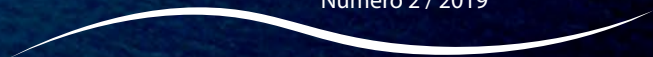




# EPS Blaad

Numero 2 / 2019



# Kommodori

## Kommodorin kuulumiset

Tämä on viimeinen blaadikirjoitukseni kommodorina. Aloitin EPSin hallituksessa 2013. Silloinen hallitus järjesti tilaisuuden, jossa jäsenistöltä kyseltiin kehittämisajatuksia. Avasin tilaisuudessa sanaisen arkkuni, ja tämän seurauksena kai sitten kutsu hallitukseen kävi. Tätä ennen olin katsastajana räätälöinyt seuralle katsastuksen sähköisen ajanvarauksen ja vieläpä jalkauttanut sen (mikä ei ollut aivan helppoa) – vielä 2010-luvun alussa katsastukset varattiin kynällä ilmoitustaululta.

Seuran kehittämisessä prosessien luominen ja vakiinnuttaminen on ollut tärkeää. Veneväki on aika tekevään sorttista, ja kirjallinen työ tahtoo usein unohtua. Nyt hallituksen roolit ja prosessit ja seurahallinto on dokumentoitu, ja jäsenohjeet ja -määräykset löytyvät yksistä kansista. Myös kirjanpito ja järjestelmät on uusittu. Tässä alkukimmokkeena oli seuran talouden hoidon pienimuotoinen kriisiytyminen 2016, minkä selvittely olikin jännittävää puuhaa.

Selvittelyn tuloksena seuran prosessit ovat valtavan hienossa kunnossa: rahaliikenne toimii ja tieto kulkee. Erityisen iloinen olen siitä, että urheilun talouden toimintamallit on saatu selkeiksi ja täysin läpinäkyviksi. Lähes jokaisen pursiseuran ikuisuusriidanaihe on EPSissä nyt taklattu mallikelpoisesti.

Hyvä taloudenpito on kaikkien edun mukaista. Seuralle on myös laadittu strategia ja KPl:t – seuran johtamista on pyritty viemään ammattimaiseen suuntaan kuten lähes puolen miljoonan euron liikevaihdolla pitää ollakin. Investointejakin on tehty – 2017 modernisoitiin sataman lukot ja hankittiin yksi oma laituri. Nyt on tehty suunnitelmia koko Nuottanien kehittämisestä. Hienoa oli myös olla mukana järjestämässä EPSin 50-vuotisjuhlia ja toimittamassa EPSin 50-vuotishistoriikkiä.

Erityisen tärkeää itselleni on ollut turvallisuudesta huolehtiminen. Lähes joka vuosi jonkun seuran valmennusveneellä ajava putoaa veneestä. Jos hätäkatkaisijaa ei ole kiinnitetty, vene jatkaa matkaa ilman kuljettajaa. Voidaan vain kuvitella pahimman tapauksen seurauksia. EPSillä hätäkatkaisijan käytöstä tehtiin pakollista, ja valmentajille alettiin pitää vuosittaisia turvallisuusperehdytyksiä osana valmentajien työturvallisuutta. Uusiin veneisiin on tarkoitus hankkia radiotoimiset hätäkatkaisijat. Samalla luotiin malli seuratoiminnan turvallisuudelle ja otettiin turvallisuus hallituksen kokousten vakioagendalle heti alkuun. Turvallisuusinnovaatioista ja turvallisuusustyöstä meidät palkittiin SPV:n vuoden kouluttajaseurana 2017.

Laajemmin turvallisuudessa on kyse vastuullisesta veneseuratoiminnasta, johon kuuluvat myös kaikkien sidosryhmien huomioiminen, ympäristövastuu ja vastuullisuus yleisesti. Veneseuroissa on Suomessa totuttu elämään jonkinlaista pysähtynyttä sykliä vene veteen – varustelu – veneilyt – kamat pois – vene ylös. Viimeistään tapahtumat espoolaisen talvisäilytyksen ympärillä ovat herättäneet seurat tästä unissa kävelystä: olemme osa yhteiskuntaa, eikä toimintamme sosiaalinen oikeutus ole kiveen hakattu. Seuran, seuralaisten ja seuran toimintatapojen on uudistuttava, ja joskus saavutetuista eduista saatetaan joutua tinkimään. Uusia jäseniä on saatava, nuoria jäseniä on saatava, ympäristövaikutuksiin on puututtava ja toiminnan on jatkuttava. Tärkeitä uudistumisen tapoja ovat vastuullisuus työ, sidosryhmien huomioiminen, ympäristövaikuttaminen ja verkostoituminen. Me emme ole yksin.



# Kommodori

Tulevaisuudessa veneseuratoiminnan suuria haasteita tulevat olemaan paitsi sosiaalinen toimilupa, myös ikääntyminen, rusinat pullasta -elämä, elämystalous, mikrodemokratia ja digitalisaatio, jakamistalous, postmodernin yhteiskunnan kulutusmallit, työn ja vapaa-ajan sekoittuminen, nuorisokulttuurin täysi tuntemattomuus, työikäisten menestyjien paheneva vapaa-aika-ahdinko, ikääntyvän väestön arvaamatomat tavat toimia, sitoutumisesta kokeiluun -ajattelu, siirtyä palveluhankintaan ja laatuvaatimusten jatkuva kasvu. Koska venevalmistajat alkavat tarjota veneilypalveluja? Koska laiturivalmistajien palvelubisnes leviää satama-alalla? Mitä veneseura pystyy tekemään sellaista, jota kaupallinen malli ei tuottaisi paremmin? Veneilevillä ihmisillä on usein enemmän rahaa kuin aikaa. Veneseurat ovat harrastajia, jotka kilpailevat toiminnastaan eläviä ammattilaisia kohtaan. Pärijätäänkö tässä kilpailussa? Tehdään parhaamme.

Yhden asian pyytäisin kaikkia muistamaan: seuraa johdetaan suurelta osin vapaaehtoistyönä. Kunnioitakaa tätä ja auttakaa vapaaehtoisia. Ottakaa yhteyttä niin kuin ihmiseen otetaan. Eri mieltä saa olla, mutta älkää uhatko vetää ketään turpiin. Älkää palautteesanne käyttäkö kieltä, jota ehkä olette tottuneet käyttämään suuryrityksen asiakaspalvelussa. Älkää vaatiko yleisönosastokielellä että jotain tulee tehdä toisin. Käyttäytykää seuran kokouksissa. Kun puhutte ihminen ihmiselle, sananne, eleenne ja ilmeenne jäävät mieleen. Kiittäkää, antakaa positiivista palautetta ja innostakaa ihmisiä heidän työssään. Jos huomaatte epäkohtia, miettikää ratkaisu ja vaikka toteuttakaa se!

