

2001 Magazine



5m

5.5m

6mR

8mR

Kun asiantuntemus ratkaisee

Useimmissa ompelimoissa on asiantuntija, joka auttaa purjeiden valinnassa ja opastaa niiden käytössä. WB-Sailsiin on vuosien mittaan kertynyt ylivertainen määrä maamme parhaimpia asiantuntijoita kaikilta purjehduksen osa-alueilta. Asiantuntevaa palvelua riittää joka asiakkaallemme riippumatta siitä, purjehtiiko optimistijollaa vai maksia, tai mitä tahansa muuta venettä siltä väliltä!

Reima Alander Mini-Transat yksinpurjehdus Atlantin yli omarakenteisella Tremco-veneellä. R-veneiden ja puu-veneiden asiantuntija, jolla on runsain mitoin kilpailukokemusta ja tietämystä myös IMS- ja LYS-veneistä.



Joakim Wilenius Jollapurjeiden spesialisti, Suomen Purjehtijaliiton valmentaja, Hollannin Olympiajoukkueen valmentaja Sydney 2000.



Pehr Kindberg 25 vuoden kokemus purjeompelusta mm. Melges Sailsin, North Sailsin ja Kindberg Sailmakersin vetäjänä.



Mikko Brummer WB:n perustaja ja vetäjä, purjeiden aerodynamiikan kansainvälisesti tunnustettu asiantuntija. Olympiapurjehtija, Half Ton Cup-mestaruus, Whitbread 89-90 Belmont Finland, Round Europe -93 Cherbourg, Fastnet -95 Nicorette, 10 voittoa Gotland Runtissa, lukuisia suomenmestaruuksia.



Otso Brummer WB-Sailsin pääsuunnittelija. Whitbread Round the World Race 94-95 Fazer Finland, Whitbread 89-90 Martela OF, avomeri MM kultaa -91 Hasse ja hopeaa -96 Rakel. Suurten veneiden asiantuntentumuksen lisäksi myös puuveneet.



Mika von Svetlick WB-Sailsin myyntivastaava. Erittäin laaja kokemus kaikentyyppisistä veneistä avomeripursista perheveneisiin niin kilpa- kuin koepurjehduksilta. Opastaa purjeiden valinnassa kankaista leikkauksiin ja heloituksiin, 25 vuoden tuomalla asiantuntemuksella.



Bruno Brummer Yli 25 vuoden kokemus alalta mm. vene-tarvikemyynnissä, venevälittäjänä ja Finnboatin valtuuttamana tarkastajana. Vastaa asiakaspalvelun ohella huoltotoista, purjeiden viimeistelystä ja toimituksesta.



Chris Winter 20 vuoden kokemus alalta mm. Melges Sailsissä ja Shore Sailsissä Connecticutissa. Yksityyppiköliveneiden asiantuntija, joka kilpailee aktiivisesti mm. Louhi luokassa.



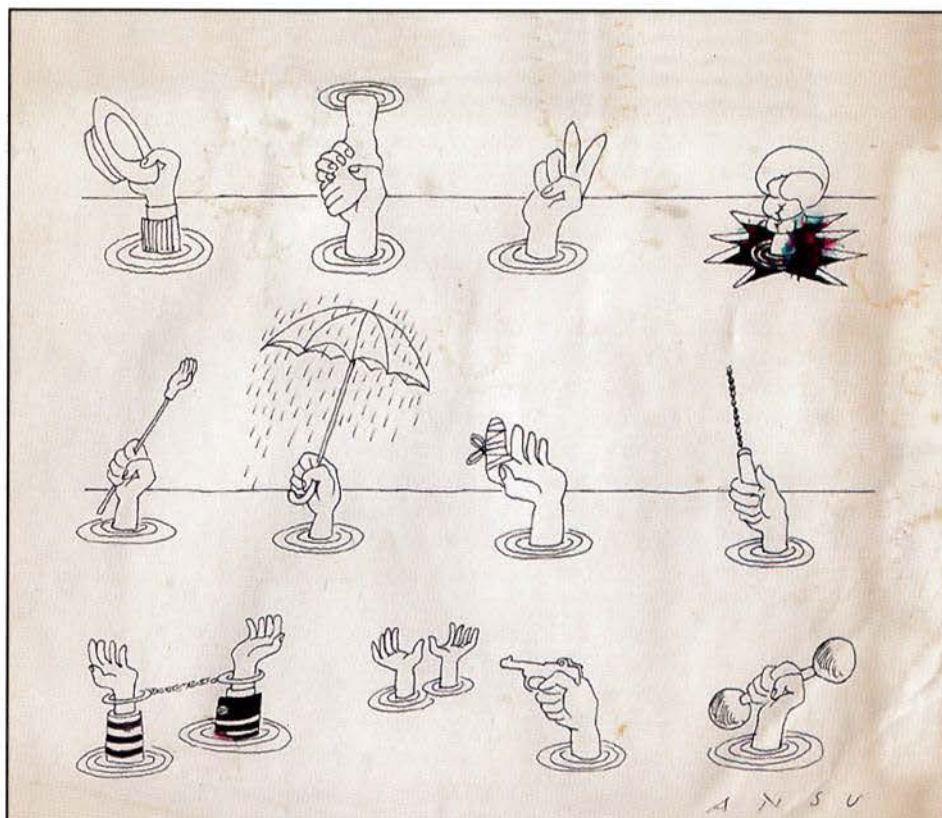
Jali Mäkilä Kaksinkertainen olympiapurjehtija, kölivene- ja jollapurjeiden ylivertainen testaaja.



Kristina Lindqvist Avomeripurjehtijoiden monivuotisen sihteerinä asiantuntija niin LYS- kuin IMS-luokissa. L'Oréal ja Audi TT-projektit naismiehistöllä, purjehtivana oppaana ympäri maailmaa Karibialta Intian Valtamerelle.



Särkiniementie 7, 00210 Helsinki
Tel 09 621 5055, Fax 09 621 5066
www.wb-sails.fi



Sisällys

Pääkirjoitus	3
Kahdeksikko Sagittan kyydissä	4
Virtual Skipper	7
Venepuuseppä Janne Petterson	8
Great Eights -kirja	10
Suomenlinnan Pursiseura	12
Genovan kisat	14
Purjehtija Gösta Schaumann	20
Viitonen Carola	24
Kuutoset St. Tropezin helteessä	26
Viisviitosten Kultapokaali ja MM	32
Veneensuunnittelija Olin Stephens	38
Dieettitraileri	42
Spinnun salat	46
Digitaalikuvaus	52
Sataman valot	54
Purjehtija ja sääilmiöt	58
Vene- ja jäsenrekisteri	60
Luokkaliitot	64
Kilpailutulokset 2000	66
Kilpailukalenteri	74

Sankareita kaikki

Purjehdus on koettu suuren yleisön keskuudessa eliittiseksi harrastukseksi. Rikkaat ihmiset kuluttavat joutilaita päiviään valkopurjeitten, kalliiden veneiden ja kuohuviinin parissa.

Samanlaista suhtautumista purjehdukseen saattoi havaita olympialaisten päättyessä. Olympiakullan voittajat Tomppe Johanson ja Jyrki Järvi saivat ansaitun voittojuhlan ja kaupungilta nimellisesti maallista mammonaa, mutta yleisurheilulajien suosion tasolle purjehdus ei nouse koskaan.

Puuveneily on purjehduksen erityisilmiö. Puuveneiden harrastajien ajatellaan olevan köyhiä idealisteja, joilla ei ole varaa hankkia hienoja kiiltäviä muovipursia. Tosiasiassa puuveneistä pidetään juuri puun itsensä takia.

Uuden puuveneen hankkiminen ja ylläpitäminen ei ole muovivenettä kalliimpaa, mutta vanhan puuveneklassikon ylläpitäminen vie suunnattomasti henkisiä ja aineellisia varoja. Toivottavasti saamme pikaisesti aikaan perinnevenerekisterin ja julkista tukea toiminnallemme.

Me ollaan sankareita kaikki, lähes jokainen.

Kimmo Kienanen

Päätoimittaja Kimmo Kienanen

Toimituskunta:

Antti Kaarto, Hannu Krohn, Jamima Löfström, Matti Muoniovaara ja Lasse Sihvoin

Ilmoitukset Kari Kuusisto

Ulkoasu Anssi Kienanen

Magazine on 5m-, 5.5m-, 6mR- ja 8mR-veneiden luokkaliittojen vuosittainen julkaisu, painosmäärä 1500 kpl

Painopaikka Askonpaino Oy

Lönnrotinkatu 32 Helsinki

Painopaperi Stora Enson 130 gr. matta offsetpaperi



Sagittan matkaan



Teksti Antti Kurkela

Purjehtiminen on täynnä sattumuksia. Myös purjehtijan ja veneen kohtaaminen on usein sattumaa.

Olin kuullut, että vanha ystäväni Timo Saalasti oli hommannut kasin. En tiennyt mikä se sellainen kasi oikein on ja kävin katsomassa sitä keväällä, kun kunnostustyöt olivat kiireisimmillään. Timo sanoi, että mennään joskus purjehtimaan, veneissä on aina gastipulaa.

Hangan Regatta oli tulossa. Gastipula vaivasi myös Teekkaripurjehtijoita ja olin joutunut siirtämään Triplessiä Helsingistä Hankoon. Päästyäni Hankoon katsoin juna-aikataulut valmiiksi palatakseni Helsinkiin. Olin ajatellut lähteä viimeisellä junalla, niin ehtisimme syödä rauhassa magazineravintolassa.

Olin havainnut joitakin puuveneitä laiturissa ja mieleeni tuli Timon vene. Mahtaisivatko ne olla täällä. Soitin Timolle ja paikallistimme itsemme samaan satamaan. Timo huijoi ”korkeimpien mastojen luona sulavalinjaisen veneen peräkannella” ja minä huidoin terassilta. ”Ai sä oot Hangossa, meillä onkin gastipulaa huomissa kisalähdöissä, pääsetkö huomenna?” Sanoin harkitsevani pääruuan ajan ja tulevani sitten katsomaan venettä, jota en ollut koskaan vedessä nähnyt.

Menin siis tutustumaan veneen toiseen omistajaan Hannu Pohjanpaloon ja muuhun miehistöön. Lupasin kiskoa köysistä vauhdilla ohjeiden mukaan ja siirtää huomattavaa siirrettävää painolastiani nopeasti. Kaupat tuli, kun oli sovittu, että tulevan gastin epäpätevyys on täysin tilaajan vastuulla.

Ensimmäiset kisat

Säät vaihtelivat leppoisasta aika kovaankin keliin ja tuli huomattua, että isossa veneessä on välillä isoja voimia. Toisaalta voiman ja matkan vuorovaikutuksen huomasi hyvin, kun kiskoi sisään viisitoista metriä köyttä jipissä. Ensimmäisen päivän jälkeen huomasin, että hanskat eivät ole pelkkää hienostelua, sillä päivän mittaan köyttä kulki melkoinen matka käsieni kautta.

Suhtautumiseni kisailuun oli siinänsä täysin väärä, edes purjehduski-soihin ilmeisen olennaisesti kuuluva huutaminen ei suuremmin haitannut nautiskeluani. Nautiskelin auringosta ja tuulesta sekä maisemista ja ihailin veneen kaunista puutyötä. Kilpakumppanitkin olivat linjakkaampia kuin missikisoissa. Varsinkaan kun en itse niissä kilpaile, ja jos tar-

kastellaan kolmekymmenluvun maljeja tänään.

Veneen käytös osoittautui huomattavasti sivistyneemmäksi kuin minkään aikaisemman veneen, millä olin liikkunut. Vene liikkui kaikissa olosuhteissa pehmeästi, käännökset sujuivat päättäväisesti ja kokoon nähdessä ketterästi. Kyseessä on kuitenkin linja-auton kokoinen jarruton laite. Kaikkein hämmästyttävintä olikin aluksi katsoa laiturin tuloa: purjeet lasketaan sata metriä ennen laituria ja vene tulee kölipainollaan perille, lopussa jarrutus poijusta käsivoimin. Näin kesän jälkeen se ei tunnu enää niin kovin ihmeelliseltä, kun on itsekin päässyt jo jarrulle.

Shän tällaisessa purjeilla liikkuvassa purjeveneessä yleensä on, että rantautumisen on onnistuttava kerralla. Tässä auttaa tietenkin se, että ennen kaikki oli niin hyvin: pitkä köli, joka pitää veneen hallinnassa myös purjeilla rantautuessa ja pitää veneen suuntavakaana. Voi olla, että se vähän hidastaa menoa, mutta tuo se toisaalta siihen tiettyä vakautta, vanhat kasit ei ole sanottavammin esimerkiksi broutsailleet.

Tuli siis purjehdittua regatta. Se oli aika paljon enemmän kuin olin ajatellut keväällä käydessäni veneellä. Ajattelin nimittäin, että olisi kiva käydä joskus vaikka iltapurjehdusella. Ja jatkoa seurasi Maarianhaminan regatassa ja Helsingin seudun puuvenekisoissa.

Matkapurjehdusta

Maarianhaminasta takaisinpäin vene kärsi taas akuuttia gastipulaa ja jouduin uhrautumaan siirtomiehistöksi Pohjanpalon perheelle. Muuten vene olisi jäänyt sinne.

Tuuli oli tietenkin viimekesäiseen tapaan jokseenkin koko ajan navakasti idästä ja vettäkin sateli varsin usein, joten matka oli enemmän hyvää purjehdusharjoitusta kuin paistattelua. Luoviminen on kuitenkin enemmän itsekidutusta eli purjehdusurheilua kuin esimerkiksi leppeä slööri. Kun Hannu keskittyi ohjaamiseen, jäi minun osalleni navigointi ja purjeiden hoitaminenkin pääsääntöisesti. Hyvää harjoitusta ja kävihän se jopa kuntoilusta. Purjeista puhuttaessa koolla on väliä.

Saaristoreiteillä Sagitta esiintyi edukseen. Se nousee uskomattoman hyvin tuuleen ja kasille tyypillisesti aika hyviä koukkauksia voi tehdä



ihan kölipainollakin. Saaristossa kun tuo reitinvalinta ei ole ollenkaan niin vapaavalintaista kuin ratacisoissa. Kun vene suunnitellaan nykyään kelloa vastaan ajavaksi kilpaveneeksi, niistä tietenkin tulee surfaavia ja leijamaisia. Tuntuu kuitenkin että luoviominaisuudet ovat kaikkein tärkeimmät, kyllä vene yleensä liikkuu tarpeeksi lujaa muihin suuntiin. Kasi nouseekin tarvittaessa hyvin korkealle tuuleen mutta häviää tietysti VMG:ssä vastaavan kokoisille nykyraasereille. Saaristossa mukava havainto oli myös se, että mastossakin on sen verran pituutta, että tuulta löytyy usein saarten yläpuolelta.

Yhä enemmän täytyi ihailla menneiden polvien suunnittelijoiden taitoja. Kyllä silloinkin on osattu, vaikka Sagittan rakentamisen jälkeen tietämys on tietenkin karttunut. Tämä vene on rakennettu vain nopeus mielessä, kaikki joutava purjehdukseen liittymätön on karsittu pois. Nopeuden lisäksi tällainen ehdoton suunnitteluperiaate vaikutti siihen aikaan myönteisesti kauneusarvoihin.

Matkailumielessä Sagittan koko ja sen tarjoamat mukavuudet eivät ole oikein nykymittapuun mukaan tasapainossa. Mukana on syytä olla retkeilymieltä, vaikka tilaa sinänsä on. Kyllä mahonkirallilla on sittenkin mukavampi nukkua kuin muovikaukalossa.

Joukkueurheilua

Tämä oli Sagittan ensimmäinen kausi sen uuden rehabilitoidun elämän aikana, joten sekä venettä että miehistöä säädetään. Kasin kuuden - seitsemän hengen miehistössä on erinomainen mahdollisuus opetella purjehdusta, koska suuri miehistö mahdollistaa muutaman oppipojan mukanaolon, ilman että purjehdus pahemmin kärsii. Purjehduksessa on kiinnostavaa nimenomaan tuo oppimisen ilo, sillä viimeistään luonto näyttää, kuka tuulet oikein hallitsee.

Joukkueurheilussa joukkue koostuu yleensä taidoiltaan erilaisista yksilöistä, jotka muodostavat joukkueen. Joukkueessa saa venyä epäinhimillisen upeisiin suorituksiin mutta toisaalta saa myös epäonnistua, kunhan yrittää parhaansa. Vaikka meno onkin ollut kilpailuhenkistä, on veneessä säilynyt yhteisymmärrys. Porukka ei siis ole tuntunut koostuvan seitsemästä yksinpurjehdijasta.

Niinpä niin, viime vuoden purjehdukset ylittivät villeimmätkin odotukseni niin laadullisesti kuin määrällisestikin. Lomastressiä välttääkseni olin keväällä suunnitellut että pidän tarvittaessa vapaata, jos on hyvät ilmat tai hyviä purjehduskeikkoja. Säiden takia ei tarvinnut lomaa pitää. Ensi kesän ohjelmakin alkaa olla jo aika hyvin hahmoteltu, kilpailukalenteri tuli Sagittan miehistölistan sähköpostissa tänään.

Sagittan miehistö linjaruokailussa Hangossa. Laivakokin virka lankeaa kuin luonnostaan eniten kokin näköiselle henkilölle.

Virtual Skipper

Virtuaalikipparointia



**Jokainen suomalainen aktiivipurjehtija kokee ras-
kaaksi Pohjolan pitkän
pimeän talven. Meri on
jässä ja venettäkin ehtii
käydä taputtelemassa vain
viikonloppuisin. Pojuja
kierretään vain muistoissa
ja ravintolapöydissä.
Virtual Skipper tarjoaa
tähän ahdinkoon varten-
otettavan vaihtoehdon.**

Antti Kaarto

Kilpurjehdussimulaattori Virtual Skipper antaa tietokonekipparille mahdollisuuden ottaa itsestään mittaa maailman kuuluisimmilla kilpurjehdusvesillä. Veneluokkia on valittavana kolme päiväpurusta 70 jalkaiseen rataraasiin. Veneet on mallinnettu tarkasti ja miehistöt totelevat perämiehen käskyjä mukisematta. Tarjolla on useita pelityyppejä yksittäisestä match racesta aina 8 veneen ranking lähtöihin saakka. Sääolosuhteet ja merenkäynti vaikuttavat todellisen kaltaisesti veneiden käyttäytymiseen.

Kun kaikki valinnat on tehty tietokone pudottaa veneet lähtölinjalle ja alkaa laskea sekunteja lähtöpaukuun. Miehistöt hoitavat manööverit automaattisesti, jolloin taktiikka ja veneen vauhdissa pitäminen jää kipparien huoleksi. Ohjaaminen tapahtuu näppäimistöllä ja lyhyen harjoittelun jälkeen veneen saakin kulkemaan vauhtia haluamaansa suuntaan. Peliin on ohjelmoitu kevytversio kilpurjehdussäännöistä, jotka löytyvät pelin mukana tulevasta ohjekirjasesta. Rikkomuksesta on useimmiten seurauksena 360 asteen rangaistus, jonka suorittamatta jättäminen johtaa hylkäykseen. Kisan aikana tuuliolosuhteet vaihtelevat voimakkaasti. Shiftien löytäminen ja oikein ajaminen ovat kisamenestyksen kannalta erittäin tärkeitä. Kokonaistilanteen hahmottamista helpottavat näytöllä oleva tutkakuvaa, sekä tuulensuunnan näyttävä kompassi. Lisäksi merenpintaa lue- malla voi nähdä missä päin rataa tuulee.

Merkkipoijut löytyvät helposti havainnollisten nuolien avulla. Oman realisminsa radalle tuovat charter-veneiden kuljettajat, jotka ovat aivan

yhtä aggressiivisia kuin kollegansa Kruununvuoren selällä.

Valitettavasti tietokoneen simuloimat kilpakumppanit eivät kummoistakaan vastusta, koska pilaavat usein oman kisansa turhilla kolareilla jo ennen lähtöä. Onneksi peli tarjoaa myös mahdollisuuden haastaa muut maailman nojatuolipurjehtijat kilpasille netin välityksellä. Kun he tarttuvat peräsimen alkaa lähtölinjalla ja merkeillä olla yhtä ahdasta kuin oikeastikin. Kilpakumppaneille voi vielä huudella kirjoittamalla. Nettipelin tulokset näkyvät Virtual Skipperin kotisivuilla, joilla on mahdollisuus myös kisan jälkipuintiin ja säännöistä keskustelemiseen. Pelin demoversion, jolla pääsee kokeilemaan match racingia elävää vastustajaa vastaan, voi imuroida maksutta osoitteesta www.virtualskipper.com.

