä. Vasemmalla omanilainen *Shabab Oman II*, oikealla *Malcolm Miller* Kyprokselta. Kuva: Matti Hautero.





**R**aakapurjeita ei näkynyt esillä. Isot purjelivat olivat valinneet viimeisen legin lähtöön nk. staysailit, jotka sopivat parhaiten vastatuulisuudelle. Olimme päässeet mukaan Tall Ships Racen Sail Paradeen, jonka päätteeksi oli kislähtö kohti viimeistä TSR satamaa, Szczeciniä.

Me kuitenkin suuntasimme jo kohti kotia, Raumaa, jonne oli tarkoitus saapua tasan viikon päästä. Kahdeksanhenkinen miehistömme oli tehnyt nopean ja tehokkaan vaihdon Klaipedassa. Edellisenä iltana n. klo kahdeksan aikaan olimme päässeet Klaipedaan, veneen kautta illalliselle ja aamulla aikainen herätys, kauppareissu, veneen klaaraus ja köydet irti. Mukanamme oli melko monimuotoinen porukka. Miehistöä oli ympäri Suomen ja yhteensä 6 eri lippukuntaa oli edustettuina.

## Raivoavat ukkoset ja hyvä tuuri

Ensimmäisenä etappinamme oli Latvian Ventspils. Lähtömme sujui hyvin epävakaisissa sääoloissa, kun kova ukkosrintama saavutti Klaipedan juuri lähdön hetkellä. Kovin kaukana ukkosesta ei TSR:n lähtöä seurattessa oltu, mutta aivan kohdalle emme on-



Klaipeda-Rauma -purjehduksen miehistö valmiina lähtöön takaisin kohti kotisatamaa.

neksi osuneet. Kun kislähtöä lykättiin ja lykättiin, totesimme nähneemme tarpeeksi isojen laivojen seilausta ja suuntasimme noin 10-12 m/s:n lounaistuulella keulamme kohti Ventspilsiä. Koko yön ylin kestävän purjehduksen ajan saimme tosissamme tarkkailla raivoisia ukkosmyrskyjä. Massiivisin rintama meni etelän puolelta ohi ja toinen muodostui pohjoisen ja luoteen puolelle liikkuen itään. Välillä tuuli tyyntyi niin, että koko reissun ainoat konetukset ajettiin kyseisenä yönä. Tyyntä myrskyn edellä. Olimme ukkosrintamien välissä ja selvisimme vain yhdellä yllättävällä ukkospuuskaan joutumisella. Päästiin jumppaamaan keulaseilejä mukavasti. Valoshow oli melkoinen ja lightningmaps.org jatkuvassa seurannassa.

Aamun valjetessa päästiin vielä harjoittelemaan sippinuttelua ja iltapäivällä saavuimmekin pieneen latvialaiseen satamakaupunkiin, Ventspilsiin.



## Ventspilsissä satamakaupungin kulttuuria ja pitkiä hiekkarantoja

Ventspilsissä vietimme kaksi yötä. Siinä ajassa ehdimme mukavasti tutustua vanhaan linnaan, ulkoilma-ankkurimuseoon ja kaupungin pieneen keskusta. Vetspilsin hiekkarannat ovat Baltiassa tunnettuja, sillä se on saanut Blue Flag -statuksen. Blue Flag on merkki erityisen hyvälaatuisesta ympäristöstä ja vedestä. Historialtaan Ventspils on vanha öljysatama, jonka ympärille kaupunki on rakentunut. Kooltaan se on aikalailla Rauman kokoinen. Aimon kulttuuriannoksen ja huoltojen jälkeen otimme suunnan kohti Suomea ja Utötä. Paluumatka sujui vauhdikkaasti 14-16 m/s:n lounaistuulessa. Merkitsevä aallonkorkeus oli parhaimmillaan 2,8 metriä ja puuskat yli 20 m/s! Surfailimme myötääallossa aika haipakkaa ja lokin mittariin tallentui legin huipuksi 14,0 solmua. 154 merimailia Ventspilsistä irroituksesta Utöseen kiinnittymiseen kului 20 ja puoli tuntia, keskinopeuden siis ollessa 7,5 solmua. Koko matka kuljetttiin reivatulla isolla ja fokalla. Hyvin kulki!