On hieno jättää seuraaville vetäjille todella hyvin toimiva seura! Tehdään yhdessä EPSistä vielä parempi. Onnea ja menestystä kaikille, laiturilla tavataan!

## Tuomas Raivio

Kommodori





# Hallitus

## Toiminnanjohtajan terveisinä

Kesän suurin haaste oli Askon ja Liisan puuttuminen. Heitä ei luonnollisestikaan voi millään korvata, mutta yritimme edes. Purjehduskauden aikana meillä oli kolme ”kesäpoikaa” satamaisäntinä päivystämässä kukin vuorollaan – pari, kolme tuntia joka päivä klo 15 ja 20 välisenä aikana. Kyllähän tuo auttoi, saatiin toimisto pidettyä auki, mutta yhtä sun toista opittiin ja kehitettävää jäi. Ensi kesäksi jatkamme samalla linjalla, mutta läsnäoloajasta tehdään säännöllinen ja pidempi. Satamapoikien työnkuvaa tullaan myös laajentamaan ja täsmentämään.

Kesävärtioinnissa kokeiltiin menneenä kautena osittain ostettua vartiointia kevätkokouksen päätöksen mukaisesti. Allekirjoittaneelle on tullut puolen tusinaa kirjallista kommenttia, jotka kaikki ovat olleet positiivisia. Vastakkaistakin mielipidettä on laitureilla esiintynyt, mutta kritiikkiä on ollut sangen vähän. Näin pursiseuran kannalta järjestelmä on toiminut hyvin – pahantekijät ovat pysyneet poissa (tai saatu kiinni) ja satamassa on ollut rauhallinen kesä. Pientä alku-kankeuttakin tietysti esiintyi, mutta kun vartioliikkeelle kerrottiin, että seuran lippua ei pidä nostaa salkoon yösalaisiin, niin hommat ovat hoituneet asiallisesti. Syyskokous päätti jatkaa käytäntöä.

Uusia jäseniä veneiden kanssa ja ilman on tullut merkittävästi. Tämän seurauksena satama on ensimmäistä kertaa minun aikani täynnä. Syksyllä on esiintynyt jonoakin. Tosin normaalisti talven aikana veneitä ostetaan ja myydään ja on odotettavissa, että kaikki ainakin tällä hetkellä jonossa olevat saavat laituripaikan.

Laiturit kokivat jälleen pieniä takaiskuja kauden aikana. Sekä A, että I-laitureiden ankkurikettingit antoivat etenkin matalalla vedellä sen verran periksi, että laiturit seilasivat osittain kulkusiltojen alta pois. Lisäksi A-laiturin maatuki hajosi. Tarkastuksessa huomattiin, että molempien laitureiden ankkurikettingit olivat aika heikossa hapessa – osa oli poikki ja osa enää pikkusormen paksuista. Kaupungin kanssa sovittiin, että molempien laitureiden ankkurointi ja kiinnikkeet peruskorjataan.

Työ aloitettiin lokakuun alussa ja I-laiturissa kautta jatkaneet veneet siirrettiin evakkopaikoille muihin laitureihin. Seura pahoittelee ylimääräistä vaivaa – ja kiittää kaikkia evakkolaisia täsmällisestä toiminnasta. Nyt on molemmat laiturit on korjattu ja A-laiturissa on uusi maatuki. Näillä eväillä A- ja I-laitureilla pitäisi olla edessään vielä yksi parikymmenvuotinen taival.

Hallitus esitti syyskokoukselle merkittävää laituri-investointia, jolla saadaan kaksi uutta paikkaa tosi isoille veneille (näille on ollut kyselyjä) sekä G- ja H-laiturit vaihdettua uusiksi, seuran omistamiksi laitureiksi. Esityksensä hyväksyttiin ja nyt on tarjousvertailu meneillään.

Muita sataman tapahtumia:

### Muita sataman tapahtumia:

- seuran vanha septipumppu ja säiliö mökkeineen löysi uuden elämän lietesäiliönä. Jatkossa kaupungin septipumppu I-laiturin tyvessä on kaikkien käytettävissä.
- Klubitalon edustan parkkipaikka on ollut sangen pimeä – tähän on tulossa muutos, kun saimme kaupungilta yhden valotolpan lisää. Nyt ei tarvitse hamuilla pimeässä A – C laitureillekaan.
- Vartiotorin täysinpalvellut valvontakamera uusittiin loppukesästä. Nyt kameralla näkeekin jotain. Toimintakeskuksen kamerahan uusittiin jo vuosi sitten. Linkit kameroihin löytyvät jäsensivuilta.
- Satamaan laitettiin aluepysäköintikielto lisäkilvillä ”Luvaton pysäköinti kielletty”. Tämä on lähinnä tarkoitettu ”suojaamaan” vähiä pysäköintipaikkoja niiltä muutamilta lähiseudun asukkailta, joiden mielestä EPSin satama on oivallinen säilytyspaikka heidän autoilleen ja peräkärryilleen. Tarkoitus ei siis ole ryhtyä sakottamaan seuran jäsenien, heidän vieraidensa tai Villa Pentryn asiakkaiden autoja – kunhan pidätte ne poissa pelastustieltä!



# Hallitus

Talvisäilytyksessä oli tarkoitus ottaa käyttöön veneiden todelliset talvilevydet ja -pituudet. Tämä jäi kuitenkin tekemättä ja on siis edessä tulevana vuotena. Ongelmana on, että entistä useampi vene saa talon ympärilleen suojaamaan talven tuiskulta. Komeaa, mutta kun ne talot ovat aina venettä isompia ja paikkojen leveyksien sekä pituuksien kanssa tulee ongelmia. No – ensi vuonna talvisäilytys menee melko lailla uusiksi, kun Espoon kaupungin Ämmäsmäen talvisäilytysalue otetaan käyttöön.

Paikka on komea ja sinne siirretään kaikki traileriveineet talveksi (ja toivottavasti suurin osa trailereista kesäksi). Alueelle saa myös tuoda isompia veneitä ja siellä voi säilyttää venettä myös kesän yli – esimerkiksi ulkomaankomennuksen tai peruskorjauksen takia. Satamissahan ei isoja veneitä saa kesällä olla maissa. Tästä kaikesta tarkemmin keväällä. Veneiden talvimitoista tulee kysely talven aikana, joten voisitte valmistautua tähän ja mitata mahdollisen ”talon” koko sekä mieltä, kuinka paljon (lumi- ja työ-) tilaa haluatte rakennelman ympärille. Kaikki tämä tarkoittaa, että talvisäilytyksen hinnoittelu muutetaan pinta-alaperusteiseksi. Kaikki tämä tehdään kokonaisuuden kannalta ”kustannusneutraalisti”.