Hyvinvarustetuista pelikaupoista löytyvän täysversion pelaamiseen tarvitaan Windows yhteensopiva PC-tietokone. Jos hölmöt virtuaalivastustajat alkavat puuduttaa, Internetin välityksellä pääsee samalle viivalle maailman nörttipurjehtijavalioiden kanssa.

Rakkaudesta puuhun

Teksti Kimmo Kienanen
Kuvat Anssi Kienanen

Venepuusepän ammattikoulutukseen hakeutuu vuosittain ihmisiä huolimatta alan heikosta palkkauksesta ja epävarmasta työtilanteesta sekä usein kylmistä työolosuhteista talvipakkasilla. Janne Pettersson tietää ammatinvalinnan syyt.

Tapaamme Janne Peterssonin hänen nykyisestä työpaikastaan puusepälinjan johtavana opettajana Sovinto ry:n Vaihtoehtoisessa Ammattikoulussa. Janne valmistui veneistäjäksi Haminan veneenveisto linjalta vuonna -98 mutta on vuodesta -94 lähtien korjannut lukemattomia veneklassikoita. Lopullinen valmistuminen venähtikin runsaitten työtehtävien vuoksi. Oma yritys on tällä hetkellä Helsingin Herttoniemessä,

mutta nykyinen opetustyö vie arkin ajan tarkkaan. Omia venehommia tehdään vapaa-ajalla viikonloppuisin.

Sovinto ry

Varatuomari Hannu Ahti perusti kahdeksankymmenluvulla ammattikoulun normaalista koulunkäynnistä syystä tai toisesta syrjäytyneille nuorille. Hän oivalsi, että ilman koulutusta nuoret syrjäytyvät helposti yhteiskunnasta. Aluksi toiminta lähti käyntiin autopeltiseppälinjalla ja silloinen toiminta-ajatus olikin: "Älä varasta vaan korjaa itsellesi oma auto".

Yhdeksänkymmenluvun alussa koulu sai virallisen statuksen ja sen jälkeen opetustoiminta on laajentunut muille aloille, joista puusepänkoulutus on yksi merkittävä. Oppilasainekin on muuttunut tuona aikana paljon

ja nykyisin kouluun hakeutuu kaikenikäisiä ja usein muista ammateista. Noin puolet oppilaista opiskelee 10 kuukauden työttömyyskurssilla, jonka jälkeen osa hakeutuu jatko-opintoihin muualle. Loput oppilaista on oppisopimuskoulutuksessa (veneenrakentaja, puuseppä).

"Osa oppilaista on hyvinkin lahjakkaita ja heillä on hyvät tulevaisuuden näkymät edessään", selittää Janne oppilaistaan.

Koululla on käytössään viimeisen päälle puutyökoneet, joista tavallinen yksityisyrittäjä vain unelmoi. Koneitten tulee kestää vuosikaudet kuluttavaa käyttöä, joten investointi laatuun on pitkän päälle edullisempaa ja tietenkin motivoivampaa. Materiaalit voidaan valmistaa alusta loppuun asti itse koulun koneilla.

Venepuusepän linjalla tehdään perinteistä soutuvenettä ja kahta



brittiläistyyppistä purje/perämoottorivenettä. Lisäksi valmistuu puuri-moista koottu kanootti. Puurimat on valmistettu erityiseen muotoonsa itse ja kourumainen sauma viimeistely jyrsimellä.

"Ensimmäinen kuukausi kurssin alettua kuluu oppilailta kuin sumussa venepiirustuksia tutkiessa ja kaaria valmistettaessa, kunnes yhtäkkiä veneen muodon hahmottuessa oivalletaan mistä on kysymys", kertoo Janne.

Viitosista kaseihin

Jannen käsien kautta on moni metriviene saanut uuden elämän. Yksityisyrittäjänä vaativissa korjauksissa on oppinut arvostamaan Haminan koulutusaikaa. Kouluaikana oli väliin vaikea sisäistää kaikkea opetuksen alueita, mutta myöhemmin Janne on moneen kertaan kiitellyt opetuksen monipuolisuutta. Kustannuslas-

kenta saattaa tuntua turhalta lajilta nuorelta opiskelijalta, mutta kun ensimmäisen kerran joutuu antamaan tarjouksen suuresta urakasta asiakkaalle, joutuvat opit kovalle koetukselle. Aliarvioidulla tuntimäärällä tai työn vaikeuden väärällä arvioinnilla urakka joko menee puihin tai toiselle tekijälle.

Töitä on kuitenkin riittänyt puu-venepuolella hyvin. Venepuuseppiä on Helsingin seudulla vähänlaisesti ja veneitä ja korjattavaa on paljon. Kuituveneitten sisustukseen onkin jokseenkin turha etsiä tekijää ja muovipulkat onkin paras teettää muualla. Helsingin eteläpuoli onkin muodostunut suosituksi ja edulliseksi paikaksi muovipulkkien sisustamisessa.

Jannen viimeisin työnäyte on kuitonon Fridolinin kyljen korjaaminen. Fritsuhän kaatui viime kaudella telakalla kelkan sivutuen pettäessä. Vene kaatui sivutuen päälle ja siihen koh-

taan muodostui usean laudan mittainen reikä. Kuusi kaartaa vaihdettiin ensin vauriokohtaan, jonka jälkeen päästiin purkamaan laudoitusta. Jatkosaumat jouduttiin luonnollisesti levittämään laajalle vauriokohdan ulkopuolelle. Lopulta reikä oli leveimmillään toista metriä.

"Istuessani punkan reunalla ja katsoessa reiästä avautuvaa laajaa maisemaa tuntui hieman hurjalta", kertoo Janne. Onneksi tunne hävisi hetkessä ja työ valmistui aikataulussa kuukauden puurtamisen jälkeen.

Jannen mielestä vanhat puuveneklassikot ja niiden entisöinti ja korjaaminen ovat antoisinta työtä puusepälle. Toisaalta taas nykyisessä opetustoimessa hän joutuu käyttämään osaamisensa uudisrakenteissa. Uusien puuveneitten rakentaminen keskittyykin pääasiallisesti ammattikouluihin. Kunhan joku innostuisi tekemään R-veneen uudisrakenteen...

Jannen nykyinen työpaikka on Helsingin Roihupellossa Vaihtoehtoisessa Ammattikoulussa.

Puusepäksi valmistuva Tuomo Anisimaa työstää sorvissa vanerista aihiota. Onko tästä tulossa uusi vinssi Spinxhiin?

Petri Ulmanen oli edellisessä ammatissaan autoalalla. Nyt on saabit vaihtuneet haapioon.

Kanootin kyljet muodostuvat rimoista. Veneen oikealla puolella Jannen valvovan silmän alla työskentelevät Markus Haaranen ja Ilkka Tuominen.

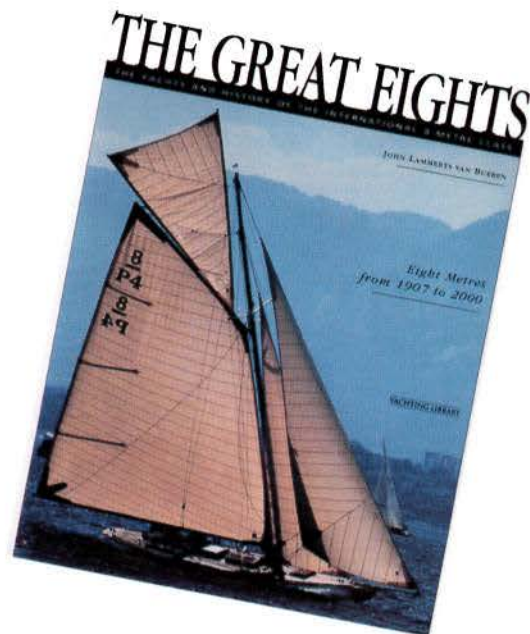


The Great Eights

Kahdeksikot kovissa kansissa

Timo Saalasti

Kun ystäväni John Lammerts Van Bueren -ystävien kesken John LVB - kertoi kirjoittavansa kirjan kaseista, olin hämmästynyt. Kun hän kertoi, että hänen on kustantajan vaatimuksesta saatava koko kirja tehdyksi alle puolessa vuodessa, olin vielä hämmästyneempi. Kun näin upean kirjan ensi kertaa Hangon regatassa viime kesänä, ei hämmästykselläni ollut enää rajoja.



John on maailmalla leviävän kasiinnostuksen nykyinen primus motor. Perustan tälle kehitykselle loivat mm. kansainvälisen kasiliiton pitkäaikainen puheenjohtaja Joni Hertell ja monet muut, jotka jaksoivat pitää luokkaa hengissä, ennen kuin puuveeneet tulivat taas uudestaan suosioon. Tämän työn seurauksena John on onnistunut tekemään kaseista todellisen muoti-ilmiön. Hän perusti oman kasiarkiston ja on kerännyt hyllymetreittäin kasihistoriaa kotitalonsa vanhaan kassaholviin. Tämän seurauksena vanhoista kaseista tuli ikäänkuin merkkিতavaraa. Hänen ansiostaan maailman monet merkkihenkilöt ovat kiinnostuneet kaseista ja kymmeniä kaseja on päätetty korjata tai rakentaa uudelleen. Johnin mukaan juuri nyt tärkeintä on, että vanhat veneet eivät enää mene helapuiksi, vaan että ne laitetaan kuntoon. Ajan mukana veneet kyllä sitten hakeutuvat sellaisille omistajille, jotka niitä osaavat oikein arvostaa. The Great Eights-kirja kertoo asioista juuri tämän muoti-ilmiön hengessä.

Ehkä juuri tästä syystä kirja jakaa lukijat helposti kahtia. Kun ruotsa-

laiskasi Tamaran kippari sai kirjan käteensä, hän sanoi: "Tässä sanotaan että kaseja omistavat rikkaat ja aristokraatit. Minä olen tavallinen purjehtija, joka rakastaa kauniita veneitä. En tiedä, haluanko, että minut ja veneeni samaistetaan tämän kirjan veneilijöihin ja veneisiin". Toisaalta valtaosa kirjan nähneistä ihastuu siihen ikihyväksi, sillä kirja on näyttävä, siinä on paljon uutta asiaa jopa vanhoille kasi-konkareille ja siinä on monia lennokkaita tarinoita talvi-iltojen iloksi. Itse haluaisin kirjaa arvosteltavan hie-man etäisyyttä ottaen: Pitää muistaa, että tällaista kirjaa ei voida tehdä vain puuveneharrastajia tai kahdeksikkohistorioitsijoita varten. Kirjan kohderyhmänä ovat kaikki klassisista veneistä kiinnostuneet, niin suolavesi- kuin nojatuolipurjehtijatkin. Kun tämän muistaa, on helppo huomata miten onnistunut teos oikeastaan on. Samalla tavalla on helppo perustella, miksi kirjassa on joitain Johnin muissa yhteyksissä julkaistuja, sinänsä aivan erinomaisia tekstejä. Kirjaa ei voi sen omintakeisen keveän tyylin takia pitää varsinaisesti tiukkapipoisena purjehdushistoriallisena teoksena, mutta mielestäni ei

kirjaa ole sellaiseksi tarkoitettukaan ja hyvä niin!

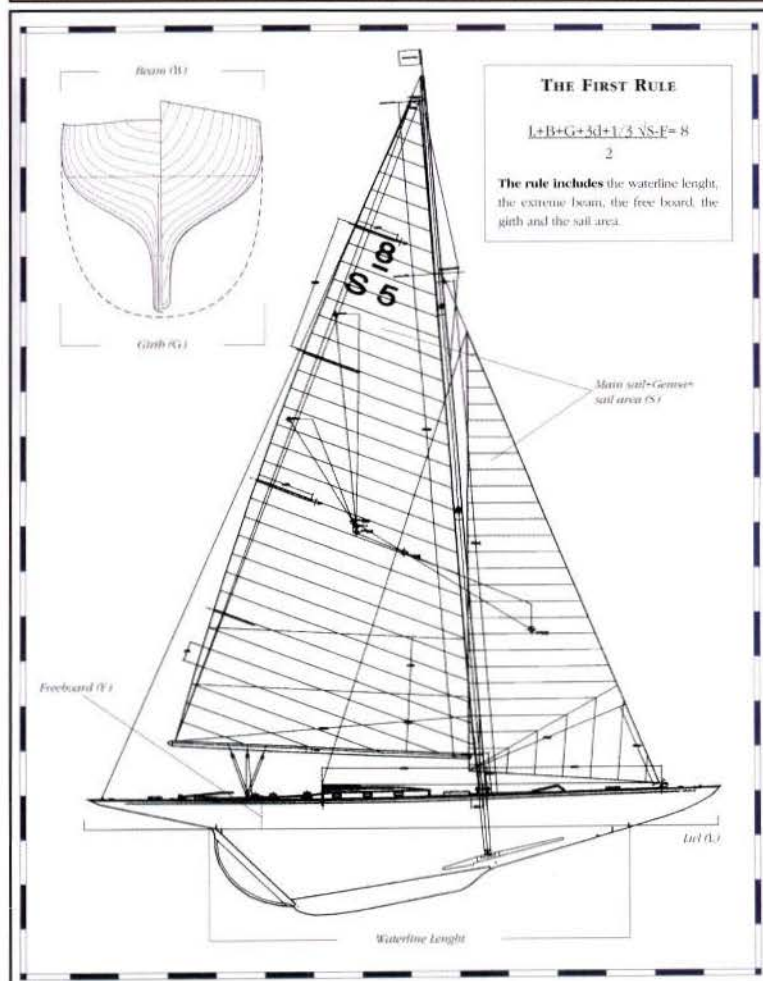
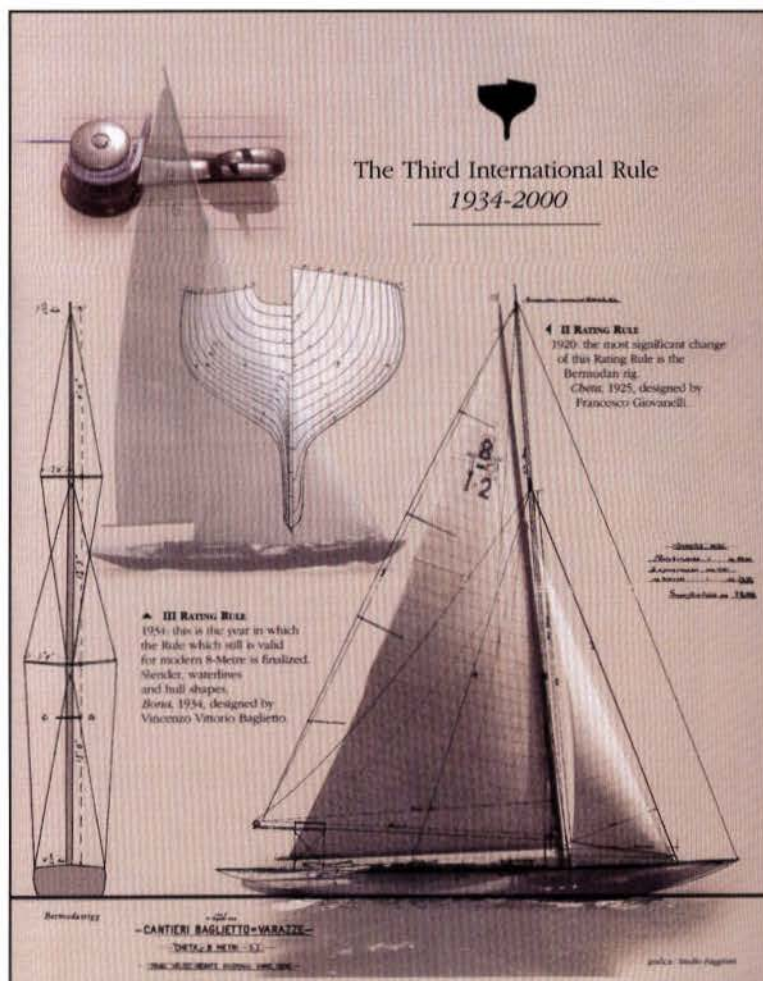
John käy ensiksi läpi metrisään-
nön synnyn ja eri metriluokat. Näin asiaan vihkiytymätön lukija sopivasti sisäänajetaan aiheeseen. Sitten käydään läpi eri aikakausina voimassa olleet kasisäännöt ja kustakin säännöstä esitellään muutama esimerkki-
vene. Esimerkkiveneet on valittu niin, että samalla käydään läpi tärkeimmät veneitä piirtäneet suunnittelijat, valovoimaisimmat kilpapurjehtijat ja kaikki erityisen hyvin menestyneet veneet.

Seuraavaksi selvitetään mikä on Lloyds Register of Yachts ja miten se liittyy metrivenesiin. Tämä kohta on sikäli antoisa, että siitä käy hyvin ilmi, miksi Lloydsin rakennemääräysten noudattaminen on tärkeää. Vieläkin enemmän olisi voinut korostaa, että sen lisäksi, että veneitä restauroidessa täytyy aina noudattaa Lloyd-
sin rakennemääräyksiä, tulisi vanhan veneen omistajan myös pitäytyä al-

kuperäisissä rakenteissa, eikä veneen rakennetapaa saisi muuttaa. Tippa tulee silmään kun katsoo netistä esimerkiksi ranskalaisten "entisöintiprojekteja" joissa kasien rautakaaret on korvattu puisilla, jolloin koko veneen luonne muuttuu.

Lopuksi seuraa hämmästyttävän hieno osuus, jossa valokuvien ja tekstin selitetään kuinka 8mR Iskareen rakennettiin Ruotsissa vuonna 1939. Veneenrakentaja Bengt Plym valokuvasi koko rakentamisprosessin ja kirjoitti siitä artikkelin Nordens Båtar-lehteen. Kirjassa on artikkelin vapaa käännös sopivasti kommentoituna. Tuon ajan työn korkea laatu tulee hyvin esille. Kaikki tehdään pilkulleen oikein. Käsiruuvipräsillä työskennelleen rautakaaren taivuttajan ammattitaitoa osaan ainakin aivan erityisesti kunnioittaa väännettyäni itse hydraulipräsillä hyvin vaihtelevalla menestyksellä 23 paria kaaria. Iskareen on Sparkman&Stephensin suunnittelema vene, ja kun Rod Stephens tuli tarkastamaan työtä, hän saattoi vain lausua: "Tämä ei ole tavallinen vene, tämä on rakennettu kuin viulu".

Liitteenä on kaikkien merkittävimpien kahdeksikkoregattojen aikakirjat sekä kasirekisteri. Rekisteristä löytyvät ikäjärjestyksessä listattuina kaikki rakennetut kasit, joista on jotain tietoa. Rekisteristä on hauska katsella tuttuja ja tuntemattomia veneitä, sillä siinä mainitaan veneen niin ensimmäinen kuin nykyinenkin nimi, jolloin nykyisiä nimiä on helpompi yhdistää vaikkapa Uffa Foxin kirjojen veneisiin. Suomalaisten osalle on sattunut pieni iloinen virhe, kasi nimeltä Örn purjehtii kirjan mukaan edelleen Helsingin vesillä. Jospa tämä olisi vaikka enne, eihän näin hienoon kirjaan prantätty teksti voi kokonaan olla tarua?



Suomenlinnan Pursiseura ry

SuPS



SuPS on monelle R-veneluokan purjehtijalle tullut tutuksi elokuisen Viaporin Tuoppi –puuvenekilpailun välityksellä. Ensimmäinen Puutuoppi purjehdittiin jo 1985 ja kilpailun venemäärä on vakiintunut parinsadan veneen tienoille. Ennätys on vuodelta 1998, lähes 230 venettä. Puutuoppi onkin jo vuosia ollut osallistujamäärältään suurin purjehduskilpailu Suomessa.

SuPS on vuonna 1989 järjestänyt myös kutosien PM:t. Mutta mistä kaikki alkoi?