## Leppoisa saaristo-osuus: kolme iltaa, kolme saunaa

Suomen puolelle päästessä oli pitkän merimatkan jälkeen kova into päästä saunaan. Koko loppureissu olikin joka ilta sauna tarjolla. Ensimmäinen Utössä, toinen Katanpäässä, ja vielä lopun kruunasi Uudenkaupungin Iso-Heinäsisissä Hauteroiden mokilla oleva savusauna. Saaristomerellä tuli heitettyä myös koko legin ensimmäinen venda, ja Juho osasi todeta kyseessä olevan ensimmäisen vendan sitten Airiston. Purakk purjehti siis reilut 600 mailia ilman vendoja! ►►



Meripurakan miehistöä vierailemassa Ventspilsin ulkoilma-ankkurimuseossa. Ankkurin päällä Juho Ajanko ja voimailemassa Jyry Sandell. Kuva: Matti Hautero. Kuvan yläpuolella paluupurjehduksen reitti.







Kippari Matti on saanut Ventspilsissä ansionsa mukaan.

► Saaristomerelläkin päästiin tulemaan pääasiassa mukavaa sivutuulta, oikeastaan ihan kotisatamaan asti. Reissuun oli kulunut noin tunnin tarkkuudella tasan viikko kun olimme lähteneet Klaipedasta. Hieno reissu, Hieno miehistö! ■

Menossa mukana olivat:

Matti Hautero  
*Myrskypoijat/ Näsijärven Kipinät*

Anni "Annis" Silvola  
*Rauman Partiotytöt/ Pohjan Veikot/ Näsijärven Kipinät*

Juho Ajanko  
*Myrskypoijat*

Jyry Sandell  
*Myrskypoijat*

Satu Holmlund  
*Rauman Partiotytöt*

Sami "Ami" Ajo  
*Niihaman Saukot*

Sami "Tymi" Tyynelä  
*Kuokkalan Vetehiset*

Miikka Willman  
*Pohjan Veikot*

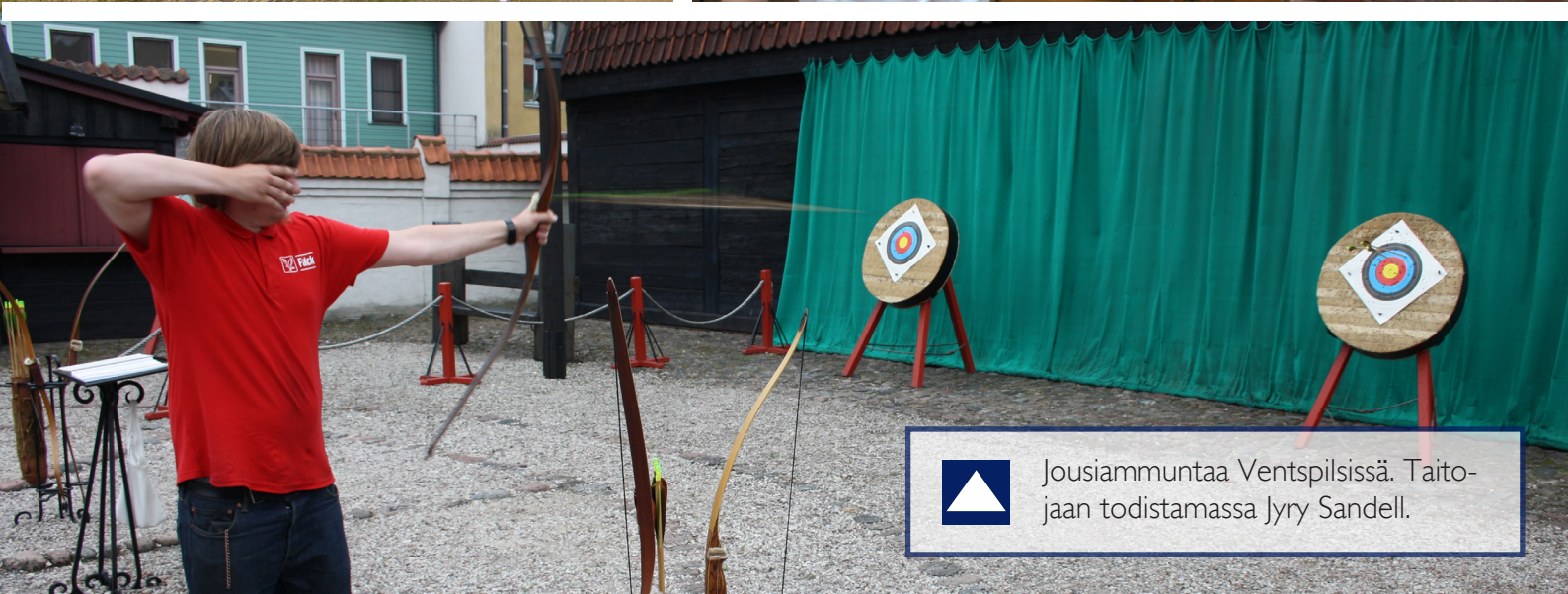




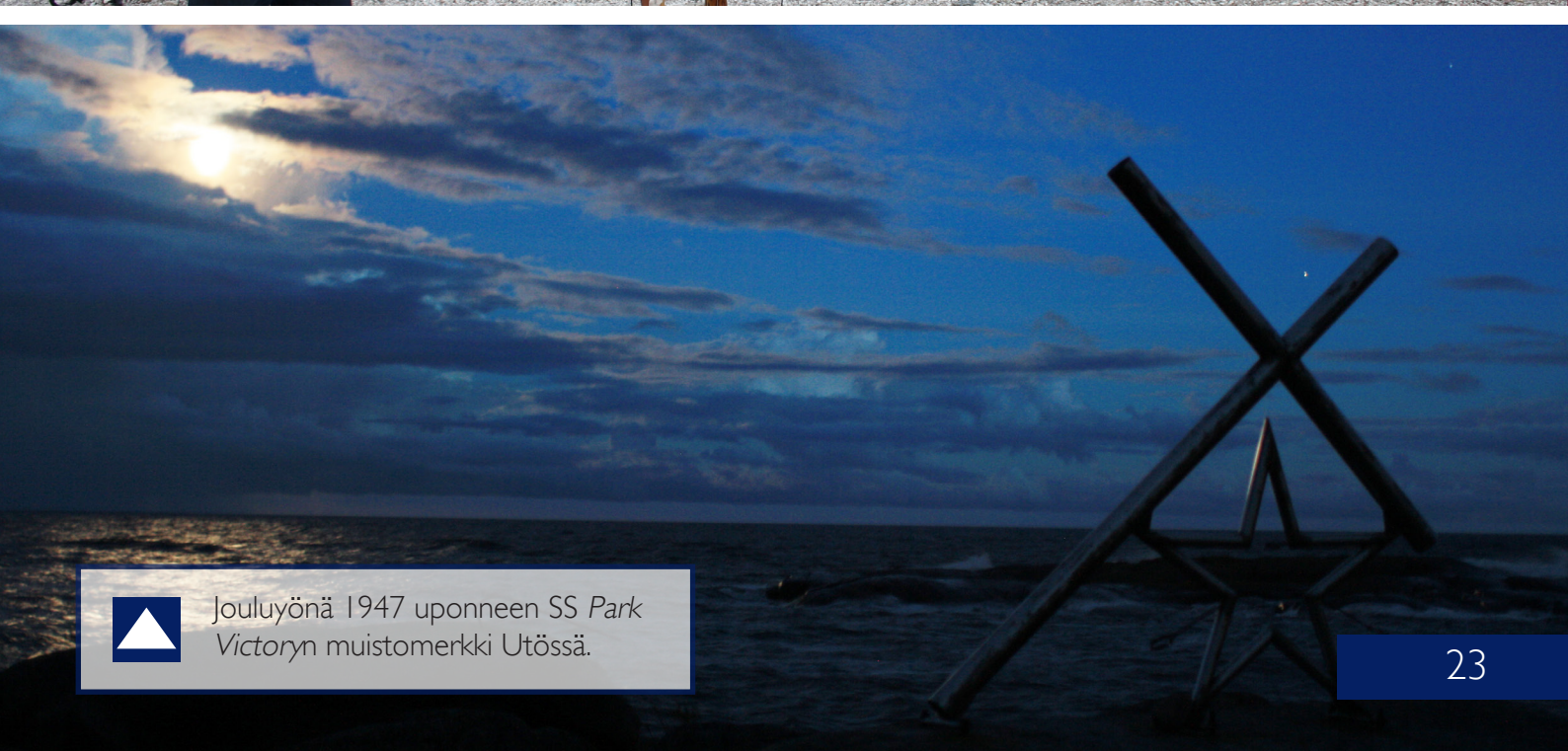
Utön majakkatomaia  
ihailemassa.



Havainnoimassa eksoot-  
tisia eläimiä Ventspilsissä.



Jousiampuntaa Ventspilsissä. Taito-  
jaan todistamassa Jyry Sandell.



Jouluyönä 1947 uponneen SS Park  
Victoryn muistomerkki Utössä.





**REACT**