Mastojen ja pukkien merkinnässä on vieläkin kehittämisen varaa (siis parempi kuri), mutta ilahduttavan moni on omansa merkinnyt. Vielä ei ole liian myöhäistä – vartiotornissa on kullekin painettuja tunnistekortteja – hakekaa sieltä omanne! Ja jos ei löydy, niin minulta saa. Niin ja ne mastot – Suomenojan kokeilun rohkaisemana seura hankki kunnolliset raskaat pressut kaikkien isojen mastotelineiden peittämiseksi. Iso kiitos Mika Voutilaiselle pressutelineiden rakentamisesta!

Hallitus teki lokakuun kokouksessaan päätöksen kieltää pehmeiden myrkkymaalien pesun satamissaan vuoden 2021 jälkeen. Ensimmäisenä pursiseurana Espoossa! Mitä tuo kieltö tarkalleen tarkoittaa ja mitä itse kunkin täytyy tehdä 2 vuoden siirtymäajan kuluessa, selviää tässä syksyn ja talven mittaan.

## Päivämääriä:

- viimeinen päivä luopua laituri paikasta kaudella 2020 on helmikuun viimeinen päivä. Tämän jälkeen paikat laskutetaan.
- viimeinen päivä luopua talvipaikasta kaudella 2020 – 2021 on kesäkuun viimeinen päivä.
- massalaskutukset tapahtuvat kahdessa vaiheessa:
  - jäsenmaksut, venemaksut ja laituri paikkamaksut laskutetaan maaliskuun alkupuolella
  - talvipaikkamaksut laskutetaan heinäkuun alkupuolella
- suosittelemme kaikille EPSin valtuuttamista lähettämään verkkolaskuja. Valtuutus tehdään omissa verkkopankissa.

## Juha Pennanen

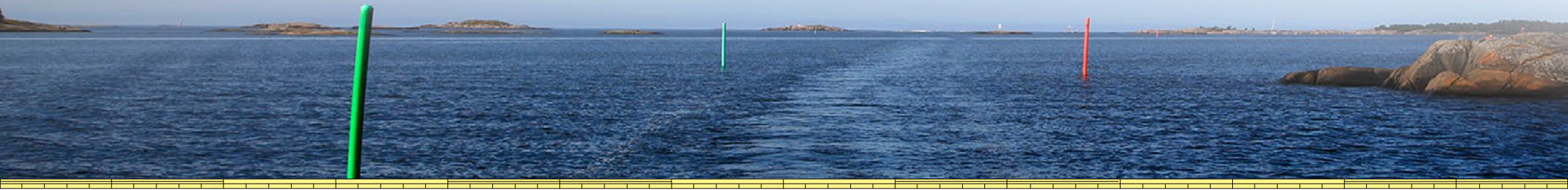
Toiminnanjohtaja

Espoon Pursiseura EPS ry

044-7101967

toiminnanjohtaja@espoonpursiseura.fi





## Uusi vesiliikennelaki - osaatko jo?

Huviveneilijää koskettaa ensi kesänä merkittävä muutos. Uusi vesiliikennelaki tulee voimaan 1.6.2020 ja siinä määritellään huviveneen päällikön vastuut melko kattavasti.

Lakimuutoksen tarkoitus oli yhdistää hajallaan yli 40 laissa, asetuksessa tai muussa määräyksessä olevat veneilyä koskevat asiat yksiin kansiin. Tavoitteena oli myös selkeyttää rooleja sekä vesiliikennelain ja merilain suhdetta. Lähtökohtana oli kansainvälinen sääntely ja myös kanavaliikenne on otettu mukaan lakiin. Tärkein selkeyttävä muutos on se, että uuden lain mukaan huviveneessä on oltava päällikkö (aiemmin puhuttiin vain kuljettajasta ja se aiheutti paljon vastuun määrittelyn haasteita). Päällikön vastuu aluksesta ja matkustajista on ehdoton. Vanhat vaatimukset (riittävä ikä, kyky ja taito) ovat edelleen mukana. Päällikkö voi olla muukin kuin kuljettaja, vastuu on viime sijassa omistajalla tai haltijalla. On siis viisasta kirjata lokikirjaan kuka on kyseisellä matkalla päällikkönä, näin vältetään turhilta selvityksiltä, jos jotain odottamatonta sattuu.

Päällikkö vastaa siitä, että alus on turvallinen/merikelpoinen, miehistö on ohjeistettu riittävästi olosuhteisiin nähden, erikseen määritellyt varusteet ovat kunnossa ja saatavilla, käytetään asianmukaisia meri-

karttoja ja -julkaisuja, miehistöllä on pelastusliivit puetuna olosuhteiden niin edellyttäessä ja veneen asiakirjat ovat aluksessa mukana.

Kauppamerenkulun väylillä päällikön on noudatettava meriteiden sääntöjä kuten myös sisäisillä kulkuvesillä tässä laissa tarkoitettu poikkeuksin ja lisäyksin. Näkö- ja kuulotähystysvaatimus on ehdoton ja törmäysriskin arvioiminen/estotoimenpiteet samoin. Valot ja merkkiviivat ovat pääsääntöisesti kuten aiemminkin. Laissa on myös määrätty korotettu kykyvaatimus ns. vaarallisen aluksen päällikölle ja lisäksi Traficomille on annettu mahdollisuus säätää tästä aiheesta vielä erikseen. Epäselvyyksien välttämiseksi laissa on tehty selkeä ero huviveneelle ja huvialukselle. Jälkimmäinen on yli 24 metrin urheiluluun tai vapaa-ajan viettoon tarkoitettu alus. Huvialuksen päällikön on oltava täyttänyt 18 vuotta ja hänellä tulee olla kansainvälinen huviveneenkuljettajankirja.

Lisäksi laissa määritellään uusiksi vuokraveneitä koskevat asiat. Uuden lain mukaan vuokraveneitä ovat vain miehittetyt vuokratut ja niitä koskevat ankarammat kaupallisen merenkulun säännökset. Miehit-

tämättömänä vuokratut ovat tavallisia huviveneitä. Toki luovuttajan vastuu siitä, että a) vene on moitteettomassa ja turvallisessa kunnossa sekä b) vastaanottaja oikeasti osaa, ovat tarkkaan laissa määritelty.