Teksti Lauri Juva

Lähes kaikki SuPSin kahdeksasta perustajajäsenestä olivat aikoinaan aktiivijäseniä Suomenlinnaseuran Venekerhossa. Kerho eli 70-luvulla pirteätä ja innostunutta aikaa. Yhteistä toimintaa oli paljon, mm. jäsenet rakensivat lapsilleen 12 optimistijollaa. Jollapurjehduksesta muodostuikin varsinainen katalyytti SuPSin perustamiselle, sillä kilpailuihin osallistuminen edellytti kuulumista johonkin rekisteröityyn veneseuraan. Suomenlinnan Venekerho perusti tätä varten työryhmän, joka valmisti yksimielisen esityksen seuran itsenäistymiseksi ja rekisteröitymiseksi. Yleinen

kokous kuitenkin yllättäen tyrmäsi esityksen. Rekisteröitymistä puuhanneet aktiivit erosivat Venekerhosta ja perustivat vuonna 1978 SuPSin.

Jo nimestä voi päätellä, missä SuPS toimii. SuPSin kotisatama on Suomenlinnan Iso-Mustasaaren eli Kirkkosaaren etelärannalla Varvilahdessa. Koska satamamme ei ole järin suuri, ei vieraspaikkoja ole. Sen sijaan Suomenlinnan hoitokunnalla on aivan satamaamme vastapäätä Susisaaren telakalla hieno uusi vierassatama saunoineen ja kuppiloineen. Sinne kannattaa kesän aikana pistäytyä lähivesillä purjehtimaan.

Ehkä ympäristöstä tai asujaimistosta johtuen on seuran venekanta ollut aina varsin puuvenevoittoinen. Se olikin yksi sysäys järjestää purjehduskilpailu vain puuveneille. Tällaista kilpailuahan ei siihen aikaan vielä maassamme ollut. SuPSissa on n. 40 kölivenettä ja näistä runsas puolet on puuveneitä. Seurassa on mm. kolme kutosta (Mariana, Fandango ja Sir Ian) ja Folkkaria (Bagatelle, Hexa ja Mirelle) sekä kaksi Itämeren kymppiä (Albertina ja Margherita) ja A-venettä (Ali-Baba ja Elise). Lisäksi löytyy 5.5- ja Hai-veneitä, pari saaristoristeilijää sekä sekalainen joukko IOR- ja matkaveneitä, mm. ilmeisesti maailman ensimmäinen Swan-proto.

SuPSin riveistä on kasvanut maailman merien menestyneitä kiertäjiä. Jo ennen SuPSin perustamista 70-luvun puolivälissä pyöri Varvilahdella kahdentoista optari-purjehtijan innokas joukko. Innostus purjehtimiseen on suurimmalla osalla säilynyt, sillä jo useampi noista optarinuorista on kiertänyt maapallon tai ylittänyt ainakin Atlantin. Whitbread-konkareita ovat esim. Kairamon veljekset Antsu, Eero ja Jasu. Muita puuvenekansalle tuttuja optaripoikia ovat Mika Rauhala, Kude Lahtinen, Juha Hopponen ja myöhemmin kylläkin

Göteborgin ekalla aloittanut Krisu Räme. Ja unohtaa ei tietenkään sovi ujonpuoleista ja hiljaisenakin pidettyä, mutta menestynyttä sankaripurjehtijaamme Koirasen Peeraa. Erilaisia pinaaleja nämä purjehtijat ovat tuoneet monista kansainvälisistä luokista. Manu Nousiaisen lisäksi ainoana supsilaisena on jokaiseen kuuteentoista Puutuoppiin osallistunut Velkka Iivonen.

Vuonna 1992 Pekka Lindforsin puinen IOR-vene Navila menestyi supsilaisine miehistöineen erinomaisesti Kolumbus-kilpailussa Atlantin yli.

Miksi puuveneet sopivat niin hyvin Suomenlinnaan? Tärkeä kannustin monelle muoviveneestä puuveneeseen siirtyvälle on naapurien rohkaisu. Kun vieressä on useita hyvin hoidettuja vanhoja puuveneitä, eivätkä niiden omistajat vaikuta erityisen nääntyneiltä, uskaltaa muoviveneihminenkin harkita puista vaihtoehtoa. Myös laaja tietotaito ja osaaminen on tärkeä asia. Jos pulmia syntyy, aina löytyy joku neuvomaan (joskus kysymättäkin).

Merkittävä etu Suomenlinnassa on myös Viaporin Telakka, jonka halliin voi viedä veneensä suurempia remontteja varten. Tällöin apua voi saada Veistokaaren erittäin ammattitaitoiselta Mika Holmströmiltä, joka tarvittaessa vaikka veistää

kokonaisen uuden veneen tai laivan. Erilaisissa korjaustöissä voi apua kysyä myös Keijo Saarisen telakalta. Unohtaa ei myöskään sovi yhtä Suomen parasta purjemaakaria, Meripurjeen Tomppa Lindströmiä, joka hänkin toimii isolla telakalla.

Rajoittava tekijä näissä palveluissa on kuitenkin talvisäilytystilan rajallisuus, ison telakan kentälle ei kovinkaan useita veneitä mahdu.

Lisätietoja SuPSista antaa kommodori Pasi Staff, puh. 040-55 18 469 tai pasi.staff@mil.fi.

Halutessasi voit tutustua täydellisempään SuPSin ja Puutuopin historiaan nettisivuillamme, osoitteessa

<http://mongbat.helsinki.fi/tuoppi/>.

Samoilla sivuilla voit myös aikanaan ilmoittautua ensi kesän Viaporin Tuoppiin. Viime kesänä jo lähes 90 % ilmoittautumisista tuli netin välityksellä. Se on kätevää, sillä tiedot siirtyvät automaattisesti tulostietokantaamme. Tuopista vielä sen verran, että tänä vuonna unohdamme pitkäaikaisen yhteistyökumppanimme OKO-pankin. Nyt orderit haetaan Kauppatorilta Suomenlinnan lauttakopista. Se on kätevää, sijainniltaan keskeinen paikka ja torilta löytää useimmiten tilapäisen parkkipaikan helposti. Jos tori on aivan nuijalla lyöty, Katajanokan Nordic Jet -terminaalin



5.5-metrinen Euroopan mestaruuskilpailussa

Chaje 3 Genovassa



Chaje 2 Regate di Genova 1964



Chaje 3 Championato d'Europa 2000

Italian leudossa ilmastossa talvehtinut Chaje 3 toi klassisten 5.5-metristen Euroopan mestaruuden Suomeen.

Matti Muoniovaara

Edellisenä syksynä olimme jättäneet veneemme Kandoo ja Chaje 3 Yacht Club Italianon pihaan odottamaan seuraavan kevään Euroopanmestaruuskilpailuja Genovassa. Viimeinen havainto Chajesta oli internetissä YCI:n kotisivulta, jossa tuttu vene oli eräissä kuvissa taustalla.

Huhtikuun 17. päivänä lähdimme autolla Italiaan. Poikkesimme Köpiksessä, josta noudimme isopurjeen

Northin purjeompelimosta. Olimme luvanneet toimittaa uuden purjeen australialaiselle Gordon Ingatelle. Sieltä jatkoimme matkaa Flensburgiin, josta haimme paluukuljetuksessa tarvitsemamme trailerin. Olimme vihdoinkin 20.4. perillä Genovassa puolilta päivin. Siellä eksyttiin keskustaan trailerin kanssa ja poliisien opastuksella löydettiin satamaan Yacht Club Italianoon. Klubi sijaitsee satama-alueella porttien sisäpuolella. Klubirakennuksen yläpuolella kulkee kammottava moottoritie "sopraelevata", joten suurstadin meteliä ja lyriikkaa sieltä löytyi.

Löysimme Chaje 3:n vajasta ja siirsimme sen trailerin päälle siirtoa varten Santa Margheritaan Ligureen,

30 kilometriä etelään suuntaan Ligurian rannikkoa pitkin. Veneellemme ei ollut ehditty tehdä minkäänlaista kevätkunnostusta. Pienen ehostuksen ja pesun jälkeen vene näytti jo tyydyttävältä. Maalit pohjassa olivat pysyneet hyvin kiinni eikä minkäänlaista lohkeilua näkynyt. Se taisi johtua talven lämpimästä ilmastosta, jolloin puussa oleva vesi ei pääse jäätymään ja työntämään maalia ulos vielä kosteista paikoista.

Seuraavana päivänä veimme Kandoon ja Chaje 3:n rantatietä pitkin Santa Margheritaan perinteistä paikallista kevätkilpailua varten. Tie oli välillä hyvin kapea, ja vuorenrinteen serpentiineissä piti olla tarkkana. Lopulta pääsimme Portofinon vuoren kupeelle josta avautui kaunis näkymä



Pääsiäispupu. Näkymä Santa Margheritan satamaan ja Golfo del Tigulliolle. Suomalaisten kisaseurue Santa Margheritan rantakahvilassa.

alhaalla olevaan kaupunkiin ja Tigullion lahdelle, missä ensimmäiset purjehdukset tulivat tapahtumaan. Illalla myöhään löysimme rantaravintola da Beppestä tutut englantilaiset ja australialaiset. He olivat purjehtineet veneensä Genovasta tänne, mutta tuuli oli kuitenkin loppunut Portofinossa ja veneet olivat jääneet yöksi sinne.

III Coppa Guido Prina Santa Margherita Ligure

Laiturilla tapasimme uuden kilpakumppanimme Francesco Zucchin. Hänellä oli 5.5-klassikko Voloira III. Arvuutelin, että vene on Huntin suunnittelema, mikä oli oikein arvattu. Tämä vene oli sama, jonka olin nähnyt edellisenä syksynä YCI:n laiturissa ilman mastoa. Vene on rakennettu samoilla piirustuksilla kuin Vatorilla 1964 rakennetut Caro 6, Ylliam 16 ja Xolotl. Tämän veneen rakennutti Francescon isä Franco. Veneen katkennut puumasto oli korjattu ja se näytti kuin uudelta.

Veneemme siirrettiin ponttoonin Dalgran viereen aallonmurtajan taakse. Välimerellä veneet kiinnitetään yleensä perä laiturin. Poijuja ei ole, vaan laiturista menee köysi painokiveen. Köysi kalastetaan ylös ja asetetaan keulahelaan, jonka pitää olla avoin klyyssi eikä rengas kuten meillä oli.

Dalgra oli talvehtinut Portofinossa. Omistajia ei näkynyt, mutta tapasimme Carpanedat seuraavana päivänä. Sataman rantaan oli telakoitu iso siniseksi maalattu ketsi nimeltään Marjatta. Vene oli alkuaan suomalainen Jarl Lindblomin suunnittelema, ja sen rakennutti Turussa

eräs Ahlströmin suvun jäsen. Vuonna 1943 se oli suurin Suomessa rakennettu purjevene.

Chaje oli ravistunut edellisen syksyn auringonpaisteesta, kun se oli ollut ulkona pari kuukautta Yacht Club Italianossa. Aamulla tultiin Santa Margheritaan ja jännitettiin, onko vene vielä pinnalla. Tänään olisi kauden ensimmäinen kilpailu, johon oli ilmoittautunut 11 venettä. Mukana oli 5 klassikkoa: Voloira III, vanha tuttu Dalgra III, Twins VIII, Grifone ja Chaje 3. Moderneja oli kuusi: Kandoo, Addam-Addam, Salamander 5, Joker 8, Midlife Crisis 2 ja Skylla 4.

Kun lähdimme ulos Golfo Tigulliolle, nostimme purjeet ylös ensimmäisen kerran koko kautena. Edellisenä päivänä oli tuullut kovempaa jossain ulkona, ja lahdella oli melkoinen ristiaallokko. Ensimmäisessä lähdössä olimme klassikkojen toinen, mutta meidät hylättiin varaslähdön takia. Dalgra oli ensimmäinen klassikko. Lähdön ensimmäinen oli Jonathan Jansonin Salamander 5 ja toisena oli Jussi Gullichsenin Kandoo.

Tuuli oli heikko ja heitteli koko ajan myös oli vaikea saada vene vauhtiin ristiaallokossa. Varsinkin spinnun pitäminen vedossa heilumisen takia oli vaikeata. Ainoa tapa saada spinnu rauhalliseksi oli leikata paljon jolloin veneen vauhti rauhoitti sen liikkeit. Muuten oli tulla hulluksi tällä lahdella. Tigullion lahtea kutsutaan myös hullujen tai turhien ihmisten lahdeksi.

Kolmannessa kilpailussa oli erikoinen loppu. Otimme Dalgraa kiinni

viimeisellä lensillä, kun se pysähtyi moottoriveneen peräaalttoon. Gianni huusi kovalla äänellä veneelle: "mat-tiiiii!". Me ihmettelimme, että mitä se siellä huutelee. Alamerkillä olimme aivan peräpeilissä kiinni ja oli vain muutama sata metriä maaliin. Pystyimme aalloissa ajamaan ylemmäs kuin Marinan Dalgra ja pian olimme melkein rinnalla ja löimme maalilinjaa kohti, kun Grifone uhkasi jo takaa. Olimme viisi senttiä ennen Dalgraa maalissa, mutta puoli metriä ennen maalilinjaa ampui lautakunta kilpailun poikki kun määräaika ensimmäisen veneen maaliintulosta oli kulunut umpeen. Meidät oli hylätty. Siitä nostettiin kova mekkala, mutta se ei auttanut.

Salamanderin siipiperäsin toimi hyvin tässä chopissa. Jussi Gullichsen oli huomannut Sprecherin lähettämät sveitsiläiset Jokerissa ja keuhkeitä, kun he purjehtivat niin hyvin.

Vasta viimeisessä lähdössä osasimme lahden oikut jo jotenkuten. Päätöskilpailussa olimme jo toinen klassikoista, kun Chaje alkoi vihdoinkin kulkea normaalisti.

Koko kilpailun voitti Jonathan Janson Salamanderilla ja Jussi Gullichsenin Kandoo oli toinen. Klassikot voitti Francesco Zucchi Voloira III:lla, toisena oli Marina Perrot Dalgralla. Kyseessä oli kauden ensimmäinen purjehdus eikä Chajen tulos ollut mainittava. Paljon jäi parantamisen varaa Genovan EM-kilpailuun. Yleensä esikisan voittaja ei voita mestaruutta, joten otimme lunasti asian.

Euroopan mestaruus Genovassa



26. 7. kello 10 maissa lähdettiin hinaamaan yhtätoista venettä Genovaan. Meri oli aivan tyyni, joten hinaus oli paikallaan. Matias oli Jussin gastina ja Uula Chajessa minun kanssani. Ensin kiersimme Portofinon niemen ja suuntasimme kohti Genovaa, joka häämötti koko ajan edessämme. Reitin varrelle osuivat San Fruttuoson luostari, Camogli, Recco, Polanesi, Sori, Pieve Ligure, Nervi, Lido d'Albaro (jonka edessä purjehdimme seuraavan kilpailun) ja lopulta 30 kilometrin ja 4 tunnin hinauksen jälkeen Genovan valtava satama.

Eräänä aamuna tulimme veneille ja huomasimme, että veneiden kannet olivat keltaiset. Selitys oli yksinkertainen. Saharassa Välimeren toisella puolella oli ollut hiekkamyrsky ja sama hiekka oli edellisenä yönä tullut alas kasteen mukana. Mm. tästä syystä jahtien kansia jynssätään jatkuvasti, toinen syy jynssäämiseen on myös tietysti kaupungin likainen ilma. Senkin huomasi hyvin kun meni ulos merelle. Kaupungin yläpuolelta merelle tullut likavana peitti koko sataman näkyvistä kunnes 'sirocco' puhalsi likaisen ilman maihin. Ei ole mikään ihme, että hienoimmat jahdit ovatkin usein 'sede estivoissa' Portofinossa tai muilla pienillä Ligurian rivieran paikkakunnilla.

Kävimme ulkona Jokerilla Thomaksen ja Felixin kanssa treenaamassa. Ei juuri tuullut, olimme vain puoli tuntia emmekä päässeet satama-allasta pidemmälle. Venettämme rakennettiin koko ajan – olihan tämä kevätkunnostuksen aikaa. Suomessa kaverit eivät varmaan olleet raotta-neetkaan pressujaan vielä.

Ensimmäisen kilpailuun lähdettiin klo 10. Tuuli oikutteli. Aamulla tuuli oli vielä pohjoisessa ja alkoi maan lämmetessä hitaasti kääntyä merelle. Tällä kertaa tuuli oli kuitenkin niin heikko, että päivän kilpailu peruutettiin 4 tunnin odottelun jälkeen.

Seuraavana päivänä starttasimme linjan oikeasta päästä hyvin heikossa tuulessa. Olimme hieman myöhässä eikä vene kulkenut mihinkään. Pur-

jehtijalegenda Agostino Straulinon Tokion olympia-viitonon ja vuoden 1965 maailmanmestari Grifone menivät ohitse ja aloimme jäädä. Mereltä tulevia loivia ja pitkiä aaltoja oli ajettava oikealla tekniikalla. Vastamäessä kohti aaltoa ja alamäessä vinosti alas keräten vauhtia seuraavaan aaltoon. Tuuli heikkeni ja lähtö keskeytettiin.

Chajen hitaus johtui väärästä light-medium-keulapurjeestamme. Vaihdomme täyteläisen full dacronin eteen. Tämä purje on tarkoitettu 0–4 metrin tuuleen eli juuri vallitsevaan säähän. Lisäksi näissä aalloissa se antoi hyvän voiman.

Uusintalähdössä olimme linjan toisessa päässä ja starttasimme aivan eturivissä. Kun hitaammat klassikot starttaavat samanaikaisesti modernien kanssa, pitää lähtöhetkellä aina olla eturivissä. Meidän leessä oli Peterson/Melges-vene (sama kuin tulevalla mestarilla). Pysyimme pitkään sen vauhdissa ja menimme yhtä ylös tuuleen. Meno oli aivan erilaista kuin edellisessä keskeytetyssä lähdössä – vene kulki lujaa eivätkä aallot pysäyttäneet sitä. Kryssin puolivälissä hakeuduimme oikealle ja olimme klassikkojen johdossa, mo-

derni ja nopea Chlika-Chlika II oli myös takanamme jonkin aikaa. Voilaira vuodelta –54 ja Dalgra III vuodelta –57 seurasivat, mutta jäivät koko ajan. Lenssillä vahdimme tarkasti kilpailijoitamme, Dalgra ja Voilaira menivät eri puolille. Meillä oli parempi vauhti ja vahdimme molempia keskialueella. Spinnunanööverit sujuivat hyvin, olimmehan harjoitelleet jo Santa Margheritassa. Menimme samoja tahteja kahden modernin, Fortunan ja Addam-Addamin kanssa.

Vatsaan koski kun jännitti olla klassikkojen johtopaikalla. Voisiko nyt tulla jackpot?

Klassikkojen ykkösenä

Maalissa olimme ensimmäinen klassikko. Paras ensimmäisessä lähdössä oli edellisen vuoden Torbolen maailmanmestari Marie Françoise 14, Kandoo tuli kolmanneksi.

Toinen kilpailu oli jo rennompaa, ja sama tahti jatkui. Tiukkaa kisaa Fortunan ja Addam-Addamin kanssa jälleen. Voilaira kulki hyvin, vaikka vene on vanhin konstruktio. Voiloirassa on melko lyhyt köli ja pienempi märkäpinta kuin muissa ikätovereissaan.

Chaje oli jälleen ensimmäinen klassikko, mutta päivän parhaat olivat Thomas ja Felix Jokerilla. Jussi Gullichsenin Kandoo putosi 8:nneksi sijallaan kauas kärjestä. Sveitsiläiset Thomas ja Felix ovat purjehtineet paljon Staria järvillensä, mikä selittää kevyen tuulen hyvän vauhdin. Olimme vesillä iltakuuteen asti, kun purjehdimme kaksi lähtöä.

Kolmatta lähtöä odotettiin pari tuntia. Olimme kaukana lähtölinjasta, kun lähdöstä viestitettiin viiden minuutin paukulla. Nostimme spinnun ja ehdimmekin sekunnilleen lähtöön, kun jiippasimme starttveneellä.