Sanktiojärjestelmä on myös uudistettu. Rikkeet yms. jaetaan vesiliikennevirheisiin ja -rikoksiin. Vakavimmat puutteet käsitellään rikoslain mukaan ja esim. aluksen merikelpoisuuden tarkistamisen laiminlyönti voi pahimmillaan johtaa 6-24kk vankeustuomioon. Liivien puuttumisesta rangaistaan päiväsaikoilla ja nopeusrajoituksen reippaasta ylityksestä myös mitavalla maksukehotuksella (120€). Pienemmät puutteet esim. varustuksissa jne. tuottavat 70€ vesiliikennevirhemaksun.

Kannattaa lukea laki läpi vaikka joululomalla, sivuja on vain viitisenkymmentä. Laki löytyy helposti esim.

Finlex › Lainsäädäntö › Säädökset alkuperäisinä › 2019 › 782/2019 tai suora linkki:

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2019/20190782>

Harri Sane





## EPS Syyspurjehdus 31.8.2019

Taas oli aika perinteisen Syyspurjehduskisan ja ilahduttavasti aamulla oli 17 venekuntaa osallistujaluettelossa. Reitille lähti 16 venekuntaa ja 15 pääsi maaliin. Todellinen sporttivene Sydney 40 katkaisi ison nostimen ja joutui jättämään leikin kesken, mutta kaikki muut lähteneet tulivat maaliin reilusti ennen maalilinjan sulkemista. Rata oli tänä vuona erinomainen kilpapurjehdusta ajatellen, koska luovia oli puolet koko radasta. Tosin luovilla purjeiden kunto näyttölee paljon suurempaa osaa, kuin muilla tuulensuunnilla.

Sää oli kertakaikkiaan loistava ja itse allekirjoittajakin seilasi koko reissun shortseissa ja t-paidassa. Varsin tasainen 12-15kn tuuli vielä kruunasi päivän. Venekuntia oli aina double handed porukoista meidän koko perheen miehistöön johon kuului yksi 8v lapsenlapsikin. Riittävä laitapaino tarjosikin allekirjoittaneelle oivan kryssivahdin, joka riitti kiidättämään 40v vanhan rouvan, Minnamarin, kisan voittoon. Kisan kakkoseksi tuli niin ikään jo useita vuosia palkintosijoilla ollut Jukka Salmisen Ariel. Kolmantena maaliin saapui kokeneen valmentajamme Leo Tykkyläisen ohjastama H-vene Barchetta. Neljäntenä kilpapurjehduskonkari Tomi Hakola Melges-24 sporttipaatilla. Viidentenä siten taas aiemmilta vuosilta tuttu Teknopump Roger Tuhkusen ohjastamana.

Viidelle parhaalle oli tarjolla pokaalia ja skumppaa. Viisi parasta venekuntaa/kipparia olikin sellaisia, joita on totuttu näkemään muuallakin kisaamassa, kuin vai seuran sisäisissä.

Ennalta lasketut tulokset pitivät ainakin kärjen osalta aika hyvin kutinsa, sillä ensimmäinen vene oli maalissa hyvin lähellä tuloslaskennan pohjana olevaa tavoiteaikaa. Lisäksi 1- ja 2. vene olivat ns. keskikastia nopeutensa puolesta, kolmonen oli alkupään pienempiä veneitä ja 4. sekä 5. olivat kisan nopeimpia veneitä. Toki kun purjehdusaika venyy, niin isommat veneet alkavat hyötyä siitä. Eron näkee, jos laskee todellisilla ajoilla tasoitukset uudelleen. Viisi ensimmäistä olisivat olleet edelleen samassa järjestyksessä, mutta siitä eteenpäin pienemmät veneet olisivat keskimäärin hieman nousseet. Samanlaista tuloslaskentaa käytetään myös Helsinki -Tallinna kisassa. Hajonta siellä on kyllä pienempää johtuen siitä, että veneet ovat lähempänä toisiaan tasoitusluvultaan. Esim. LYS 3 luokan mittalukuraja oli 1,14 – 1,18. Takaa-ajolähdön viehätys on siinä, että maaliintulojärjestys on lopullinen. Tämä lisää jännitystä radalla, kun tietää tilateen koko ajan.

Kiitos kaikille osallistujille!

Ensi vuonna rikotaan sitten 20-veneen raja, eikö vain!

Tapani Juva



## Maailman parhaat lightning-purjehtijat Nuottaniemessä.

Espoossa kilpailtiin 12-17. kesäkuuta suosituksen Lightning-purjeveneluokan maailmanmestaruudesta. Pääjärjestäjänä oli Espoon Pursiseura, EPS, tukeaan Tuusulanjärven Purjehtijat ja Suomen Lightningliitto.

Mutta miksi maailman parhaat Lightning-purjehtijat halusivat tulla Espooseen ja miksi EPS järjesti sellaisen veneluokan MM- kilpailut, joka ei juuri meidän omia purjehtijoitamme kiinnosta?

Vastaus ensimmäiseen kysymykseen on yksinkertainen: Vuonna 2015 järjestimme luokan EM-kisat, jotka onnistuivat mainiosti. EPS tukikohtana sopii mitä parhaiten tämänkaltaisiin kisoihin ja Rysäkarin vesialue tarjoaa hyviä purjehdusolosuhteita ilman häiritsevää laiva- tai veneliikennettä. Se, että Suomi yleensä sai kisat on paljolti seurausta siitä, että Suomessa on vilkas Lightning-laivue, joka säännöllisesti on edustettuna EM- ja MM-tasolla, jopa edellisen vuoden kisoissa Ecuadorissa. EPSin jäsen ja kansainvälisen Lightningliiton hallituksen jäsen Lauri Hemming toimi ansiokkaasti kontakti-linkkinä suomalaisten järjestäjien ja ulkomaisten purjehtijoiden välillä ja onnistui houkuttelemaan maailman parhaimmiston mukaan. Lauri oli muutenkin järjestelytoimikunnan kantavia voimia ja osallistui myös itse kilpailijana kisoihin.

Entä miksi EPS halusi isännöidä nämä kisat, joihin liittyi isoja taloudellisia ja henkilöresursseihin liittyviä riskejä? Mielestäni yksi selkeä vastaus on, että EPS on urheiluseura, jonka jäseniä osallistuu aktiivisesti kansallisiin ja kansainvälisiin kisoihin. Tällöin joskus on meidän vuoro toimia isojenkin kisojen isäntänä. Tuusulan Purjehtijoilta ja Lightningliitolta saimme lupauksia tuesta – lupauksia, jotka lunastettiin tyylikkäästi. Huolimatta hiukan vaikeasta ajankohdata keskellä kesäkuuta EPS:n jäsenet osallistuivat kiitettävästi kisa- järjestelyihin.