Olimme ensimmäisellä ylämerkillä klassikkojen johdossa ja modernin Ranan edellä. Lenssillä Rana varjosti ja alkoi peittää meitä tarkoituksenaan ohittaa luuvartin puolelta. Emme lähteneet typerään luffikamp-pailuun vaan jiippasimme pois alta. Kohtasimme uudelleen alamerkillä ja Rana oli edellämme, kun tulimme vierekkäin merkin kierto. Kissa



**Ylh. Campione d'Europeo
Joker 8 Santa Margheritassa.**

**Alh. Grifone vuoden 1965
maailmanmestari. Taustalla
Monte Portofino.**

ja hiiri -leikki Ranan kanssa jatkui maalilinjalle asti, ja se voitti vain niukasti. Ranan kippari Felix kiitti myöhemmin tiukasta kilpailusta klassikon kanssa. Kaikki 20 venettä saivat tuloksen!

Tuuli loppui iltapäivällä ja 4. purjehdus peruutettiin.

"Hyvä, hyvä hullut!"

Tässä vaiheessa näytti tosi hyvältä. Johtomme seuraavaan klassikkoon oli jo neljä pistettä, ja jäljellä oli korkeintaan kaksi purjehdusta. Laiturilla meitä onniteltiin "Bravo, bravo Matti!" (italian kielestä suomeksi käännettynä se tarkoittaa "Hyvä, hyvä hullut!")

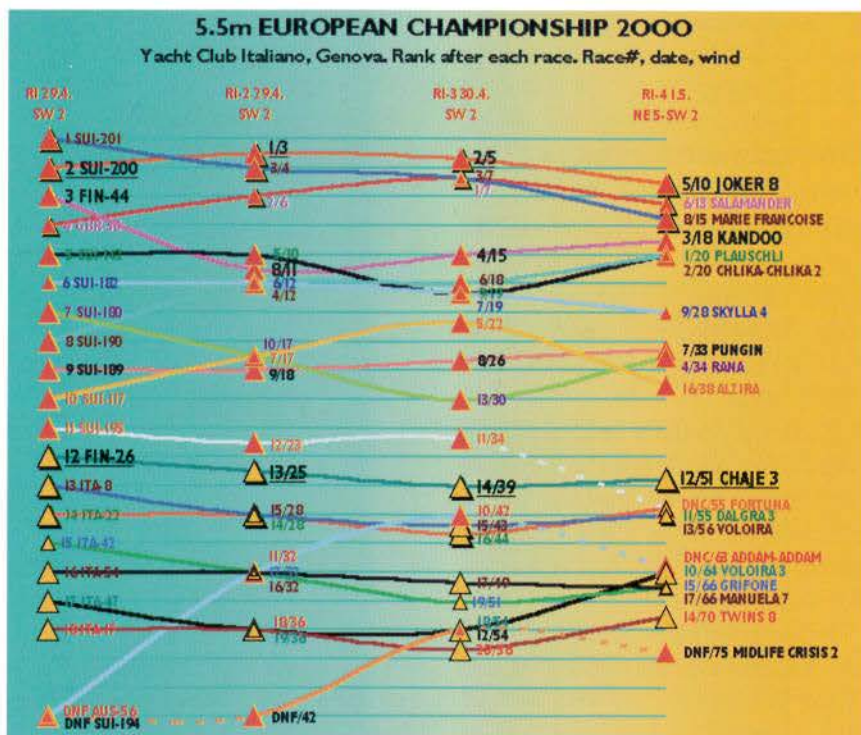
Tramontana puhalsi maista ja hiu-kan voimakkaammin kuin muina päivinä. Voilora III johti alusta lähtien. Kun tuuli oli maista päin, se vaihteli koko ajan lähestyttäessä ylämerkkiä. Huonon alun jälkeen pääsimme hyvin rytmiin ja olimme klassikkojen kolmantena. Edellä olivat Voilora III ja Manuela VII.

Ohitimme Marie Françoisen ensimmäisellä lenssillä! Leikkasimme vasemmalle, he oikealle ja kääntömerkillä olimme sensaatiomaisesti veneenmitan maailmanmestareiden edellä sisäpaikalla!

Viimeisen lenssin lopussa olimme jo Voilora III:n peräpeilissä kiinni, kun tuuli tyyntyi ja kääntyi oikealle, merelle päin. Keulapurjeen vaihto oli unohtunut, ja lisäksi uuden tuulen mukainen kurssi oli hukassa. Vene pysähtyi, ja takaa tulivat Voilora ja Dalgra, jotka menivät enemmän oikealle ja ohitsimme.

Lopulta viimeinen kryssi muuttui slööriksi. Saimme spinnun ensimmäisenä ylös, ohitimme Voiloran ja olimme maalissa aivan Dalgran perässä kolmantena klassikkona.

Neljännän kilpailun voitti Plauschli vuodelta -83! Englantilainen Salamander ei saanut riittävästi eroa euroopanmestareihin Thomas Moseriin ja Felix Meieriin Jokerilla. Viimeisen kryssin alussa Kandoo oli vielä johtopaikalla, mutta tuulen kääntyessä oikealle 30 astetta se oli väärässä laidassa vasemmalla puolella ja oikealta menivät Plauschli ja Chlika-Clika II ohitse. Vaikka Gul-



Kilpailun tulos on kuvattu graafisesti kisäkäppyrässä. Viivoja seuraamalla voi seurata kokonaiskilpailunkulkua. Mitali- ja kolmikko Joker, Salamander ja Marie Françoise 14 erottuu jo toisen kilpailun jälkeen. Seuraavana on tiukka neljän veneen ryhmä, lopulta vain kahden pisteen sisällä. Sitten tulee jo rako modernien ja klassikoiden välillä, jossa Chaje 3 on tehnyt pienen raon. Tasaisin suoritus on molemmilla 'mestareilla'.

Genovan EM-kilpailuissa Y.C.I.:n parvekkeella. Palkitut vasemmalta: Henrik Lundberg, Uula Muoniovaara, Jussi Gullichsen, Timo Telkola, Matti Muoniovaara, Jonathan Janson, euroopanmestari Thomas Moser, YCI:n kommodori Carlo Groce, Kans.väl 5.5m Ass:n puheenjohtaja Thomas Sprecher. Alhaalla Felix Meier ja Matias Muoniovaara.



lichen purjehti viisi sijaa paremman tuloksen kuin Menzi, se ei riittänyt pronssimitaliin.

Euroopan mestaruus!

Chaje 3 oli kokonaistuloksissa yhdestoista 20 veneestä, mikä on melko hyvä tulos klassikolle, olihan takana kolme modernia ja kaikki muut klassikot. Klassikkojen joukossa Chaje 3:n sarja oli nyt 1-1-1-3, mikä tuntui tosi hyvältä.

Tuuli oli edelleen heikentynyt, ja odotimme vain signaaleja viimeisen purjehduksen peruutuksesta, jolloin olisimme Euroopan mestarit. Puolen tunnin kuluttua kuuluikin signaali ja otimme hinausköydet esiin.

Palkintojen jako oli kuuden maisa. Kaikki ulkomaalaisten veneet olivat jo ylhäällä. Me saimme palkinnot ensiksi aivan kuin Cowe-sissa, kun olimme jumbosijalla, ja saimme raikuvat suosionosoitukset. Meille annettiin myös A.I.V.E:n, Italian Klassisten Purjeveneiden Liiton erikoispalkinto, johon tulokset oli laskettu veneiden iän mukaisten taosituskertoimien avulla. Tämä tarkoitti, että Chaje on myös Italiassa luokitettu "oikeaksi" klassikoksi.

YACHT CLUB ITALIANO



1879 perustetaan Italian ensimmäinen pursiseura Regio Yacht Club Italiano Genovaan. 1898 perustetaan Coppa d'Italia, joka vuonna 1908 siirretään 8m S.I. (stazza internazionale) luokkaan ja seuraavana vuonna Genovassa sen voittaa ranskalainen "*Pochette*". Seuraava kilpailu purjehditaan aina voittajan kotivesillä. Vain yksi haastaja edustaa maataan ja kaikki purjehtivat kilpailussa jokaisen kilpailun. 1910 Nizzassa voittaa italialaisen Gian Franco Tosi "*Ondina*", 1912 San Remossa italialaisen Francesco Giovanellin "*Sirdhana*" ja kilpailut purjehditaan aina 1927 asti Genovassa.

Francesco Giovanelli voittaa vielä seuraavat kaksi. 1926 Genovassa voittaa Italian P. Pozzanin "*Catina*"

ja 1927 hollantilainen "*Hollandia*". 1928 Zuiderseellä voittaa kuuluisan ranskalaisen Virginie Heriot'n "*Aile VI*". Le Havressa italialaiset valtaavat 1930 pokaalin takaisin Genovaan aina vuoteen 1938 asti kunnes Marcus Wallenberg Jr:n "*Ilderim*" vie pokaalin vuoteen 1950 asti Sandhamniin, jossa suomalainen B. Strandellin "*Vågspel*" voittaa ja tuo Coppa d'Italian Helsinkiin NJK:lle kilpailtavaksi Harmajan vesillä.

Genovan purje

Uudesta 8-metrinen kirjasta voi lukea genuan synnystä: "Italialaiset 6-metrispurjehtijat Raimondo Pannario ja Francesco Tagliafico kekilivät maston taakse ulottuvaa keulapurjetta 1925. He pyysivät Costagutan purjeompelimoa käyttämään englantilaisen vanhan balloon jibin kangasta purjeeseen, jolla voitaisiin kryssata ylös tuuleen. Purjetta käytettiin ensimmäisen kerran Genovan viikolla helmikuussa 1926. Vuonna 1927 saman regatan aikana purjetyyppi oli jo yleisesti tunnettu. Ruotsalainen Salén oli paikalla ja käytti sellaista luoviessaan ylös tuuleen."

5m S.I. Italiaan

2. maailmansodassa klubirakennus pommitettiin liitoutuneiden toimesta maan tasalle ja oltiin evakossa Portofinossa (nykyisin 'sede estivo') sodan raunioista ja ensimmäinen regatta, oli syyskuussa järjestetty neljän purjehduksen 'coppa challenge' "Carlo Negri" Star-luokalle. Syyskuun ja lokakuun vaihteessa '46 järjestetään Portofinossa toinen regatta luokkina 6m S.I., Star ja Snipe. 1946 päätettiin tuoda Italiaan uusi luokka, 5m S.I. (ruotsalaisilla oli hyvät yhteydet Italiaan koko ajan). Samana vuonna tehdään myös ehdotus Kansainvälisen säännön uusimiseksi ja modernisoimiseksi. Tämä ehdotus ei saanut suurta kannatusta vaan haluttiin kokonaan uusi ja ajan vaatimuksia vastaava sääntö ja lopputulos tälle pohdinnalle oli IYRU:n 5.5m sääntö vuonna 1949. Italian



ensimmäinen Beltramin konstruoima 5m S.I. rakennutettiin 1947 klubin toimesta. Tämän arpajaisveneeseen voitti omakseen Ing. G.B. Tassara, joka antoi veneelle nimen *"Nipa"*. *"Nipa"* purjehtii edelleen Italian lipun alla ja osallistui Imperiassa klassikkoregataan Vele d'Epoca di Imperia - Trofeo Prada 2000. Vuonna 1948 14-21 maaliskuuta järjestetään Lido d'Albaron edessä ensimmäinen kansainvälinen Genovan regatta sodan jälkeen ja siihen osallistui kuusi 6m S.I., kymmenen 5m S.I. ja 18 Staria. Svezia eli Ruotsi oli mukana ja he olivat ensimmäiset ulkomaiset purjehtijat Italiassa sodan jälkeen. Tästä regatasta Cheerio kirjoittaa Till Rorissa 1947 ja arvioi kahden tai kolmen ruotsalaisen 5m S.I:n lähtevän Genovaan 1948. Regate Internazionale a Genova on 1951 4-11 maaliskuuta ja osallistujina neljä 6m S.I., kolme 5.50m S.I., yhdeksän Louhea, 17 Staria ja RORC-veneet

5.5m S.I.

50-luvulla uusi 5.5m S.I. valtaa kansainväliset regatat ja niin käy myös täällä. 1953 Coppa d'Italia siirretään 5.5m S.I. luokkaan. Italialaiset lähettävät Suomeen toisen kuuluisan purjehtijan Max Obertin ja veneenä on *"Twins VI"* ja pokaali viedään jälleen syntysijoilleen Genovaan kolmeksi vuodeksi. Ensin Max Oberti uusii voittonsa samalla veneellä, seuraavaksi voittaa ranskalaisen Albert Cadet'n *"Gilliat V"*, mutta kilpailut pidetään edelleen Genovassa ja englantilaisen R.S.G. Perryn *"Vision"* voittaa. 1957 Bournemouthin Pool Bayssa voittaa jälleen italialainen Max Oberti olympia-veneellä *"Twins VIII"*. 1958 Genovassa voittaa Max Oberti P. Ferrarin veneellä *"Dalgra III"* ja 1959 Mario Rivelli samalla veneellä. Seuraavat voitot vievät Italian Piero Reggion (om. F. Zucchi e M. Novaro) *"Voloira II"* ja 1961 Genovassa Max Oberti voittaa pokaalin viidennen kerran veneellään *"Twins XI"*.

Nisse ja Chaje 2 Genovassa

1962 24-28.helmikuuta kilpailee Coppa d'Italiasta neljä maata: Italia, Ruotsi, Sveitsi ja Suomi. Suomen

edustajana ovat Kristian Gullichsen ja Peter Fazer veneellään *"Nisse"*. Pokaalin voittaa *"Violetta VI"* ja Pino Canessa. Maaliskuun 11. päivään asti purjehditaan Regate di Genova, johon osallistuu 16 5.5:sta, 4 Louhea ja 18 Staria sekä joukko RORCin veneitä. Krisse kirjoitti kilpailusta selostuksen Frisk Brisiin. Kotimatalla *"Nisse"* myytiin Sveitsiin, jossa se myöhemmin tuhoutui tulipalossa vuonna 1965.

Pokaalin voittivat myöhemmin veneet 1963 *"Alain IV"* P. Ramelet, 1964 *"Bronia"* H. Scholl, 1965 *"Marina II"* G. Svensson ja viimeisen kerran 1968 *"Yeoman XV"* Robin Aisher. Vuonna 1997 ja '98 pokaalista purjehtivat 12m S.I. ja voittajat olivat *"French Kiss"* A. Kaddara ja *"Italia"* Luca Santella. Viime vuonna pokaalista purjehtivat jälleen 8m S.I. ja pokaalin voitti *"Gefion"*.

1964 lähtevät Gullichsenin veljekset Italiaan harjoittelemaan *"Chaje 2:lla"* Tokion olympialaisia varten. He osallistuvat Coppa di Franciaan ja Regate di Genovaan sekä myöhemmin Cannesin regataan. Coppa di Franciassa tuloksena oli kolmas sija Herbert Schollin voittassa *"Bronialla"*.

Kristian Gullichsen kertoo Frisk Brisissa vuodelta 1964: "Genovan Regataan oli kerääntynyt käytännöllisesti katsoen koko Euroopan 5.5 metrin luokan eliitti kuuluisuuksiin kuten legendaarinen Louis Noverraz, mestareita kuten Lasse Thörn *"Rush 7:llä"*, moninkertainen Starien maailmanmestari Agostino Straulino ym. Veneet olivat hyvin tasaväkisiä, useimmat edellisenä vuonna rakennettuja kuten *"Chaje"*. Monta oli rakennettu tänä vuonna kun taas vanhimmat veneet olivat vuodelta 1962.

.....Genovanlahti, joka kesäaikaan saattaa olla täysin tyyni viikkokaupalla, tarjoaa talvella tuulia, joita luonnehtii parhaiten maan ja meren lämpötilaerot. Joko puhalttaa "tramontana" kylmiltä vuorilta +15° lämpöiselle merelle tai myös voi puhalttaa "sirocco" mereltä kohti auringon lämmittämiä vuoria. Usein puhalttaa "tramontana" aamupäivällä ja "sirocco" iltapäivällä ja niiden vä-

lillä on tunnin kestävä tyyni hetki. On selvää, että kilpapurjehtijoiden keskuudessa se aiheuttaa hämmennystä. Jos vuorilla on satanut lunta voi "tramontana" olla melko voimakas, 10-15 m/s ja jääkylmä luonnollisesti. Tällä kertaa emme joutuneet purjehtimaan lumisateessa....."

"Regatta alkoi osaltamme toiveikkaasti kun saimme toisen sijan kovassa puuskaisessa tuulessa. Seuraavassa kilpailussa, sekin kovassa tuulessa katkesi Chajen peräsinpakseli viimeisellä luovilla. Käyttämällä isopurjetta peräsimen sijasta ohjaamisessa selvisimme kuitenkin yhdeksäntenä maaliin. Akseli korjattiin väliaikaisesti ja saatoimme jatkaa regattaa jo seuraavana päivänä, mutta korjaus aiheutti peräsimen ison klapin. Jatkossa saimme nauttia kahdesta seitsemäntä sijasta kovassa tuulessa, yhdestä keskeytyksestä styrbord-babord tilanteessa Straulinon kanssa, seitsemäntätoista sijasta, neljänneksitoista, kahdeksannesta ja kaikenkaikkiaan vaikeasti hallittavista ja oikukkaista tuulista. Kärjessä *"Rushin"* lisäksi olivat Straulinon *"Grifone"* kahdella voitolla, Noverraz yhdellä voitolla ja neljällä kolmosijalla, saksalainen *"Bronia"* yhdellä voitolla ja kakkosijalla ja *"Volpina"* yhdellä voitolla."

5.5-metrin veneet olivat suuri ja vallitseva luokka täällä 60-luvun loppuun. Sen jälkeen ei tapahtunut mitään tällä rintamalla ja hommat käynnistyivät uudelleen kun klassikkojen kunnostaminen ja entisöinti yleistyi ympäri Eurooppaa 80- ja 90 luvulla.



En seglare med många roller

Segling är nästan som att stå på scenen. Det gäller att hitta en gemensam linje och nämnare för gruppen som deltar och det behövs teamwork för att nå ett gemensamt mål. Det säger vår seglingsbitna skådepelare som seglat hela sitt liv.

Göran Schaumann, 60, har prövat på det mesta ute på sjön; han har seglat femma, drake, soling, swanar, sysslat med bankappsegling, långfärder, deltagit i OS. Ja, det mesta – utom ensamsegling.

Mima Löfström

Det var en seglingsintresserad far med åländska rötter som fick Göran Schaumann att börja med segling. Pappan ägde i tiden en oruffad 22:a, Rita. Men det var knapert med ekonomin och pappan gick in i armén som frivillig. Efterfrågan på blykölar var stor under kriget, kölarna gjordes då till kulor. – Så min mamma gick och sålde båten! Det kunde pappa inte smälta, utan han sörjde den stort. Båten var min pappas ögonsten.

Som pojke fick Göran leka med modellbåtar som pappan hade byggt och han rodde på en ekstock som nästan liknade en riktig segelbåt. När Göran var 12 år gammal, skaffade pappan en vingbåt åt barnen. Den seglade Göran först tillsammans med sin bror. Grannarna i Sibbo, där familjen hade sitt sommarställe, började också skaffa sig vingbåtar. Bland vännerna som började segla fanns bl.a. Kurt "Kucke" Nyman och Erik Hartwall. Det var ett helt gäng som började ordna interna kappseglingar.

– Ibland kunde upp till sju båtar delta i våra övningsseglingar. Jag var med i NJK:s juniorer och deltog i Kajholmslägren. Där seglade jag med egen båt. Min båt var den långsammaste båten och jag kom sist. Vår vingbåt, L-5, var en av de äldsta. Den var tung och hade dåliga segel, men den klarade sig i hårt väder. Det var en bra juniorbåt som man lärde sig mycket med.

Den första vingbåten såldes och familjen köpte en ny som man hade i ett par år. Göran, som började bli intresserad av långfärder, köpte sig därefter en femma som 20-åring.

– Det var femman *C'est la vie*, som jag seglade mycket med. Jag kappseglade inte med den för ingen annan tävlade heller med femmor på

den tiden. *C'est la vie* var ursprungligen ruffad och byggd i gran. Det krigstida materialet var inte så bra, utan borden torkade och svällde. Båten hade jag i 3-4 år och grejade en massa på den, sedan var seglen och däckets slut. Tyvärr hade jag inga pengar att göra mera än måla och skrapa. Jag sålde båten och var en sommar utan båt – den värsta sommaren i mitt liv, menar Göran.