Tapahtuman rahoitus perustui pääosin kilpailijoiden osallistumismaksuihin, mutta saimme myös Espoon kaupungilta ja muilta tahoilta taloudellista tukea. Espoon kaupungin tuki mahdollisti suosituksen sosiaalisen ohjelman toteuttamisen. Siihen sisältyi mm. palkintojenjako Tapiolan kulttuurikeskuksessa sekä saaristoriteily m/s J. L. Runebergilla.

Olimme pelänneet sään ja veden olevan kovin kylmiä – kansainväliset kilpailijathan tulivat pääosin lämpimistä maista kuten Välimeren alueelta, USAn etelävaltioista ja jopa Etelä-Amerikasta saakka.

Tämä aikainen ajankohta johtui etenkin amerikkalaisten kilpailijoiden toivomuksista – purjehtijat halusivat vee-neensä takaisin heinäkuun puoliväliin mennessä osallistua kesän tärkeisiin Amerikan mestaruuskilpailuihin.

Ensimmäinen harjoituskilpailu jouduttiinkin peruuttamaan liian kovan tuulen takia mutta sen jälkeen sää todella suosi kilpailua: Itse MM-kisoissa varsinaisia kilpailupäiviä oli neljä ja joka päivä onnistuttiin viemään läpi suunnitellut kaksi purjehdusta hyvissä tuulio- suhteissa. Vesi oli kylmä mutta onneksi kisan aikana vain yksi vene kaatui.

Kylmä vesikään ei peloittanut ulkomaisia purjehtijoita – kahdeksan purjehditun kisan jälkeen voittajaksi julistettiin argentiinalainen Javier Conte. Kun toisen ja viidennen sijan valtasivat chileläiset Felipe Robles ja Tito Gonzalez voidaan jo puhua eteläamerikkalaisten ylivoimasta

Muut kärkipaikat menivät USA:n purjehtijoille ja yhdeksänneltä sijalta löytyy paras eurooppalainen, kreikkalainen Angelos Vasilas.





# Urheilu

Suomalaiset eivät aivan kärkipaikoille yltäneet – paras suomalaisvene, kipparinaan nuori Akseli Keskinen, purjehti sijalle 20.

49 osallistuneesta veneestä 17 purjehti Suomen lipun alla, muut 32 venettä edustivat jo mainittujen maiden lisäksi Kanadaa, Saksaa, Sveitsiä, Colombiaa, Italiaa, Brasiliaa ja peräti Nigeriä.

Kilppailun tulokset löytyvät osoitteesta: <https://www.manage2sail.com/fi-FI/event/Lightning-worlds2019#!/results?classId=f7fa98ee-719f-4859-b1af-90599fc0063b>

Lightning- luokan veneitä on rakennettu lähes 20.000 kappaletta ja 30-luvulla suunniteltu vene on edelleen varsin suosittu. Kilpailtaessa veneessä on kolmen hengen miehistö. Varsin monessa veneessä oli perhemiehistö ja myös useita naisistoja osallistui kisaan.

Suomessa on noin 30 aktiivisti kilpailevaa venettä. Vieraiden veneet tulivat pääsääntöisesti Espooseen kontissa– 40 jalan konttiin mahtuu neljä venettä. Tämä aiheutti joitakin logistisia haasteita – kontit piti nostaa autoilta ja veneet konteista. Jotkut ulkomaalaiset katsoivat kuitenkin paremmaksi vuokrata vene Suomesta.

Kontteineen, trailereineen, autoineen ja teltoineen MM- tapahtuma valtasi ison siivun Nuottaniemen sataman alueesta. Huolimatta satamavastaava Jyrki Kosken loistavista ponnisteluista muut epsiläiset saivat hiukan kärsiä tästä, mutta pääsääntöisesti suhtautuminen oli myönteistä.

Kiitokset kaikille EPSiläisille osallistumisesta kisajärjestelyihin sekä myönteisestä suhtautumisesta tapahtumaan ja sen aiheuttamiin muutoksiin normaalirutiineihin.

Patrick Andersson

Kisakuvat Pepe Korteniemi





# Urheilu

## EPS Optiranking ja kadettikilpailu 21.-22.9.2019

Espoon Pursiseura järjesti lämpimänä syyskuisena viikonloppuna optiregatan kahdella eri rata-alueella. Rysäkarin rata-alueella purjehdittiin kauden 2019 viimeinen rankingsarjan osakilpailu. Nuoremmat optipurjehtijat kisasivat kadettisarjan osakilpailun EPS:n sataman välittömässä läheisyydessä.

Optiregataan osallistui yhteensä 103 optipurjehtijaa, joista ilahduttavasti puolet oli kilpailu-uransa alkuvaiheessa olevia kadettipurjehtijoita. EPS:n kadettikilpailun fleetti oli lukumäärällisesti suurin Suomessa viimeisen viiden vuoden aikana - optipurjehduksella on tulevaisuutta!

Lauantaina ensimmäisenä kisapäivänä tuuli oli heikkoa ja reikäistä. Rysäkarilla kilpailupäällikkö Pata Andersson ajatti ranking radalla kevyessä tuuessa yhden lähdön, jonka jälkeen teki perustellun päätöksen tuoda optien ranking fleetti takaisin satamaan tuulen edelleen heikentyessä. Kadettiradalla EPS:n sataman edustalla tuulta riitti lauantaina kahteen lähtöön.

Sunnuntaina olosuhteet olivat erinomaiset kilpapurjehdukseen. Syyskuun auringon lämmittäessä piltvettömältä taivaalta optien ranking fleetti ajoi Rysäkarilla neljä lähtöä puuskittaisessa ja siftailevassa 5-9 m/s tuuessa. Maalta puhaltanut puuskittainen tuuli loi

merkittäviä paine-eroja rata-alueelle ja testasi purjehtijoiden kykyä lukea optimaalisesti haastavia olo suhteita. Kilpapurjehdusta siis parhaimmillaan!

Kadetit kisasivat EPS:n aallonmurtajan edessä sunnuntaina kolme lähtöä. Maalta puhaltanut puuskittainen tuuli aiheutti osalle kokemattomista kadettipurjehtijoista haasteita ja jollapurjehdukseen kuuluvia kaatumisiakin kadettiradalla nähtiin. Reippaat kadettipurjehtijat kuitenkin kisasivat regatan läpi iloisella mielellä ja radan haasteet selättäen.

EPS:n optipurjehtijoista Ines Ruohelan sijoittui rankingradalla kokonaistuloksissa neljänneksi (4/52). Leo Tykkyläinen toimi ranking radalla valmentajana. Kadettiradalla kisasi EPS:ltä ilahduttavan suuri yhdeksän hengen joukkue. EPS:n Lumi Miettinen saavutti ensimmäisen kadettikilpailun voittonsa (1/51)! Oliver Haag oli 13., Aaro Seppälä 22. ja Aleks Kairi 25. Lisäksi ensimmäisiin kadettikilpailuihin osallistui Lotta Miettinen, Ursula Orenius, Aura Nisunen, Miro Sepäntalo ja Alex Lyden. Reipas ryhmä purjehti kisaradalla mainiosti. Valmentajina kadeteilla toimivat Jukka Miettinen ja Anssi Lyden.

## EPS:n optipurjehtijoilla menestysekäs kausi

Ranking purjehtijoista Ines saavutti kevään arvokisakarsinnoista paikan Suomen MM-joukkueessa ja kilpaili heinäkuussa MM-kilpailuissa English Harbourssa Antigualla Karibialla. Ines sijoittui kauden 2019 ranking sarjan kokonaistuloksissa lopulta neljänneksi. Suomen MM-joukkueen valmentajana Antigualla toimi EPS:n Leo Tykkyläinen.

Lisäksi Erik Huhtiniemi edusti Suomea PM-kilpailuissa Norjan Tønsbergissa heinä-elokuun vaihteessa. Erik siirtyi loppukaudesta jatkamaan purjehdusuraansa EPS:n kovatasoiseen e-jollaryhmään.

Kadettipurjehtijoista Lumi, Oliver ja Aleks kilpailivat koko kauden ahkerasti kadettisarjassa. Kauden mittaan kolmikko kehittyi huimasti ja saavutti syksyn kadettikisoissa erinomaisia tuloksia. Kadettisarjan kauden 2019 kokonaistuloksissa Lumi oli 6., Oliver 10. ja Aleks 16. Tuloksillaan kolmikko saavutti paikat kauden 2020 arvokisakarsinnoissa. Optiuransa kesän EPS:n purjehduskoulussa aloittanut Aaro purjehti hienosti syksyn kahdessa kadettikilpailussa.

Kesän EPS:n purjehduskoulun kursseilta on tullut syksyn optien harjoitusryhmiin ilahduttavasti lähes 20 uutta optipurjehtijaa. Keväällä 2020 jatketaan iloista harjoittelua!





## Eps:n laser-harrasteryhmä - aktiivista toimintaa juuri sinulle?

- Haluatko harrastaa jollapurjehdusta, mutta muut aikataulusi rajoittavat harjoitteluun käytettävissä olevaa tuntimäärää?
- Haluatko aloittaa uuden ja aktiivisen harrastuksen iloisessa seurassa (vailla aikaisempaa purjehduskokemusta)?
- Harrastavtko lapsesi jollapurjehdusta ja haluat itsekin kokemuksia saman lajin parista?
- Oletko entinen kevytvenepurjehtija, joka haluaisi aktivoida hyvän harrastuksen uudelleen?
- Oletko kilpaileva kölivenepurjehtija ja haluat jatkaa kilpailemista, mutta haluaisit välttää kölivenprojektiin kustannukset ja tiimin aikatauluhallintaan liittyvät haasteet?

Jos vastasit myöntävästi yhteenkin yllä esitetystä kysymyksestä, sinun kannattaa jatkaa lukemista. Espoon Pursiseuran (EPS) Laser-harrasteryhmä saattaa olla sopivaa toimintaa juuri sinulle!

### ”Mitä pienet edellä, sitä isot perässä”

Lasten ja nuorten jollaharrastus luo jollakentän reunalle myös vanhempien yhteisön, joka logistiikasta huolehtimisen lisäksi myös seurailee jälkikasvun toimintaa vesillä ja rannassa. Viitisen vuotta sitten EPS:n optivanhempien yhteisö päätti itsekin aktivoitua jollapurjehduksen saralla. Suurella osalla ei ollut aiempaa kokemusta jollapurjehduksesta, joten liikkeelle lähdettiin järjestämällä alkeiskurssi. Tämän lisäksi harjoiteltiin laminointi- ja muita veneenkunnostustaitoja ja palautettiin käyttämättömänä ollut seuran Laser-laivue takaisin käyttökuntoon.

Viidessä vuodessa näistä lähtökohdista on kasvanut yksi Suomen suurimmista säännöllisesti harjoiteltavista kevytveneryhmistä, jonka toiminnassa on kulu-neella kaudella ollut mukana kolmisenkymmentä osallistujaa.

Ryhmän valmennuksesta on alusta lähtien vastannut Matias Mikkola, jolla on vahva kokemus Laser-purjehduksesta. Oman Laser-kilpauran lisäksi Matias on myös vastannut kansainväliseen menestykseen tähtäävien Laser-kilpatiimien valmennuksesta. ”Tekemäni juniorivalmennuksen ohella, on ollut erittäin virkistävää vaihtelua, sekä tietysti mukavaa, valmentaa aikuisia

jollapurjehduksen saloihin. Tätä toimintaa olen tosiaan todistanut jo jonkin aikaa ja on erittäin hienoa huomata, miten työmme Masters-ryhmien kanssa alkaa kantaa kunnolla hedelmää. Purjehtijat kehittyvät lajissa eteenpäin ja olemme myös olleet osasyllisenä viemässä Suomen Laser-rankingsarjaa uuteen kukoistukseen.”, Matias kommentoi.

Kolmen eri riviavaihtoehdonsa ansiosta (Standard, Radial, 4.7) Bruce Kirbyn vuonna 1970 suunnittelema Laser-jolla soveltuu erinomaisesti kevytvenepurjehduksen harrastamiseen myös erikokoisille purjehtijoille. Käytännössä valitsemalla alamasto- ja purjevaihtoehto purjehtijan painon mukaan, Laser soveltuu kaikille yli 40kg painaville purjehtijoille.





## Harrasteryhmän toiminta:

### Kurssit:

Espeen Pursiseura järjestää joka kesä 2-3 aikuisikäisille suunnattua kevytvenepurjehduksen alkeiskursseja. Nämä viikonlopun pituiset kurssit eivät vaadi aiempaa purjehduskokemusta, mutta antavat riittävät perustiedot viikkoharjoituksiin osallistumista varten. Ensimmäinen tulevan kesän kurssi pyritään järjestämään touko-kesäkuussa ja tarkemmista yksityiskohdista tiedotetaan EPS:n verkkosivuilla kevään aikana.