Göran var intresserad av långfärder medan hans gode vän Kucke Nyman var intresserad av kappsegling. Efter vingbåtstiden började Kucke segla snipe, och lockade med Göran, som själv var utan båt, som gast.

– Vi var nog bra på kryss men inte på länsen. Vi lät oss ändå inte störas av det här och Kucke köpte en drake, *Shalala*, som vi klarade oss förvånansvärt bra med. Efter den köpte han *White Lady*. Småningom kom Antero Sotamaa med i vårt gäng. Kucke, Antero och jag klarade oss ganska bra. På den tiden var Matti Jokinen den stora drakgurun och en tuff motsståndare.

Men Göran och gänget tränade hårt. De åkte regelbundet ner till Köpenhamn för att kappsegla och började säsongen alltid med påskregattan där. Klubbens skickligaste bankappseglare, sade man på NJK. Besättningen gjorde också annat än seglade



Göran Schaumann, skådespelare med förkärlek för trebåtar. Han gillar att köra i hårt väder.

drake. De deltog bl.a. havskappseglingen One Ton Cup i Helgoland ombord på swanen Tarantella I. Mera om äventyret i havskryssarnas världsmästerskap kan man läsa i Heinz Ramm-Schmidts nyutkomna bok om Tarantella.

Spännande OS-uttagningar

Det hade varit tal om en finsk båt redan till OS år 1968. Pojkarna på White Lady var jämna med Jokinen, men ingetdera båtlaget ansågs ha tillräckliga internationella meriter för att kvalificera till OS år 1968.

– Vi deltog flera gånger i Kieler Woche. Det var intressant att se hur hela stället utvecklades och växte fram med OS småningom. De finska båtarna deltog aktivt i drakklassen och i Kiel tävlade vi bl.a. mot Jokinen och Dahlman. Den nuvarande spanska kungen seglade också i den hårda drakklassen, likaså bröderna Sundelin. Det var en hård klass. Och vi gladdde oss åt att ha lyckats komma trea i Kieler Woche.

– Uttagningarna till de olympiska seglingarna blev mycket spännande och hårda, säger Göran. I sista Dragon Gold Cup i Köpenhamn fanns ett 70-tal båtar på startlinjen. Den bättre av de två finska båtarna skulle kvalificera för OS. Därför åkte vi före de andra ner till Köpenhamn för att förbereda oss. Vi hade skaffat en lucka i fören för spinnakern, ett nytt sätt att få in den i fören. Det blev en hård fight mellan oss och Jokinen. Vi blev då trea i Gold Cup, vilket var den bästa internationella meriten för vår del. Saken var därmed också klar för vårt deltagande i OS 1972.

På den tiden hade man inga trailers, berättar Göran. Vi hade en lastbil som vi körde ner till Medelhavet med och runt i Europa. Den hade plats för bara två personer i förarhytten, så en av oss fick sitta eller rätare sagt ligga på en gummimadrass inne i båten uppe på flaket. Med presenningen fladdrande ovanpå körde vi igenom Europa. När vi kom till gränstullarna var vi tvungna att klämma in oss alla tre i förarhytten, det var ju förbjudet att färdas på flaket, medger Göran generat. Ibland kunde det vara dramatiskt, t.ex. när

vi fick punktering på lastbilsdäcket på väg till EM-tävlingar i Holland. – Men visst var det härliga tider och stora trevliga minnen.

Jobbet kan störa seglandet

Det är inte alltid så lätt att kombinera ett aktivt seglande med förvärvsarbete och speciella arbetstider som man har t.ex. på teatern.

– Mitt jobb var lite problematiskt på den tiden, berättar Göran. Jag spelade vid Åbo Svenska Teater åren 1970-72. Vi jobbade ju full dag på lördagar och det var ett evigt pusslande att få det hela att gå ihop. För våra viktiga OS-uttagningar vid påsktid fick jag ledigt från teatern. Lars Svedberg, som var teaterchef i Åbo då, var så hygglig att han läste in min roll och spelade några föreställningar så att jag kunde vara borta och delta uttagningarna. Det var väldigt hyggligt, säger en tacksam seglare.

”Segling ska vara roligt, trots att man satsar till hundra procent.”

Framgångar i OS

I de olympiska seglingarna i Kiel deltog 28 båtlag i drakklassen, ett från vart land. Alla seglade med egna båtar. För Kucke, Antero och Göran gick OS bra och det blev också höjdpunkten på deras draksegelarbana. Regattan var svårseglad och jämn.

– Vi låg sjätte före sista seglingen inte många poäng från en fjärde placering. Det var väldigt jämnt mellan oss och våra konkurrenter och förväntningarna var höga. Men vi var för snåla och tog för många risker i sista seglingen. Svenskarna och danskarna seglade förbi oss och vi slutade på en åttonde plats i OS totalt. Det var en besvikelse för oss och Finland, menar Göran. Man ha-

de förväntat sig en starkare insats av oss än 8 av 28.

För oss andra ser besättningens meriter nog så imponerande ut: två finska mästerskap i drake, två gånger tvåa i drak-FM, trea i Kieler Woche 1972, trea i Dragon Gold Cup 1972 och åttonde i OS i Kiel 1972, som kom att bli höjdpunkten i grabbarnas seglingskarriär.

– Jag var mittgäst och körde alltid spinnakern, Kucke styrde och Antero var fördäcksgäst. Det var intressant hur man skulle få teamet att fungera, hur tre killar skulle få manövrarna att löpa och var man kunde vinna en sekund. Allt det här kräver hård träning.

Från drake till soling

Efter OS i Kiel förlorade draken sin OS-status och var inte längre aktuell som olympisk klass. Draken hade varit med på de olympiska banorna från år 1948.

– Väldigt synd, det var ju en klass som vi tyckte väldigt bra om. Jag är själv väldigt förtjust i draken som båt, medger Göran. Som kappseglingssbåt gillade jag mest White Lady, jag var nog förälskad i den båten. En vacker och fin drake, minns Göran nostalgiskt.

Ville man fortsätta på olympisk nivå skulle man övergå till soling, som redan hade varit en OS-klass. Därför bytte killarna klass.

– På den tiden fick man inte använda hängstroppar utan hängde med armarna som lätt domnade, och många fick ledbanden i knäna förstörda. Jag var ju rätt tung, så viktmässigt var vi ett bra team och behövde inte använda tyngdvästar. Soling seglade vi också internationellt, bl.a. deltog vi i VM.

Konkurrensen blev allt hårdare, och vi hade ju våra jobb att sköta. Konkurrenterna från andra länder kunde träna året om, medan vår säsong började vid påsk och slutade i september. Tiden ville inte räcka till och Antero hoppade av efter OS. Wisa Salokangas, som var mycket intresserad av vårt projekt redan tidigare, kom med i bilden och ersatte Antero när vi seglade soling. Så här seglade vi fram till år 1980.

Långfärdssegling och Gotland runt

Det har blivit många långfärder i den åländska skärgården och till Sverige. Göran har gäststat på många olika båtar, inte bara i kappseglingar utan också på familjeseglingar.

– Wisa skaffade sig en Targa och jag hade glädjen att få segla med honom i hans båt. Jag hade ju själv ingen båt. Vi seglade Finnigulf 39:a och deltog i Gotland runt tre gånger med rätt bra placeringar. 1989 vann vi vår klass, den största klassen med en 60 deltagande båtar. Vi seglade också med Robert Svartströms swan. Min uppgift på långfärderna var att agera kock. En av gångerna hade vi seglat båten till Sandhamn i matglatt sällskap och när Gotland runt började, tog gasen slut. Vi fick äta enbart kall mat i flera dagar och det var inget vidare. Kockens roll förbyttes till "kallskänkans", minns Göran.

Göran och femmalivet

När Göran hade fyllt 50 år köpte han femman *Eystra*, L-30, tillsammans med Lasse Mellin och Robi Svartström. Den seglade de tillsammans i tio år och klarade sig väldigt bra. *Eystra* vann flera regattor t.ex. på Kronbergsfjärden. Men allt har sin tid. Nu är *Eystra* såld sedan drygt ett år tillbaka och Göran har återgått till att segla med Wisa på *Liss-Gun*. Därmed är femmalivet inte slut än-

nu. Femmaentusiasten Göran var den som i tiderna övertalade vännen Wisa att också köpa en femma.

– Det är roligt att hållas kvar i klassen, vi gubbar kan väl ge lite motstånd fortfarande mot er yngre, skrattar Göran. Seglingstokig som jag är, deltar jag ju gärna när jag kan.

– Femmorna är trevliga båtar och som jag alltid sagt: det billigaste sättet att segla hyggligt, förklarar Göran. Om man seglar bra kan man vinna med vilken båt som helst. Ingen båt har varit helt överlägsen i klassen på senare tid. Båtarna är förvånansvärt jämna och boatspeeden skiljer sig inte så stort. Rätt taktik och vägval är utslagsgivande och det gäller att få en bra start. Situationen är speciell med tanke på att femman ändå är en konstruktionsklass och alla båtar olika. T.ex. *Going*, *Röde Orm*, *Eystra*, *Liss-Gun* och *Barbro* har turvis topat resultatlistorna.

Segling ska vara roligt!

Man ska vara ödmjuk för naturens krafter, och man ska ha roligt och trivas ombord. Det är fascinerande att kunna ta sig fram med hjälp av naturkrafter och en utmaning att försöka ta sig fram så fort som möjligt.

– Segling har gett mig hemskt mycket, det är det absolut bästa sättet som jag vet att koppla av. Du glömer allt annat. Om du faktiskt går in

helhjärtat i det du gör kan du inte ens tänka på något annat. Hade det varit tråkigt hade jag ju inte hållit på så här länge som jag har gjort.

Seglingen är en social gren, tycker Göran, som gärna medger att han inte är ensamseglare till sin karaktär. Det gäller att ha ett bra gäng så att man tillsammans kan fundera över vad man lyckats eller misslyckats med.

– På *Eystra* bytte vi roller hela tiden och körde turvis. På det sättet kunde alla vara delaktiga i olika situationer. Alla måste få yttra sig, men rorsman ska vara den som gör det avgörande valet.

– Segling ska vara roligt, trots att man satsar till hundra procent! Det får inte bli blodigt allvar, tycker Göran själv. Men vännerna som seglat med honom i många år intygar att han nog är den som aldrig ger upp. Göran är vinnartypen som är den sista att ge upp i en fight. Att försöka hålla stämningen, kampandan, är viktigt. Men ändå ska det vara roligt.

Ett gott samarbete är mycket viktigt också på scenen, där man hela tiden arbetar med nya människor, du ska försöka hitta en gemensam linje och nämnare för gruppen i en pjäs. Med nya regissörer ska man ständigt kunna anpassa sig till nya situationer och försöka få det bästa möjliga ut av gruppen.

Göran Schaumann hör till de legendariska figurerna i Brandöcupen på Kronbergsfjärden.



– I båten kommer ens temperament fram mycket tydligt, och jag t.ex. har fått jobba med att inte vara så dominerande ombord, medger Göran.

Görans filosofi är att man ska ha god stämning ombord och äta god mat. Vår matglade vän är ofta kock ombord. Folk som är mätta och nöjda gör en bättre insats, anser han. Denna visdom måtte han ha fått med sig hemifrån – mamman var nämligen hushållslärlarinna.

I slutet av 1930-talet lär Görans far och mor ha seglat till Åland i hårt väder med sin 22:a. Det hade varit 6 grader varmt, tufft och dramatiskt. De tappade bort sig, det började skymma, och då hade pappan frågat om mamma tycker att de ska vända tillbaka till Hangö. – Jo, svarade min mor, för jag vill inte dö hungrig!

Många roller också på scen

Göran Schaumann har varit skådespelare i fyrtio år, den mesta tiden på Svenska teatern i Helsingfors. Han har spelat ett brett register; små och stora roller i både barn- och vuxenpjäser, det har blivit både Shakespeare och modernt under åren. Framgångarna har varit många också på scenen. Intervjun för Magazine görs strax inför premiären på Sagan om ringen.

Den bästa roll han gjort var kanske i Jorden runt på 80 dagar. Där spelade han bl.a. elefanten – en stum roll på 10 minuter. Det var svårt för att Lasse Pöysti hade spelat en legendarisk elefant på Lilla Teatern och man jämförde dem. Men båda ansågs lysande i sina elefantroller.

– För en svenskspråkig som jag är det en stor utmaning att spela på fins-

ka. Jag medverkade i den finska pjäsen Topelius på Pyynikki sommar-teater. Det blev en hel sommar utan segling med hela 72 föreställningar. Efter det har det blivit mer på finska. Förutom teater har det också blivit filmroller och medverkan i flera finska teveserier. Mellan inspelningarna och repetitionerna kan det vara skönt att koppla av med segling.

Från skådespelarjobbet blir Göran pensionerad först om fem år och kommer inte att kunna ägna sig åt segling på heltid före det. Men koppla av kan han på sommarstället ute i Sibbo, ett kärt ställe, som fungerar som ett andningshål. Skärlivet har Göran haft med sig från barndomen.

– Jag trivs vid havet och är väldigt fäst vid stället som föräldrarna byggde efter kriget. Det är bra att kunna åka ut och segla emellan – att bara gå på torra land passar inte mig.

White Lady deltog i OS år 1972



Pala viitosten historiaa

Carola L-10

Suomen kansainvälisen viitosliiton perustamisen 70-vuotisjuhlavuoden kunniaksi alulle saatettiin projekti luokkaliiton historiikin toimittamisesta. Valtavan materiaalmäärän takia projekti on edelleen kesken, tarkoituksena on käydä kaikki aineisto huolellisesti läpi. Venekohtaisen tiedon tuottaminen on jätetty pääosin nykyisten omistajien harteille. Seuraavassa pieni tiivistelmä viitosen numero L-10 Carolan vaiheista.

Pirkka Leino

Kuvat Pirkka Leino ja Ville Hihnalan albumi

Carola valmistui vuonna 1937, suunnittelijana Gösta Kyntzell, rakennuspaikkana perinteikäs Wilenius Båttvarv Porvoossa. Carola tehtiin jopa viitostenkin mittapuulla kevytrakenteiseksi. Vene on kauttaaltaan ruuvattu, siinä ei ole käytetty vahvistavia painokaaria ja masto seisoo kannen varassa. Carolan mittoja tarkastellessa huomio kiinnittyy poikkeuksellisen pieneen J-mittaan ja vaatimattomaan purjepinta-alaan.

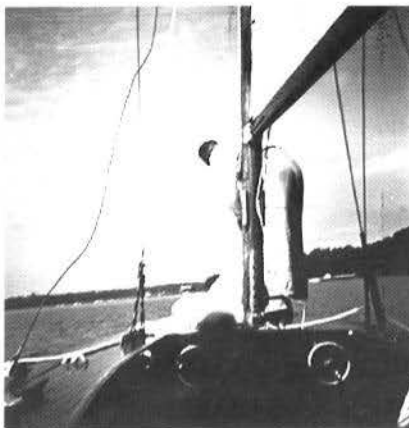
Vene suunniteltiin Wilhelm Hedensjölle, jonka omistuksessa Carola ESF:n lipun alla osoittautui varsin menestyksekkääksi. Hedensjön aikana Carola voitti lukuisia luokka-, kierto- ja kunniapalkintoja kuten HSS:n 5m-pokaalin 1939 ja 1945 (omistusoikeudella), Hufvudstadsbladetin kiertopalkinnon 1939 ja 1947, sekä Borepokaalin 1940 ja 1945.

Ilmeisesti Wilhelm Hedensjö ei ollut perheessä ainoa, joka osallistui kilpailuihin – tämä käy ilmi esimerkiksi Frisk Bris-lehden Hangon regattaa käsittelevästä raportista vuodelta 1945, jossa huomiota kiinnitetään neiti Hedensjön ”rutiinotuneeseen kilpapurjehdustaitoon”. Vuonna 1951 tapahtuu Carolan historian ensimmäinen omistajanvaihdos. Carola siirtyy ESF:ssä ja purjehtijaliitossa tuolloin vaikuttaneen Hans Dittmarin omistukseen edustaen edelleen ESF:ää. Vuonna 1956 Dittmar myy Carolan Turkuun Ville Hihnalle, ilmeisesti terveydellisistä syistä.

Ville Hihnala oli vielä aktiivinen osanottaja kilpailuissa Turun alueella ja sen ulkopuolellakin. Tuona aikana Carola osallistui mm. KSSS:n



Carola 50-luvun lopulla



Fallit tuotiin kannen alle ”ratteille”

125-vuotisjuhlaregattaan. Turun alueella verisin kilpakumppani oli Rettigin omistama ja rakennuttama Diana (L-29), Carola onnistuikin nappaamaan Hans von Rettig-pokaalin Dianalta kahdesti, vuosina 1957-58. Hihnalan kuvauksen mukaan Carola oli vielä hänen aikanaan täysiverinen raaseri, laverit olivat metalliputkea ja purjekangasta. Mielenkiintoinen yksityiskohta 50-luvulla on tapa, jolla kaikki jalukset, nostimet ja barduunat tuotiin vaijereiden avulla kannen alapuolella oleviin ”ratteihin”. Tämä ilmeisesti juuri 50-luvulla yleinen muoti ei kuitenkaan ollut niin toimiva, että se olisi säilynyt – tosin Carolassa osa läpivienneistä ja heiloista on edelleen jäljellä.

Vuonna 1960 Hihnala, joka edelleen jatkoi purjehdusharrastustaan mm. Hai-veneiden parissa luopui Carolasta, joka jäi edelleen Turkuun A.Suominen nimisen herran omistukseen. Vene vaihtoi seuraa työväen pursiseurasta Turun pursiseuraan. Suominen ei kuitenkaan ilmeisesti enää kilpaillut veneellä, vaan käyttö liittyi enemmän retkipurjehdukseen, osoituksena tästä on hänen aikana suoritettu Carolan ruffaus, jota vene kantoi aina 90-luvun puoleenväliin saakka.

Seuraava pitkäkö vaihe Carolan historiassa sijoittuu Tampereen seudulle. Tämä ei sinällään ole kovin yllättävää, olihan Tampere tuona aikana (sodan jälkeen 50-60-luvuilla) tunnettu varsin laajasta puuvenekannastaan, varsinkin Hai-veneitä oli alueella paljon. Mitään tietoa Carolan osallistumisesta minkäänlaiseen kilpailutoimintaan ei ole. Carola oli Topi

Kauppilan ja H.Hakkaraisen aikana rekisteröitynä Tampereen pursiseuralle. Seuraavan omistajan, Teuvo Hämäläisen muistikuvien mukaan Carolasta katkesi myös masto 70-luvun alkupuolella – muistona tästä Carolan I-mitta on edelleen melkein 20 senttiä alkuperäistä lyhyempi. Hämäläinen ehti omistaa veneen vain hetken aikaa, jolloin veneeseen tehtiin mm. kansiremontti ja laudoitusta uusittiin. Hämäläinen muistaa myös, että Carola sai tuolloin ensimmäisen Dacron-purjekertansa, edelliset omistajat olivat purjehtineet vielä puuvillapurjeilla – Kauppila laati ja valmisti 60-luvulla veneeseen nostalgiset punaiset puuvillapurjeet, joista osa on edelleen jäljellä. Kauppila ei ehtinyt omistaa Carolaa kauaa, vaan myi siitä ensin puolet ystävälleen Pasi Kaunistolle ja luopui lopulta veneestä kokonaan ulkomaille muuton takia. Kaunistolla vene oli liki vuosikymmenen, kunnes se lopulta palautettiin suolaveteen turkulaisen H.Laakson toimesta.

Vuonna 1989 Carola siirtyi perinteikkään ASS:n lipun alle. Tuolloinen omistaja Manne Carla osallistui Carolalla myös joihinkin kilpailuihin pitkän tauon jälkeen. Vuodesta 1993 Carolan omisti Petteri Oksanen, joka veneen historiasta innostuneena purki ruffin ja palautti alkuperäisen kaltaisen, kaksi sitloodaa käsittävän rakenteen. Rapistuvan veneen kunnostus osoittautui kuitenkin yhdelle



Vesillelasku remontin jälkeen 1999

miehelle ylivoimaiseksi tehtäväksi, vene oli maissa kolme kesää ennen kuin se lopulta 1998 syksyllä päätyi nykyisille omistajilleen.

Carolan kuntoa voinee nykypäivinä luonnehtia sanalla kohtuullinen: työn alla tällä hetkellä ovat mm. lukuisien kaarien vaihto, rungon kyllästys ja heloituksen jatkuva parantelu. Carolalla osallistuttiin viime kesänä useisiin viitosliiton järjestämiin kilpailuun - miehistöön sekä veneeseen kohdistuvien ”ehostustoimenpiteiden” jälkeen se toivottavasti tulevina kesinä palaa menestyksekkään historiansa edellyttämälle tasolle myös tuloluettelossa.

Carolan historia mukailee liiton historiaa ja käyttäjiensä tarpeita. Luokan alkuaikojen jälkeen kilpailutoiminnassa ja luokkaan kohdistuneessa innostuksessa tapahtuu selkeä notkahdus, sodan jälkeen muutenkin purjehdus harrastuksena pikkuhiljaa alkoi tavoittaa myös laajempia väestöryhmiä ja painotus

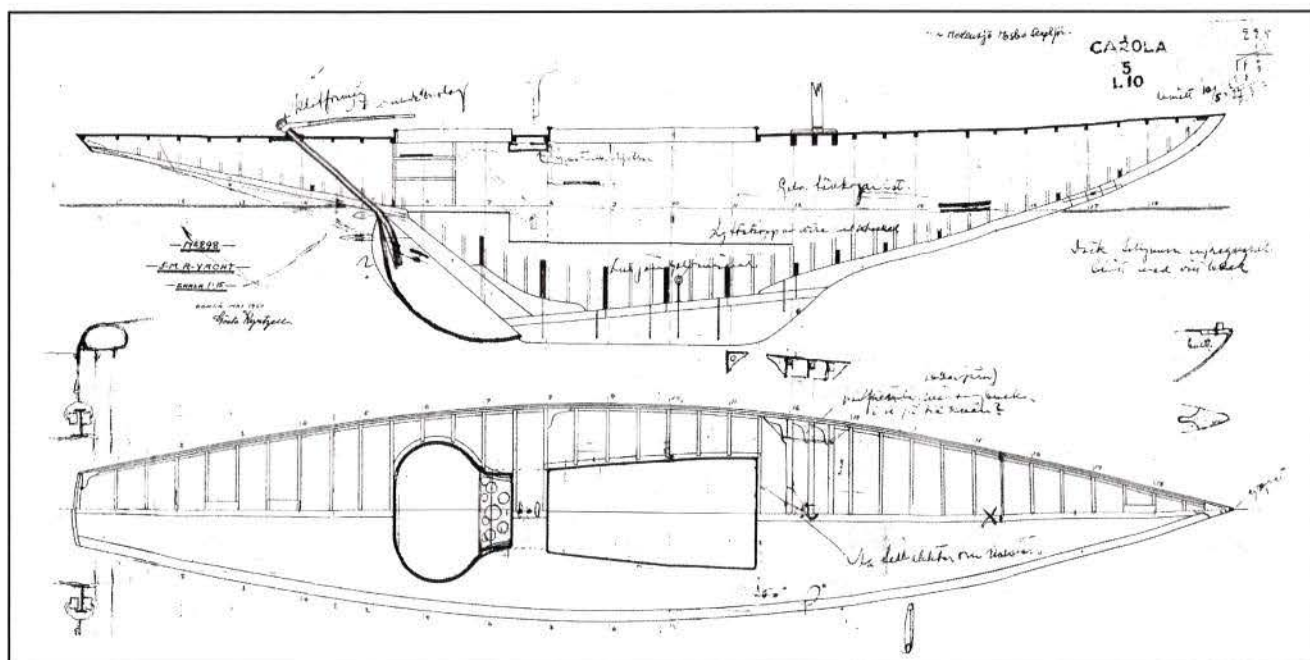
siirtyi matka- ja retkipurjehduksen puolelle. Tästä kertoo osaltaan Carolan ruffaus ja seikkailu Järvi-Suomessa. Perinne ja kiinnostus veneiden entisöintiä ja kilpailutoimintaa kohtaan on kuitenkin selkeästi viitosten osalta elpynyt 90-luvun aikana. Ei myöskään voi unohtaa, kuinka Carola erilaisista vaihteistaan huolimatta on herättänyt omistajissaan tarpeen pitää vanha kaunis esine elossa – tuo tauti tuntuu olevan ilmeisen tarttuvaa.

Carolan omistajat:

1937	Wilhelm Hedensjö	ESF
1951	Hans Dittmar	ESF
1956	Ville Hihnala	TTPS
1960	A.Suominen	TPS
1962	T.Kauppila	TaPS
1975	H.Hakkarainen	TaPS
1977	Teuvo Hämäläinen	
1979	Pasi Kaunisto	
1987	H.Laakso	TPS
1989	Manne Carla	ASS
1993	Petteri Oksanen	TTPS
1998	Pirkka Leino,	ASS
	Antti Liukas,	
	Sami Törmä, Ilkka Kari	

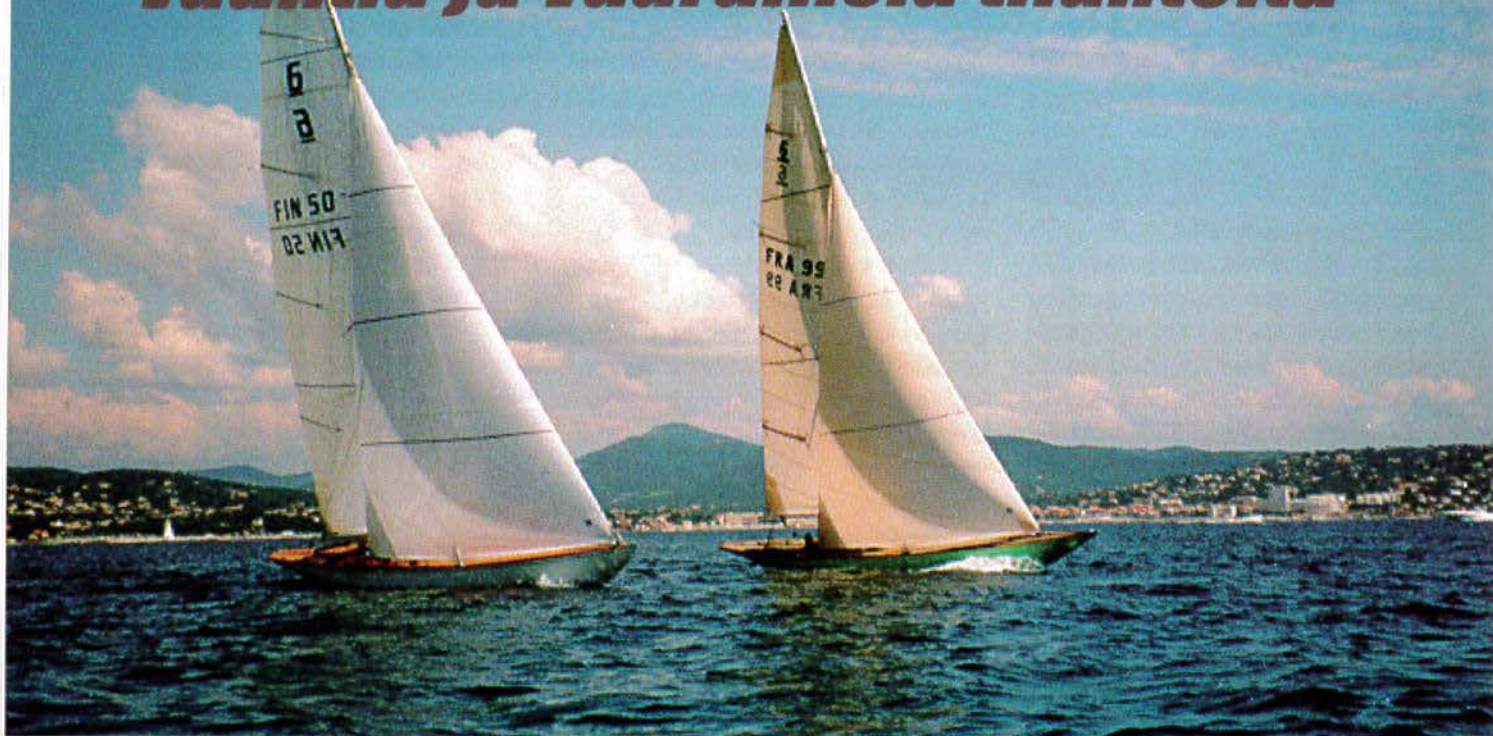
Carola

Rakennusvuosi	1937
Pituus	9.56
LWL	5.76
Leveys	1.80
Purjeala	19.58
Syväys	1.10
J-mitta	2.00



St. Tropez

vauhtia ja vaarallisia tilanteita



Alibaba II kävi Välimerellä kuittaamassa klassisten kuutosten vuoden 2000 Euroopan mestaruuden, ja Toy varmisti sen kakkosijallaan. Ilman vaikeuksia tähän näyttävään saavutukseen ei kuitenkaan päästy.

Eero Lehtinen
Toy, FIN-44, HSF

Suomen edustusjoukkue kesäkuisessa kuutosten EM-regatassa Ranskan St. Tropez'ssa muodostui Rederiet Peräsen kahdesta venekunnasta, kun vuoden -99 MM-ykkönen ja -kolmonen, Alibaba II ja Toy lähtivät matkaan suurin odotuksin. Matkan toteutumisesta suurin kiitos kuuluu Kenolle, joka jälleen täydellisyttä hipovalla asenteellaan oli kunnostuttanut ja varustanut veneet

huippukuntoon ja huolehti, että tunnelma oli korkealla ja pöydät koreina koko matkan ajan.

Niinikään miehistön aktiiviset puuhastelut talven aikana olivat tuotaneet merkittäviä yhteistyökumppaneita, joiden avulla katettiin olennaisimpia matka- ja kuljetuskuluja. Veneiden kuljetukset rekoilla "ovelta ovelle" tapahtui Kaukohoivinta Oy:n ja Transfennican yhteistyönä, kun taas miehistöt lennätteli kisapaikkakunnalle SAS ja Kohde-matkat Oy.

Omassa organisaatiossa hommia oli jaettu sopivasti kahden venekunnan kesken. Jolle ja Eero junailivat järjestö- ja teknisiä järjestelyjä, logistiikasta vastasivat meripuolella Jari ja kumipyörädivisioonassa Japo. Miehistöjen lennot neuvotteli Mana ja "parhaiten pukeutuneiden miehistöjen" asusteasioita hoiteli tuore Henri-Lloyd-tuotepäällikkö Krisu.

Timppa Laurilalle on annettava aivan erityiset kiitokset komppanian

äidin tehtävien moitteettomasta hoitamisesta. Timolla oli aina ratkaisu kaikkiin ongelmiin, ja hänen ansioitaan saimme päivittäin peiton ja katon päällemme, kyydit eri kohteisiin, perheet lentokentältä kisakylään jne. Kaikille täydet pisteet hyvin hoide-
tuista osa-alueista, ja yhteenvetona voidaan sanoa, että retki ei olisi mil-
tään osin voinut sujua enää parem-
min – ainakaan niiltä osin mihin itse
pystyimme vaikuttamaan... Veneet
selvisivät matkasta täysin naarmui-
ta ja miehistökin löysi takaisin kotei-
hinsa ilman sen suurempia vaurioita.
Parin viikon täyslepo taisi kyllä olla
itse kullekin tarpeen!

Joukko kokoontuu

Perille saavuimme useassa erässä. Keno ja Timo viettivät kesälomaa Eurooppaa autoilla mittaillen. He lähtivät heti Toyn viimeisen treeni-
viikonlopun (27.-28.5.) jälkeen
Hangosta Turun kautta matkaan ja
saapuivat St. Tropez'n kylään 6. ke-



säkuuta, päivää ennen Nizzaan lentänyttä pääjoukkoa (Krisu, Jolle, Mana, Japo ja Eero). Molanderit Nappe, Suvi ja Solveig sekä Toyn vitsigeneraattori Jari saapuivat päivää ja Tenströmit Hena ja Paula kahta päivää muita myöhemmin.

Todettakoon, että Jari liikuttui kyyneliin asti, kun muu joukkue oli kerääntynyt häntä vastaanottamaan Eeron ja Jarin yhteiseen huoneeseen ja Jarin peiton alle oli pedattu sievästi neljän litran Pastis-pullo, jota sittemmin tavallisesti Pikku-Pasiksi tituleerattiin.

Solveig Molanderin (silloin 4 kk) esimerkillinen käytös hämmästytti viikon mittaan niin omia kuin vieraitakin, "Sulkkari" taisi yrittää itkeä kerran tai kaksi siinä kuitenkaan oikeasti onnistumatta.

Kilpailu siirtyy

Itse kilpailut tuntuivat vain karkaavan kauemmaksi hamaan tulevaisuuteen, kun ensiksi ilmoitettiin

harjoituskisan peruuntumisesta ja siten vielä ensimmäisen startin siirtymisestä päivällä. Suomalaisjoukkue oli tosi koettelemuksen edessä helteen paahtamassa miljonäärikylässä, kun kuusi ensimmäistä päivää piti täyttää omaehtoisella ohjelmalla. Kotijoukoilta ja tiedotusvälineiltä loppui ymmärrettävästi usko meidän juttuihin, yleisesti luultiin meidän pitävän leiriä jossain rantalomakohteessa.

Onneksi suomalaisia alkoi ilmaantua paikalle, ja saimme todistajia tälle hieman omituiselle tilanteelle. Paikalle putkahtivat mm. Antinean omistajakaartiin kuuluvat Renlundin veljekset sekä finanssi- ja suhdeverkostoguru Reijo Pentikäinen, joka hämmästytti päivästä toiseen järjestyksensä näyttävyydellä.

Yhteys tiedotusvälineisiinkin palautui Rabbe Kihlmanin saavuttua paikalle, ei vähempää kuin kolmen vaalean kaunottaren kanssa, raporttoimaan jo ennalta hyväksi oletetusta suomalaismenestyksestä. Kilpailujen

käynnistyttyä paikalle saapuivat myös Suomen 6mR-liiton edustaja Pasi Kaarto sekä lukuisa joukko purjehtijoiden perheitä, joten parhaimmillaan rantakuppiloissa vuolain vitsinkerronta kuului tapahtuvan Suomen kielellä. Alibaban ja Toyn ohella suomalaisväriä löytyi modernista kuutosesta Jane Ann, jonka miehistöön kuuluivat Jali Mäkilä, Manni Borg, Staffan Lindberg sekä Timppe Tavio.

Saatoimme jo alkuvaiheessa todeta, että Hangon edelliskesän MM:iin ei näitä kisoja voinut edes verrata. Ei ollut Antsua, Pelleä, Willyä, Bommenia, Mimaa, Marinaa, Piaa, Jollea, Hannua jne., joilta olisi voinut edes pyytää apua asioissa – saatikka että sitä olisi saanut. Koppavat fransmannit eivät juurikaan meidän ongelmistamme piitanneet, mutta toisaalta olimme kaikkeen hyvin varautuneita ja aikaahan oli hoitaa asioita vaikka vähän hitaammassakin tahdissa.

Veneet saatiin vesille ja pääsimme purjehtimaan joka päivä vilkkaasti liikennöidyllä ja tuuliltaan todella oikukkaalla lahdella. Veneet olivat hyvässä kunnossa, miehistöt tosin yksissä tuumin viihtyivät liiankin hyvin paikallisissa kuppiloissa ja aamiaistapaamiset muuttuivat päivä päivältä vähäsanaisemmiksi. Vihdoin kisat alkoivat tiistaina 13.6.

Ensimmäinen startti

Ensimmäinen startti purjehdittiin aluksi varsin kevyessäkin ja ennen kaikkea suunnaltaan vaihtelevassa tuulessa. Loppua kohden keli koveni jopa 6–7 m/s:iin, ja suuntakin alkoi olla vakaampi.

Alibaba sai hyvän startin mutta heitti arpansa väärään koriin heti ensimmäisen kryssin alkumetreillä ja joutui takaa-ajajan asemaan kiertettyään ylämerkin neljäntenä. Viisas purjehdus, hyvät manööverit ja mainio venevauhti nostivat edellisvuoden maailmanmestarin kuitenkin komeasti kakkoseksi.

Toyssa oltiin hermona ja se näkyi ensimmäisen startin täydellisenä epäonnistumisena. Viimeisenä starttilinjan ylittänyt Toy hyötyi kuitenkin takaa-ajajan roolistaan ja onnistui hyödyntämään tuulen muutokset. Toy pääsi muita ennen uuteen tuuleen, kiersi koko fletin ja tuli vakuuttavassa johdossa jo ensimmäiselle merkille. Johto vain kasvoi kisan ku-

luessa, ja alkusäikähdysten jälkeen pitkä odotus palkittiin makealla voitolla.

Toinen päivä

Toisena päivänä purjehdittiin kaksi starttia, joissa keli oli jälleen etupäässä kevyttä mutta erittäin vaihtelevaa. Kärkikamppailu oli erittäin tasaista, ja kakkoslähtöä johti kisan aikana neljä eri venettä, useaankin kertaan, kunnes järjestykseksi muodostui Vert Galant (FRA), Alibaba, Dix Aout (FRA), Toy.

Toylle tulos oli kitkerä, ei ainoastaan mitättömän eron vaan myös Dix Aoutin tekemän härskin virheen (kääntömerkin tilanantotapaus) vuoksi. Protestia kun ei koskaan otettu käsittelyyn, ja syyksi ilmoitettiin, että emme ehtineet maihin protestiajan puitteissa. Helteen uuvuttamina tyydyimme kohtaloomme ja päätimme hoitaa asiat purjehtimalla eikä kierojen ranskalaisten kanssa tappelemalla.

Päivän kakkoslähtö oli samankaltainen tilanteiltaan monivivahteinen trilleri, jossa Alibaba jatkoi vakuuttavan tasaisia otteitaan ja vei komeasti voiton. Danin (ITA) onnistui kiilata välillä jo ylivoimaisessa kaksoisjohdossa olleiden mutta liiaksi toisiinsa keskittyneiden suomalaisten väliin, ja näin Alibaba otti henkisen yliotteen haastajistaan. Seuraavan päivän neljäs lähtö olisi jo varsin ratkaiseva

koko kisan kannalta.

Ratkaisu lähestyy

Torstaina 15.6. merelle lähti poikkeuksellisen hiljainen ja keskittynyt suomalaisjoukkue. Tietoisuus päivän tärkeydestä sai vitsikimaran hiljennämään. Toyn olisi tänään onnistuttava, muuten Alibaba karkaa tavoittamattomiin.

Jännityksen lisäämiseksi jouduimme odottelemaan tuulta pari tuntia maissa ja vielä toista tuntia merellä. Kuumuus paahtoi ja olo oli jopa tukala.

Kun kisa vihdoin saatiin käyntiin, oli rata-alue viety aivan St. Tropez'n lahden perukalle ja ylämerkki ihan rantaan. Korkeat rannat antoivat uskomattomia shiftejä, ja kisa oli melkoista hissiliikettä useammallekin veneelle.

Jo alusta lähtien suomalaiset sekä Dan ja Dix Aout erottuivat kärkikvartetiksi. Dan piti aluksi johtoa, sitten Alibaba, Dix Aout ja Toy vaihtelivat sijoilla 2–4.

Viimeisellä lenssillä tuuli yltyi ja vasemmalle leikannut Dan putosi kyydistä. Oikealle Alibabaa ja Dix Aoutia enemmän leikannut Toy hävisi sekin ja kärkikaksikko oli reilun sadan metrin päässä järjestyksessä Alibaba - Dix Aout, kun viimeinen kryssi alkoi. Ranskalaiset vendasivat heti merkiltä vasemmalla, mutta Alibaba jatkoi oikealle odottaen Toyn



tuloa merkille ja seuraavaa liikettä. Toy kuskasi Alibabaa jonkun matkaa oikealle avatakseen peliä ja saadakseen itselleen paremmat mahdollisuudet edes toisen edellä olijoista lyömiseksi. Lisäksi oli otettu riski ja vaihdettu genoa kaikkein keveimpään kryssillä vaivanneita reikäpaikkoja ajatellen. Tuuli kevenikin, ja kaikissa reikäpaikoissa Toy söi vauhdilla Alibaban kaulaa. Samaan aikaan ranskalaiset olivat hiipineet vasenta reunaa niin hyvin, että Alibaba menetti johtonsa.