### Viikkoharjoitukset:

Avovesikauden aikana (touko-lokakuussa) Laser-harrastajat harjoittelevat kahdessa eri harjoitusryhmässä. Toinen ryhmistä keskittyy jollapurjehduksen perusteisiin, kun taas toisessa keskitytään enemmän kilpapurjehduksessa tarvittavien taitojen vahvistamiseen. Kuluneella kaudella harjoituspäivät olivat maanantai ja tiistai. Kauden 2020 kalenterin yksityiskohdat vahvistetaan kevään aikana. Kilpailevat Laserpurjehtijat voivat halutessaan osallistua myös Europe-jollien harjoituksiin.

Viikkoharjoituksiin osallistuminen ei edellytä välittömästi oman Laserin hankintaa, koska seuran veneet ovat käytettävissä kohtuullista kausikohtaista kalustomaksua vastaan.

### Kilpailutoiminta:

Laser-harrasteryhmä osallistui kaudella 2019 aktiivisesti kansalliseen ranking-sarjaan sekä SM-kilpailuihin (sekä Laser Standard- että Laser Radial-luokissa). Kansallinen Laser-toiminta on aktivoitunut ilahduttavasti viime aikoina myös yleisesti ottaen. Kuluneella kaudella sekä Standard- että Radial-luokan SM-kisoissa nähtiin n. 35 veneen laivue.

Eriytimeinmaininnan ansaitsevat Nauvossa perinteisesti heinäkuun viimeisenä viikonloppuna järjestettävät Laser Masters SM-kilpailut. Kyseessä on siis yli 35-vuotiaille purjehtijoille tarkoitettujen omien SM-kilpailujen, joissa vanhimmat "Legends"-ikäsarjassa kilpailevat purjehtijat olivat tänä kesänä 80-vuotiaita.

### Miten tästä eteenpäin?

Esikouluiän saavutettuaan Laser-harrastetoiminta ei osoita hiipumisen merkkejä – enemmänkin päinvastoin. Ryhmä tulee osallistumaan tulevalle talvikaudella aktiivisesti seuran kevytvenepurjehtijoiden fysiikkaharjoitteluun. Lisäksi käynnissä on talvikauden vesileirin suunnittelu. Tasaisin väliajoin jollakentällä käydään keskustelua myös kansainvälisistä Masters- arvokisoista, joten kenties tulemme vielä näkemään EPS:n värejä niissäkin jossain vaiheessa tulevaisuudessa.

Lopetuksena yhden Laser-tiimikaverimme sitaatti syksyn treenien loppupalaverista: "Maanantai on viikon paras päivä – silloin on treenit". Oletko sinäkin mukana ensi kesänä?

### Jos kiinnostuit, lisätietoja:

Juha K. Laurila; juha.laurila@espoonpursiseura.fi  
(050-4836348)

Mari Wesantera; mari.wesantera@espoonpursiseura.fi  
(040-5330673)

### Juha K. Laurila





## Tutustumassa Viron itäosan satamiin

Monille veneilijöille on Viron lännen puolella olevat satamat tuttuja. Me kävimme katsomassa, mitä idän puolelta löytyy. Ilaahduimme kovasti siitä, kuinka paljon ja miten mukavia satamia myös idän puolella oli käytävänä. Viron itäpuolen satamat ovat kehittyneet kovasti viime vuosina. Ennen kaikkea hyvää työtä on tehnyt 30MILES-projekti, jossa oli mukana myös EPS:ltä edustus: Harri Sane ja Vesa Tuomala. Hankkeen rahoittajina toimivat EU:n Interreg Central Baltic 2014-2020 rahoitusohjelma, Varsinais-Suomen Liitto ja hankkeen toteuttavat partnerit Suomesta ja Virossa. 30MILES-projektissa oli tavoite kehittää koko Itäisen Suomenlahden vierasvenesatamia. Mukana projektissa oli 6 suomalaista ja 6 virolaista satamaa. Kuten projektin nimi jo paljastaa, tarkoituksena oli, että noin 30 merimailin välein löytyy vierasvenesatama. Projekti päättyi toukokuussa 2018.

Satamia idän puolella oli niin monta, että neljä viikkoa ei riittänyt kaikkien satamiin läpikäymiseen. Jotain jäi myös seuraavaan kertaan. Yhteenvetona idän satamista voisi todeta, että jos pidät hyvästä ruoasta, arvostat omaa rauhaa ja tykkäät loikoilla meren äärellä, kunnan hiekkarannalla, lähde tutustumaan!

Lähes joka satamasta löytyy hyvä ravintola, jossa on mukava herkutella merimatkan päätteeksi. Veneilijöiden lisäksi ravintoloissa käyvät myös mantereella olevat asukkaat ja turistit, jolloin osaan ravintoloista oli hyvä varata pöytä.

Nostetaanpa esiin muutama kohokohta. Hiekkarantaa oli lähes jokaisessa satamassa, mutta ehdottomasti parhaat rannat löytyivät Narva-Jõesuusta ja Vössusta. Rannat olivat suuria, lähellä satamaa ja hiekkatodella hienoa. Rantavesi oli pitkään matalaa, joten molemmat rannat olivat myös lapsiystävällisiä. Näille rannoille kannattaa tähdätä parhaiden helteiden aikaan! Narva-Jõesuu on vanha kylpyläkaupunki, joten huonommalla säällä oli siellä valittavana kylpylöitä. Itse vierailimme Meresuu kylpylässä ja voin suositella, oli hyvä. Suomaliseen makuun sieltä löytyy mm. yhdeksän saunaa!

Monista ravintoloista parhaimksi voisin nostaa Neemestä löytyvä ravintola Ruhe, Purtsen satamasta ravintola Tulivee, Viinistun sataman ravintola, Kaberneemen satamasta ravintola Neem ja Koljunukin satamasta ravintola Veer. Näissä kaikissa sai gourmet tasoista ruokaa kauniisti sisustetussa ravintola miljöössä, merenrannalla tietenkin.