Maalia lähestyttäessä vendasimme babordille siten, että Alibaba joutui meitä vahtiakseen ranskalaisen pakkituuliin. Tässä asetelmassa onnistuimme jatkuvasti nousemaan lähemmäksi Alibabaa, ja nämä hermostuivat ja tekivät vendan pois yläpuoleltamme. Tämän ansiosta meidän onnistui aivan loppumetreillä nousta kakkoseksi ja pudotimme Alibaban kolmanneksi.

Kisa Euroopan mestaruudesta jatkui siis ainakin seuraavaan päivään...

Mestaruus ratkeaa

Neljäs purjehduspäivä ja viides lähtö ratkaisivat lopullisesti mestaruuden kohtalon. Keli oli vaihtelevampi ja vaikeampi kuin vielä kertaakaan. Välillä ei tuullut mistään, hetken päästä 90 astetta muuttuneesta suunnasta ja pian taas jostain muualta. Tuulen voi-

makkuus vaihteli 200 metrin vyöhykkeissä yhdestä viiteen metriin ja lady fortuna koetteli kutakin vuorolleen.

Ensimmäinen kryssi pitkän odotuksen jälkeen saatiin käyntiin jopa reippaassa tuulessa, joka alkoi pian startin jälkeen heiketä. Kärkiveneet ja etenkin Alibaba sekä Toy pääsivät hyvin matkaan, ehkä jopa hieman varmistellen ja turhia riskejä vältellen. Toyn vauhti tuntui olevan parhaimmillaan, kun se Alibaban alapuolelta onnistui nousemaan keulan editse tuulen puolelle veneiden pyrkinessä keskeltä kohti styrbordin laylinea. Pitkän kryssin aikana Toyssa alkoivat jo suupielet kääntyä ylöspäin – näinkö helppoa tämä olikin? No eipä ollut...

Ennen laylinelle tuloa Alibaban oli pakko lähteä yksinään vasemmalle, kun Toy oli ikävästi tuulen silmässä ja kasvatti rakoa koko ajan. Vasemmalla tuulta ei paljon näytännyt olevan, ja Toyssa hymyiltiin ilkeä pilke silmäkulmassa, vaan ei kauan. Alibaba sai hyvän uuden tuulen, kiersi reiän johon kaikki muut joutuivat ainakin hetkeksi, ja kiersi heti oikeasta laidasta hyvin tulleen Danin perässä. Toy hyytyi neljänneksi, ja rakoa kärkikaksikkoon oli aika-lailla.

Kolmantena kiertänyt Caprice (GBR) oli lenssin alkumetreillä helppo saalis Toylle. Lenssin aikana

Toy onnistui ajamaan kärkiveneitä kiinni, mutta toinen kryssi ei muuttanut tilannetta ollenkaan veneiden ajettua suoraan speedwayta ylämerkillä muuttuneessa tuulessa. Osittain tämän ansiosta vanhat veneet saavuttivat hämmästyttävän nopeasti 15 minuuttia edellä lähteneen modernin fleetin hitaimmat, ja peli alkoi muuttua entistä sekavammaksi.

Seuraavalla alamerkillä melko tiiviiksi painunut kolmikon Dan - Alibaba - Toy järjestys ratkesi lopullisesti Toyn jäätyä täpärästi modernien veneiden häiritsemäksi, kun kärkikaksikon onnistui kiertää vapaissa tuulissa. Keli oli keventynyt ja häiritsevästi veneistä eroon pääseminen ei ollut kovin helppoa. Jokainen venda tappoi vauhdin pitkäksi ajaksi. Toy menetti otteensa kärkikamppailuun, otti epätoivoisen sangarin ja päästi vielä Vert Galantin ja Capricen kaukaa takaa ohitse.

Tämän masentavan opetuksen jälkeen peli Euroopan mestaruudesta oli pelattu, ja maissa oli edessä Alibaban miehistön (Hena Tenström, Nappe Molander, Jolle Blässar, Timo Laurila ja Krisu Räme) vilpiton onnitteleminen – mestaruus oli jälleen heidän!

Viimeinen taisto

Toy joutui siis toteamaan EM-tittelin karkaamisen ja samalla päästi vielä pelin kiristymään jopa kakkostilasta.



Oli ilmeistä, että olimme liiaksi keskittyneet vain Alibabaan ja näin menettäneet sijoituksia pitkin viikkoa aivan turhaan. Ahneilla oli jälleen ikävä loppu.

Joutuimme keräämään taistelutahtomme tappion kalkan seasta ja lähdimme kuudenteen ja viimeiseen purjehdukseen tavoitteena pitää Dan sekä Vert Galant takanamme. Ne olivat tasapisteissä ja vain kaksi pistettä perässä.

Starttasimme keskeltä linjaa muista erillään ja pyrimme vapaisiin tuuliin ja seurailemaan muiden liikkeitä. Dan otti hyvän startin veneeltä ja vendasi heti oikealle. Vert Galant höyrysti leessämme ja painui pitkälle vasemmalle. Sorruimme haikailemaan keskellä rataa, ja kuten kaikki kevyen ja vaihtelevan tuulen oppaat varoitavat, hydyimme molempiin laitoihin nähden.

Ylämerkin kiersi ensimmäisenä Dan, sitten yllättäjä Korrigan (SUI) ja kolmantena Vert Galant. Olimme vasta neljäntenä ja vielä pienen rannon päässä.

Jiippailimme aktiivisesti shifteissä, haimme parempaa tuulta rannasta ja taistelimme paahtavassa kuumuudessa herkeämättä. Saavutimme edellä menijöitä ja jännitys oli raastava.

Toisella kryssillä tuuli tasoittui ja hieman voimistui, purjehdus alkoi

tuntua taas helpommalta. Onnistuimme ajamaan Vert Galantin kiinni ja pakotimme heidät kohtaustilanteessa heittämään vasemmalle ja karkasimme itse oikealle, missä uskoimme tuulevan paremmin.

Styrbordin laylinea lähestyttäessä kohtasimme Danin ja olimme saaneet myös sen kiinni. Heitimme tarkasti eteen alle ja kutkuttavan täpärän "kiihdytyskisan" jälkeen onnistuimme pitämään keulamme puolisen metriä Danin keulan etupuolella ja nousimme siitä hitaasti heidän edelleen. Dan teki kaksi ylimääräistä vendaa ja menetti pelin, hermostui ja putosi viidenneksi – aivan kuten meille oli käynyt päivää aiemmin.

Korrigan onnistui kiertämään ylämerkin ennen meitä, mutta olimme aivan tuntumassa. Peitimme sveitsiläisiä lenssin alkumatkan ja otimme heidät kiinni, jonka jälkeen kahdella nopealla jiipillä onnistuimme ohittamaan heidät.

Tämän jälkeen kaikki tuntui taas omituisen helpolta ja voitimme usean minuutin erolla sekä samalla varmistimme selkeän kaksoisvoiton Suomeen. Keskinäiseksi eroksi jäi minimaalinen mutta riittävä 0,25 pistettä – joskin on muistettava että Aliballe riitti viisi starttia! Hieno kisa oli saatu päätökseen ja kaikille jäi loistavan hyvä maku suuhun.

Loppu hyvin...

Ranskalaiset hoitivat palkintojen jaon ala-arvoisesti: Kärkikaksikko mainittiin vain veneiden nimillä, ei kansallisuuksia, ei purjehtijoiden nimiä, samanlaiset palkinnot molemmille ilman kaiverruksia jne. Kolmanneksi sijoittuneen Vert Galantin kansallisuudesta ja kipparista pidettiin pitkä hehkutus, mutta kuinkas kävikään: ketään ei saapunut paikalle palkintoa vastaanottamaan.

Rabbe ja Marina Kihlman nostattivat suomalaisten kansallistuntoa luovuttamalla lehdistölle Suomeen lähettämänsä lehdistöraportit suomalaisveneiden kippareille seremonian yhteydessä ja Rabbe piti paikallisille varmasti valaisevan esipuheen suomalaisista komeasti ranskan kielellä.

Oli edessä veneiden pakkaaminen, talojen luovuttaminen sekä kotimatka. Jotkut jatkoivat perhelomailua, toiset tutustuivat muuhun Eurooppaan auton ikkunan läpi ja loput raahautuivat loven uupuneina mutta ikionnellisina paluulentoille ja Suomeen juhannuksen viettoon. Veneet tulivat juuri juhannukseksi Hankoon, ja kaikki sujui myös paluumatkan osalta moitteettomasti.

MAAN SUURIN JALOPUUTALO

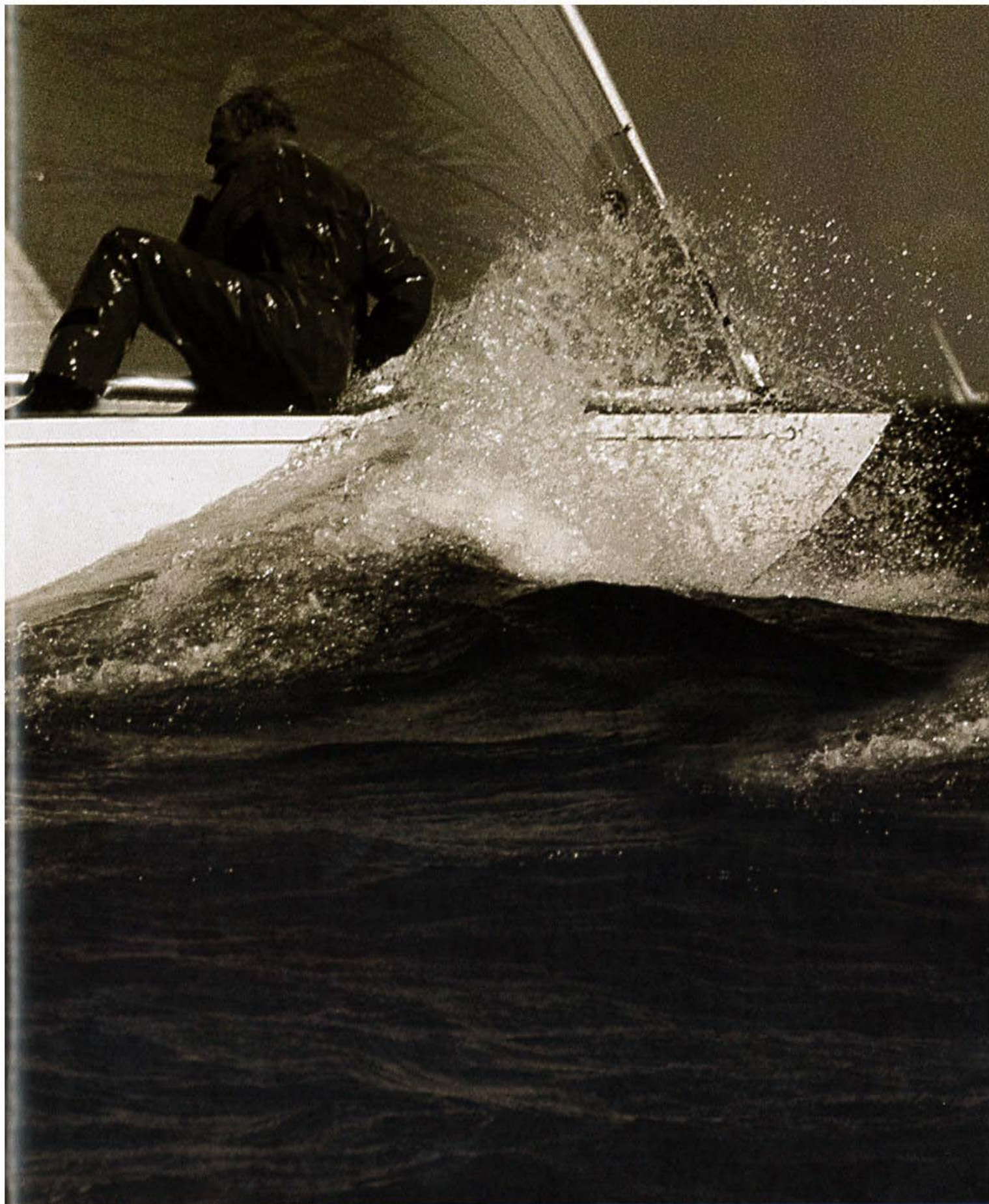
**Eri jalopuulaadut sahatavarana, viiluina,
valmiina levyinä tai valmiina komponentteina**



Puukeskus

— SE ON JÄMPTI —

Jalopuuosasto
Teerikukontie 3
Helsinki-Malmi
Puh. 0204 1650 50
Fax 0204 650 89
www.puukeskus.fi



Advanced Marine Technology

HENRI  LLOYD

www.sailtech.fi

Maahantuoja: Sail Tech Oy Puh.(09)6824950, Fax(09)6922506, info@sailtech.fi



Hollannin merellä

**EM-kilpailun jälkeen Chaje 3:n
Euroopan-kiertue jatkuu Saksassa,
Hollannissa ja vähän Tanskassakin.**

Matti Muoniovaara

Heti kun Genovan EM-kilpailuista oli selvitty, lähdimme viemään Jussi Gullichsenin Kandoota Hollantiin heinäkuun MM-kilpailuja varten. Vene jätettiin ystävämme Piet van Opzeelandin venetelakalle Haarlemiin. Palasimme parin päivän kuluttua takaisin Genovaan hakemaan Chajea.

Mentiin vielä shoppailemaan YCI:n kansliaan. Kysyin, voimmeko ostaa klubipaidat. Kanslisti vastasi, että normaalisti näitä myydään vain jäsenille, mutta tässä tapauksessa voimme myydä "especially to you" (campione). Saimme myöskin YCI:n punakantisen Annuarion eli vuosikirjan.

Pihassa vielä viimeisteltiin kuormaa, kun paikalle osui vanhempi mies Mrs Ferrarin kanssa. Mies näytti tutulta, ja kysyinkin häneltä:

- Are you Mr. Elvström?
- Yes I am, hän vastasi.
- Do you know this boat?
- Yes, of course, that's a five point five.
- Yes, but which boat? Do you remember 1966?

Elvström alkoi nauraa huvittuneena, kun hän muisteli tapahtumia vuonna 1966:

– Yes, this is the Finnish boat which sailed with the spinnaker at the bottom of Öresund!

Tämä oli paras palkinto meille, kun tapasimme vanhan purjehtijan, joka kaiken lisäksi tunsu veneemme. Sitten vain matkaan iltapäivällä kohti Flensburgia, jonne vene jätettäisiin heinäkuuhun asti. Perillä Flensburgissa olimme 6.5. kello 19 maissa. Vene otettiin trailerilta pois ja pantiin vaunulle, joka vedettiin Kain verstaaseen sisään. Sen jälkeen aloitimme kevätkunnostustyöt. Parissa tunnissa oli skandekit jyrstetty auki, liimattu umpeen, lisätty uudet ruuvit ja tapitettu. Itse olin hommaa miettinyt vain kuusi vuotta, että mitenköhän tuon korjaisi. Kun homma annettiin ammattilaisille ja se hoitui nopeasti. Aikaa kunnostustöihin oli 8:n päivän iltaan, kun passini menisi vanhaksi ja piti poistua Tanskan puolelle rajaa yöksi. Menimmekin sitten Århusiin asti veljenpoikani luokse. Auton trippimittari näytti jo yli 8000 kilometriä.

Flensburger Klassiker Festival

Kun palasin 18. toukokuuta Flensburgin Festivaaleille, oli Holger työkaverinsa Dirkin kanssa viimeistellyt veneen kevätkunnostuksen ja maalannut sen valkoiseksi. Siellä Chaje 3 kimalteli verstaan ulkopuolella trailerilla valmiina vesillelaskuun.

Seuraavana päivänä purjehdimme Chaje 3:n Kain kanssa Hafenspitzeen, kaupungin sisäsatamaan, festivaalipaikalle. Illalla wurstia ja flensburgilaista virtasi kurkusta alas. Paikalla oli jälleen ”Tättärää”, vaskiorkesteri Hampurista.

Molemmat pojat, Uula ja Matias, olivat koulukiireiden takia jääneet kotiin. Tarvittiin paikalliset gastit. Koko yleisö tiesi jo, että paikalla oli suomalainen Euroopan mestari, kun Oliver, festivaalin johtaja oli sen kuuluttanut teltassa. Illalla sitten kaksi nuorukaista Jens ja Klaus ilmoittautuivat gasteiksi. Seuraavana päivänä heidän kanssaan pesimme sitten saksalaiset 5.5:t ja ainoastaan Oliverin 6mR Lillevi oli maalissa edellämme.

Jens oli tosi taitava, ja kerroin hänelle, että hän oli taatusti veneen ylivoimaisesti paras ”prima vista” -gasti. Kilpailussa solingia purjehtiva Jens oli tosi tarkkana ja antoi minulle hyviä neuvoja kuten ”Matti higher, Matti higher”.

Sunnuntain ohjelmaan kuului tietysti ”hotdog”-purjehdus Tanskaan. Sitten vene jätettiin Kain ja Holgerin Galwik Wassersport Vereinigungin satamaan juhannukseen asti.

Retki Tanskaan

Lähdimme Uulan ja Matiaksen kanssa autolla juhannusretkelle Flensburgiin. Juhannusaattona kävimme tsekkaamassa maailman suurimman purjehdustapahtuman Kieler Wochen. Kalja- ym. telttaa ja laitureita riitti kolmatta tuntia, kun kävelimme raitin päästä päähän. Puolessavälissä pistäydyimme Oliverin tuttujen 12-metrissä lasillisella.

Juhannuspäivänä lähdimme matkapurjehdukselle Tanskan Sønderborgiin. Uula oli Oliverin Lillevillä Antonin kanssa, Holger poikansa Andrean kanssa Webillä, Kai Anaksen kanssa Chaje 2:lla ja minä Matiaksen kanssa



Spinaakkereiden harmoniaa. Knock Out, Chaje 3 ja WoelGeest.

Chaje 3:lla. Reippaassa sivumyötäisessä slöörattiin Tanskaan vähän yli kolmessa tunnissa.

Kaupungin satama oli kapean kanavamaisen vesireitin toisessa päässä, jossa suuri tanskalainen linna vartioi ennen vanhaan vesistöä tykeillään. Rantauduimme kylki-kylkeen-menetelmällä, jolloin laituritilaa meni vain yhden veneen pituuden verran. Puomiteltat laitettiin kuntoon ja patjat trallien päälle. Grilli oli kuumana laiturilla, ja ruoka maistui raikkaassa ulkoilmassa.

Matias valtasi yksin Chaje 3:n ja minä nukuin Lillevin durkilla.

Aamulla saimme tuoreita sämpylöitä ja kahvia aamiaiseksi laiturilla. Sitten kryssasimme navakassa vastatuulella takaisin Flensborgiin.

Chaje 3 meni suoraan Glücksborgiin, missä se nostettiin ylös seuraavana päivänä ja vietiin Banhofille verstaan pihaan odottamaan kuljetusta Hollantiin. Siellä alkoivat Skandinaavisen Kultapokaalin ja Classic Cupin purjehdukset 22. heinäkuuta. Kandoo edusti Suomea edellisessä ja Chaje 3 jälkimmäisessä.

73. Skandinaavinen Kultapokaali ja Classic Cup

Classic Cup oli uusi kilpailu, jossa klas-siset 5.5-metriset purjehtivat Kultapokaalisäännöillä hollantilaisien lahjoittamasta kuninkaallisesta pokaalista. Klas-

sikkojen lähtö oli vain 10 minuuttia Kultapokaalin jälkeen.

Kuusi maata oli jättänyt haasteen Kultapokaaliin ja neljä Classic Cupiin. Kultapokaalista kilpailivat Australia, Bahama, Englanti, Hollanti, Suomi ja Sveitsi. Klassikoissa kaksi hollantilaista venettä, keltainen Tripel ja vaaleansininen Vinga, oli chartrattu englantilaiselle ja itävaltalaiselle. Hollantilainen Topaze mukaanlaskien meitä klassikkoja oli neljä.