Elämyksiä etsiville vinkiksi. Viinistun sataman edustalla olevalle Mohnin majakkasaarelle pääsee Buster kuljetuksella. Saari on oivallinen picnic paikka (omat eväät mukaan, saarella ei ollut kahvilaa tms.). Aivan upean majakan lisäksi saarella on hyvä ja helposti kuljettava luontopolku. Lisäksi Viinistun satamasta löytyy hieno taidegalleria, jossa on näyillä 600 maalausta. Neemestä puolestaan on kuljetuksia Rammun saarelle, jossa kuulemma pääsee bongailmaan hyvin hylkeitä. Kun ottaa Neemen satamasta pyörän alle, löytyy 11 kilometrin päästä upea Jägalan vesi-putous. Matka putoukselle oli tasainen ja hyvä pyöräillä. Narvan jokea pitkin ajettaessa Narvan satamaan oli sekin omalla tavallaan elämys. Nimittäin joen toisella puolella oli Venäjä. Ensin piti ilmoittautua rajavartiolle ja he opastivat että joella olevia rajapalloja ei saa ylittää, pitää pysyä Viron puolella ja pimeällä ei saa joella ajaa lainkaan. Matka Narvan satamaan jokea pitkin oli seitsemän merimailia. Majakoiden ystäville löytyy matkan varrella nähtäväksi Mohnin majakan lisäksi myös muita majakoita. Toilan sataman vieressä sijaitsi Oru park, joka oli ehdottomasti vierailun arvoinen ja sopivasti matkan varrella kauppaan mentäessä.





Kaikissa satamissa oli tarjolla hyvä laituri ja sähkö, sekä vesi. Muutamissa satamissa piti vesiletku pyytää erikseen, mutta sen sai pyydetessä käyttöön. Polttoainetta ei löytynyt ihan joka satamasta, mutta tarpeeksi kuitenkin moottoriveneilijälle. Polttoaineen saatavuus kannattaa aina tarkistaa etukäteen. Saunaa sai vuokrattua useimmissa satamissa. Hauskin, laivan muotoinen sauna löytyi Purtsen satamasta. Ruoka kauppa lähellä ei ollut aina itsestään selvyys. Se kannattaa selvittää etukäteen satamaoppaasta. Monissa satamissa vuorattiin pyöriä, joten jos ruokakauppa sattui olemaan vähän kauempana, oli sinne mukava hurauttaa polkupyörällä.

Palvelu kaikissa satamissa oli ystävällistä ja ainoastaan Viinistun satamassa oli vähän enemmän suomalaisia veneilijöitä. Neljässä muussa satamassa meitä oli kaksi suomalaista venekuntaa ja muissa olimme ainoa vierasvene. Tunkua ei ollut missään vaiheessa ja lomaa sai viettää perheen kesken. Kaiken kaikkiaan Viron itä tarjosi paljon nähtävää ja ikimuistoisia kokemuksia.

Tarkemmat satama esittelyt ja lisää kuvia löydät blogista:

<http://haaveenahyvakuva.blogspot.com/>

Kati Inkinen



*Eisman satama*



# Koulutus

## Venepäällikkökurssi 2020

### Aika:

25.2.- 31.3.2020

Kurssi järjestetään kuutena peräkkäisenä tiistai-iltana kello 18.00 - 21.00.

### Paikka:

Espoon Pursiseura (EPS), Nuottatie 19,  
Nuottaniemi N 60° 08,6' E 24° 44,2'

Kurssi on Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n koulutusohjelman mukainen venepäällikkö-kurssi ja se on osa Espoon Merikoulun ohjelmaa eli LLV:n, KLV:n, SVK:n, EMK:n ja EPS:n koulutus-yhteistyötä.

Venepäällikkökurssin hyväksytystä suorituksesta voi anoa kansainvälisen huviveneen kuljettajankirjaa.

Kurssille osallistumisen edellytykset ja muut tarkemmat tiedot jai ilmoittautumislomake löytyy osoitteesta [www.espoonmerikoulu.fi](http://www.espoonmerikoulu.fi)



# In English

## Briefly in English

**Tuomas Raivio, commodore:** having been on board since 2013, it is now time to hand over the club for new people. During the past 6 years we've gained a lot, processes are now agreed and documented, registers and financial systems are up to date and all the remains of the 2016 financial crisis have been cleared. The club even has defined KPIs.

Future will bring new challenges: not only the aging members, but the whole boating will see new trends such as sharing, mixing work with free time and using more and more purchased services. Boat people seem to have more money than time. Let's try to survive this challenge together. One wish: the club is managed mainly with voluntary work. Please value this and try to help where possible.

**Juha Pennanen, Club manager:** as we do not have Asko and Liisa anymore we've tried to help the situation with "summer boys". We will continue that also next summer developing their roles based on learnings from last summer.

Broken piers A and I have been repaired and piers G and H will be replaced during the winter. Also a second pier for "super heavy boats" will be installed. Winter storage will be based on the size of the lot, not the size of the boat, including the possible house over the boat. We will ask the details during the winter.

The board also banned soft antifouling paints: they are not allowed to be washed in the EPS harbours after the end of 2021.

Remember:

- last date to cancel the summer pier place is Feb 29
- last date to cancel the winter place for 2020 – 2021 is June 30

**Harri Sane:** Finland will get an updated legislation for water transport on June 01. The new law will clarify responsibilities and merge current regulations from the current over 40 different laws. Stay tuned!

**Tapani Juva about EPS autumn regatta August 31:** we had a fleet of 16 boats starting for the leg, 15 finished as Sydney 40 lost its main halyard and had to quit the race. The winner was the 40 year old Minnamari with a crew of 3 generations of the Juva family. The second was Jukka Salminen with his Ariel and the third Leo Tykkyläinen skippering the H-boat Barchetta. The fourth Tomi Hakola with Melges 24 and fifth Roger Tuhkunen with Teknopump. Thanks to all participants – next year we will break the 20 boat participation target.

**Patrick Andersson about the Lightning World Championships June 12 – 17:** From the 49 participated boats 17 flew the Finnish flag. Sailors represented 12 different nations. The winner was Javier Conte, Argentina and the second Felipe Robles, Chile. The third place went to USA, best European was on place 9. Aleksi Keskinen sailed to place 20.

**Other light boats news:** another big happening was the Optiranking event on September 21 – 22. The first day was with light winds but on Sunday we got excellent 5 – 9 m/s winds offering a super regatta day with lots of challenging wind gusts. EPS had a large and successful team.

In addition to the local race Ines Ruohela placed the second in the Finnish national team participating the world championship in Antigua and Erik Huhtiniemi participated Nordic Championship in Norway.

**Training:** EPS also organises every summer 2–3 beginner courses for adults. The first one typically already in May – June. Welcome to join. We also have weekly trainings for racing sailors as well as for hobbyists. The club has several boats so you can participate without investing into your own. If you are interested in participating please contact [juha.laurila@espoonpursiseura.fi](mailto:juha.laurila@espoonpursiseura.fi) or [mari.wesantera@espoonpursiseura.fi](mailto:mari.wesantera@espoonpursiseura.fi)







*Hyvää Uutta Vuotta 2020*



Espoon Pursiseura EPS ry • Nuottatie 19 • 02230 Espoo • PL 2 • 02241 ESPOO • [www.espoonpursiseura.fi](http://www.espoonpursiseura.fi)