Ensimmäisessä kilpailussa tuuli oli pohjoisen puolelta ja aallokko oli inhottavaa ja lyhyttä. Moderneissa Ian Howlettin suunnittelema

viistokeulainen Salamander 5 kulki hyvin siipiperäsimellään, sillä juuri tällaiseen makean veden choppiin se on tarkoitettu. Gullichsenin Kandoo myöhästyi puoli minuuttia startista eikä saanut kärkeä koskaan kiinni. Klassikoista Topaze meni parhaiten, mutta erot eivät olleet suuret. Olimme pitkään toisena, kunnes Vinga (tuleva klassikkojen maailmanmestari) pääsi niukasti ohitsemme spinnulla. Engelsmanni Jamie ei saanut itselleen outoa Tripeliä kulkemaan ja se oli kaukana. Jamie vain yksinkertaisesti piinasi venettä liikaa kryssillä. Kolme kierrosta 2 mailin legillä eli rata oli aika pitkä ja puuduttava varsinkin Jamielle.

Seuraavaksi päiväksi tuuli heikkeni ja oli osittain maista päin. Vesi oli tasaisempaa, ja Chaje kulki taas tosi hyvin. Lähdössä taktikoimme ja valitsimme vasemman eli rannan puoleisen pään linjasta. Sen jälkeen pudotimme kurssia noin 10 astetta muita alemmaksi ja slöörasimme rantaa kohti – ja sieltä se tuli mitä haettiin, parempi tuuli ja 30 asteen lifti. Muut 'seisoivat' keskellä rataa ja olivat kaukana meistä. Ensimmäisellä luoviosuudella saimme niin suuren eron muihin, että tarkalla purjehduksella minkäänlaista hätää ei ollut. Lopulta englantilainen oli jäänyt kokonaisen legin päähän meistä kun olimme maalissa.



Ilmaista kaljaa

Klubilla ystävämme ja myös kilpailijamme Topazen perämies Piet kehui meitä valtavasti hienosta taktiikastamme. Hollantilaiset tarjosivat kaljaa koko ajan. Paikallinen olut Heineken ei maksanut juuri mitään. Aina välillä joku vain ilmestyi pyöreän tarjottimen kanssa, joka oli täynnä olutlaseja. Siitä sitten vaan otettiin lasi ja syötiin hollantilaisia bitterballeja.

Seuraavan kilpailun voitti jälleen Topaze ja me olimme toisena. Finaaliin, joka purjehdittiin heti 3:n lähdön jälkeen, pääsivät vain voittajat eli Topaze ja Chaje 3.

Oli jo suuri saavutus, että tässä historiallisessa ensimmäisessä Classic Cupissa olimme päässeet finaaliin ja olimme paras "originaali"-klassikko. Nyt oli edessä oikea match race – parikilpailu. Ennen starttia dial-upissa pyörimme linjan lähellä ja saimme hyvän leen puolen aseman. Olisimme melkein voineet ajaa Topazen lin-

jan yli. Emme kuitenkaan saaneet kiihdytetyksi tarpeeksi, ja vastustajamme pääsi livahtamaan edellemme.

Menimme sen jälkeen peräkkäin kolme kierrosta, ja Topaze voitti kilpailun selvällä erolla.

73. Kultapokaalin finaaleja purjehti kolme venettä: Englanti, Sveitsi ja Bahama. Molemmat finaalit voitti Gavin McKinneyn ohjaama John B once again, ja Kultapokaali matkasi Bahamalle. Viimeksi bahamalainen on voittanut pokaalin vuonna 1983 Hankøssä, joka oli Bobby Symonette veneellään "Ballymena".

Hollannin mestaruuskilpailu

Seuraavien kolmen päivän aikana purjehdittiin Hollannin mestaruuskilpailut. Jussi Gullichsen johti aluksi kilpailua, mutta viimeisen päivän kaksi viidettä sijaa pudotti Kandoon pronssimitalille. Veneet ja kilpailu oli äärimmäisen tasaista, erot laskettiin sekunneissa ja pienimmästäkin virheestä sakotettiin heti. Lopputuloksissa neljä parasta olivat pisteen välein. Chaje 3 oli 16:s ja viides klassikko.

Maailmanmestaruuskilpailu

MM-purjehdukset alkoivat 29.7. Tuuli oli pohjoisesta 4–6 metriä sekunnissa. Ensimmäisessä kilpailussa Chaje 3:lla oli hyvä lähtö ja tarpeeksi vauh-

tia, kun moderni Topas hyytyi luuvarttiin. Ensin mentiin oikealle. Moderni Isis löi päälle. Mentiin vielä ulospäin väärään suuntaan ja jäätettiin lisää. Tuuli hieman voimistui loppua kohden. Vaihdoin dacron-fokan light-medium-kevlar-fokkaan keulassa, mutta lopputulos oli meidän huonoin, 32. (8:s klassikko), vaikka oli "meidän keli". Myöskään Kandoon 8. sija ei tyydyttänyt Jussia. Voittaja oli Marie Françoise 14, edellinen maailmanmestari Torbolen kilpailusta.

Kippari tyrri

Sama tuuli vallitsi seuraavana päivänä, mutta hiukan maista päin ja järven pinta oli jo melko tasainen. Ensin oli 2 takaisinkutsua, kun Gordon nosti puolet veneistä yli linjan.

Lopullinen lähtö oli Chajen paras koko kisassa, kun olimme sekunnilleen lipulla vasemmalla. Tehtiin vanda ja ajettiin paapuurilla koko flitiin edestä. Tuntui mahtavalta olla koko joukon ensimmäisenä! Ylämerkillä oltiin kahdeksas tai yhdeksäs, klassikkojen 'första' ja Kandoonin oli vielä takana.

Sitten kippari tyri ja teki turhan vendan ennen merkkiä, ja perässä tullut Akvavit törmäsi meihin. Pudottiin viisi sijaa. Varastaneita veneitä huudettiin ulos radalta: John B, Artemis, Topas, Chlika-Chlika II ja Mistress. Olimme helpottuneita,





kun ensin pelkäsimme varastaneemme kun alku oli mennyt niin hyvin.

Lensillä hermoiltiin ja pudottiin lisää. Runda alamerkillä meni vielä pieleen ja aiheutti miehistössä pientä kapinaa. Lopussa parannettiin ja oltiin 20:s (5:s klassikko) ja otettiin melkein kiinni Tripel. Kandoo oli 6:s. Voittaja jälleen Marie Françoise 14. Päivän paras suoritus oli ehdottomasti klassikolla "Topaze" kun se oli 5:nä maalissa.

Kolmas lähtö purjehdittiin heti pienen tauon jälkeen, kun eväät oli syöty. Keli ei ollut muuttunut.

Saimme taas hyvän lähdön ja olimme klassikkojen kärjessä. Homma hyytyi taas, kun kippari hermoili. Sitten otettiin tsangareita oikealta laidalta kryssillä. Silti saavutettiin regatan paras tulos, kun oltiin toiseksi paras klassikkojen ja kaikista 25:s. Topaze otti varaslähdön ja varmaan menetti tämän takia Quail Trophyn, Tripel diskattiin, mutta olimme sitä ennen maalissa. Kandoo sai parhaan

tuloksensa eli 4. Voittaja oli Hollannin mestari Pungin.

Huonoa tuulta

Vuokraisäntämme tuli purjeveneellä katselemaan seuraavan päivän neljättä kilpailua, ja me annoimme heille kameramme, jotta saisimme kilpailukuvia. Valitettavasti tuulta ei tullut 14.00 mennessä ja lautakunta komensi veneet maihin. Kun olimme maihin menossa, alkoi tuulla järveltä päin, mutta emme menneet takaisin. Lautakunta kertoi maissa, että "tuuli ei ollut vakaa".

Seuraavassa lähdössä mentiin ensimmäisellä kryssillä oikealle kulmaan ja tultiin sieltä klassikkojen kakkosena ylämerkille ihan Vingan perässä. Kandookin oli iskuetäisyydellä. Lenssillä mentiin vasemmalle Vingan ja Kandoon perässä – pudottiin monta sijaa, kun se oli väärä laita. Muut klassikot menivät lujaa ulompänä. Lopussa parannettiin ja ohitettiin ennen maalia moderni Woel Geest.

Kandoo diskattiin, syynä styrbord-babord-tilanne maalilinjalla John B:n kanssa. Chaje 3 oli 25:s (6:s klassikko), ja voittaja jälleen Marie Françoise 14.

Viimeinen päivä

Tuuli oli kääntynyt ja tuli rannasta päin, edelleen samalla voimakkuudella. Saatiin "Chajen" toiseksi paras tulos vaikka teimme kisojen huonoimman lähdön kun jäätin modernien jyräämiksi. Toisella kryssillä vene kulki hyvin, osattiin shiftit ja ohitettiin muutama vene. Olimme 23:s (4:s klassikko) ja "Kandoo" 5:s. Voittaja Marie Françoise 14.

Tuuli nousi 10 metriin sekunnissa, ja keulaan vaihdettiin medium-heavy-fokka. Saimme kohtuullisen lähdön, mutta klassikko "Geisha" ja moderni "Magellan" saivat unelmälähdön. Tämä oli kauden tähänastisista kauden 19 lähdöstä ensimmäinen kovassa tuulessa 8-11 m/s ja oli vä-

Gordon W. Ingate



Web, Chaje 3, Chaje 2 ja Lillevi



Klassikon harmoniaa, Topaze & Genevieve



hän meininkiä. Kun skandekit oli Saksassa korjattu ei tarvinnut murehtia niiden aukeamista.

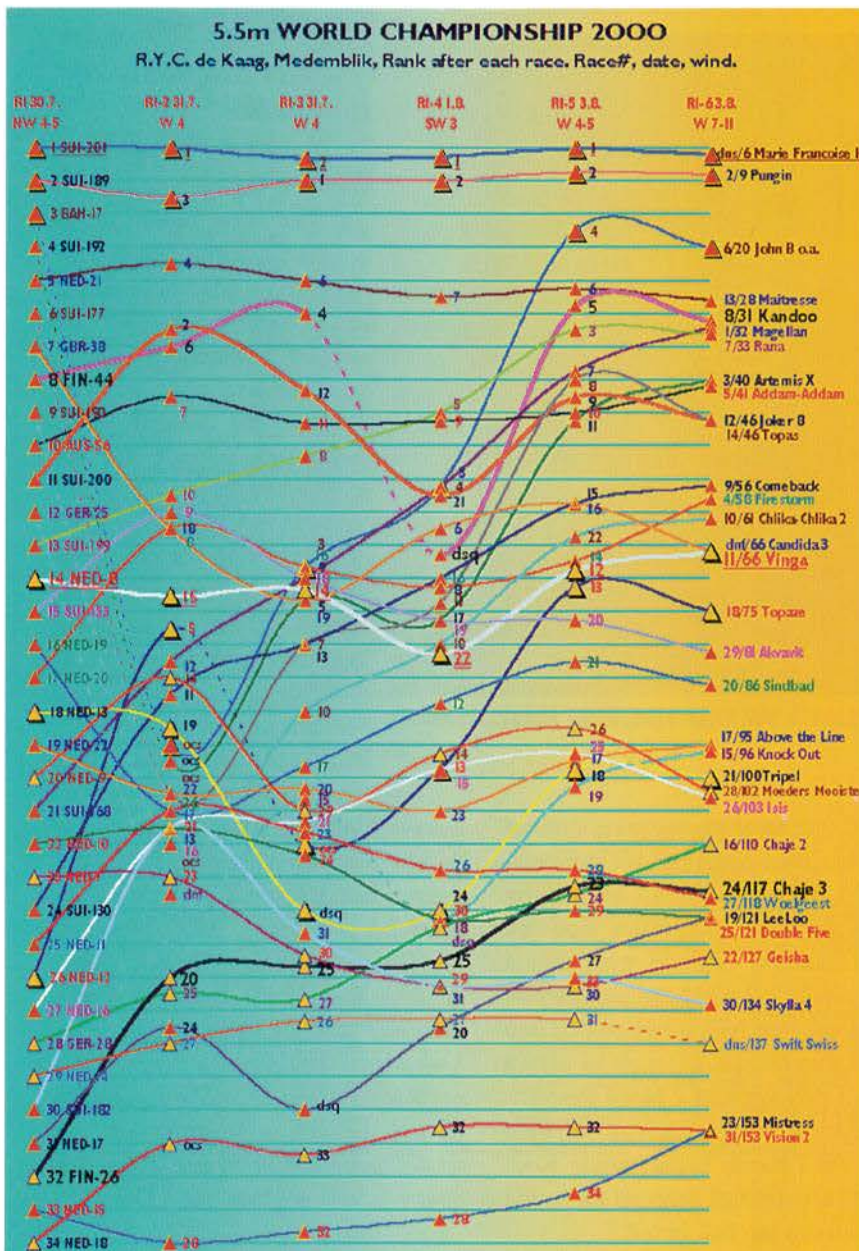
Tsempattiin hyvin hollantilaisten modernien kanssa. Ystäviemme Chaje 2 kulki hyvin ja oli joukon nopeimpia viimeisellä kryssillä. Maalilinjalla se menetti kuitenkin muutaman sijan, kun joutui maalimerkin väärälle puolelle tiukassa sekuntitaistossa. Chaje 3 oli 24:s (6:s klassikko) ja Kandoo 8:s (huonoin tulos). Iloisen webmasterimme Ambroise Johnsonin Magellan kulki kuin juna ja johti alusta loppuun asti.

Lopputuloksissa Kandoo oli viidentenä ja Chaje 3 oli 26:ntena, kuudenneksi parhaana klassikkona ja yhden sijan Chaje 2:n takana. Olimme kuitenkin voittaneet 5 hollantilaista modernia ja kolme klassikkovenettä.

Hollannissa on 17 purjehtivaa 5.5m-klassikkoa, joista vain seitsemän oli mukana. Mm. Suomesta Hollantiin myyty, viimeisenä rakennettu vuoden -68 klassikko ei kisa-paikalle tullut. Jäimme myöskin kaipaamaan italialaisia ja melkein naapurimaan Ranskan veneitä.



Skandinaavinen kultapokaali



Oheisesta kisakäppyrästä käy ilmi kilpailun kulku graafisessa muodossa. Katkoviivat tarkoittavat ocs tai dsq. Jokaisella veneellä on erivärinen viiva. Klassikoilla on keltainen kolmio ja moderneilla punainen. Jokaiselle veneelle on merkitty kunkin lähdön sijaluku kolmion viereen. Viivat kuvaavat veneiden keskimääräistä sijalukua kun pisteet on laskettu yhteen kunkin kilpailun jälkeen ja näin saadaan veneiden todelliset erot ja suoritus selville. Viidennen kilpailun kohdalla kaikki viivat menevät yleensä ylöspäin kun huonoimman tuloksen poispudottaminen parantaa keskipistettä. Kuvasta selviää, että 2 ensimmäistä venettä ovat aivan omaa luokkaansa tasaisella suorituksellaan, eikä heitä tunnu mikään uhkaavan. Kultapokaalin voittaneet Bahamalaiset nousevat viidennen lähdön jälkeen pronssitilalle kun 2:n kilpailun ocs ei enää vaikuta. Viiden parhaan joukossa on 4 Kultapokaalivenettä, mikä osoittaa että pokaalin arvostus on korkeata luokkaa. Mitalivenneiden jälkeen on tiivis 8 veneen ryhmä, jossa erot ovat hiuksen hienoja. Parhaat klassikot, modifioidut "Vinga" ja "Topaze" ovat tehneet selvän raon seuraaviin muihin klassikoihin. Veneiden viivat kertovat paljon. Viimeisen lähdön kovassa tuulessa parhaat näkyvät kun niiden käyrä nousee; "Lee Loo", "Geisha", "Chaje 2", "Knock Out", "Firestorm", "Artemis" ja "Magellan" menevät hyvin. Alusta lähtien nouseva eli paraneva suoritus on veneillä: "John B", "Magellan", "Artemis", "Chaje 2&3" ja "Comeback".

Trollkarlarna från Manhattan

Olin Stephens anses vara en trollkarl. Med en meritlista som är längre än någon annan båtkonstruktörs har han uppnått alla målsättningar man kan tänka sig. Det fruktbara samarbetet mellan honom och brodern Rod har påverkat seglingen under hela 1900-talet mer än något annat.

Pekka Barck

Senaste sommar berättade den kanadensiska konstruktören Bruce Kirby varför han värderar Olin Stephens högt: På ett möte för konstruktörer i New York för ett år sedan analyserades beräkningar för ett undervattenskrov. Stephens tittade på formlerna en kort stund och konstaterade att där fanns ett fel. Detta fel hade ingen funnit tidigare, trots att många konstruktörer arbetat med problemet en längre tid. Stephens upptäckte felet omedelbart. Efter mötet frågade Kirby vilket hotell Stephens tänkte bo på, varpå han svarade att han kör hem till New Hampshire. Den resan tar minst fem timmar! Olin Stephens var 90 år gammal.

Än i denna dag reser Olin Stephens runt världen. För en tid sedan sedan var han i Nya Zeeland för att titta på America's Cup-seglingarna. Under det senaste året har han nämligen arbetat tillsammans med professorerna i aerodynamik på Dartmouth College för att bistå Young America-projektet i att finna de bästa segelplanen.

Till sin hjälp har Olin Stephens haft brodern Roderick Stephens (1909-1995) och tillsammans har de bildat ett team som sedan 1930 dominerat i konstruktion av både kappseglings- och långfärdsbåtar.

Barndomen

Bröderna Stephens var inte nämnvärt framstående studerande. Olin Stephens studerade konst i New York, men ville hellre studera fartygskonstruktion på MIT (Massachusetts Institute of Technology). Efter en termin

avbröt han studierna på grund av sjukdom och bristande intresse. Rod Stephens avbröt sina studier på Cornell University för att i stället arbeta på det legendariska Henry B. Nevins båtvarv på City Island i New York.

Både Olin och Rod var självlärda seglare. De började segla utanför Cape Codd år 1919. En av Olin Step-

Samtidigt kom den kände seglaren Sherman Hoyt runt hörnet och sade: "Vi behöver några gaster till de nya sexorna, några frivilliga?" Ni kan gissa vad Olin och Rod svarade. Olin Stephens tidiga seglingsupplevelser med sexan Lanai återspeglade sig i en förkärlek för R-båtarnas skrovformer, vilket präglade hans konstruktioner på 1930-talet.

Bröderna Stephens genombrott

År 1929 var Olin Stephens 21 år gammal. Då bildade han ett bolag med den redan framgångsrika jaktförmedlaren Drake Sparkman. Med ekonomisk hjälp av fadern grundade de Sparkman & Stephens (S&S). Fyra år senare började även Rod arbeta för bolaget. Hans huvudsakliga uppgift var att övervaka bygget av S&S-jakter både i USA och utomlands, medan Olin stod för designen. Genom åren sammansvetsades brödernas arbete så att deras insatser inte gick att skiljas åt och därför angavs Sparkman och Stephens som konstruktör.

Samtidigt som den stora depressionen svepte över finansvärlden beställde Stephens far havskryssaren Dorade från det nygrundade företaget. Dorade var en smal 52 fots yawl. Med bröderna Stephens ombord vann Dorade Trans-Atlantic Race 1931 med två dygns marginal till närmaste konkurrent. Sedan fortastte de med att vinna Fastnet Race samma år. Självt säger Olin på sitt sedvanliga anspråkslösa sätt att det bara var god tur och då han för några år sen seglade med Dorade i



Iroquois från år 1967 är världens första moderna åtta.

hens första amatörkonstruktioner var 21 fots jollen Scrapper för juniorerna på Larchmont Yacht Club i Long Island Sound år 1925. Olin, Rod och en skolkamrat seglade med denna över sundet till Cold Spring Harbor. Jollen var inte lyckat byggd och den läckte som ett såll. Efter att ha utstått en kall och våt natt i båten återvände pojkarna till Larchmont följande natt. Väl i hamn konstaterade Rod: "Jag skulle inte gå ombord på en båt nu även om jag fick betalt."

Italien, sade han att hon var så snabb att han egentligen inte lärt sig något nytt om konstruktion efter detta.

Genom Dorade lades grunden till bröderna Stephens samarbete, vilket mer än något annat fenomen förändrat seglingen under 1900-talet. Under en 50-års period skapade de kvalitativa, hållbara och prestigefyllda långfärds- och kappseglingsbåtar. Tio tusen S&S-båtar har tillverkats efter detta, inalles 2200 olika konstruktioner. Den mest populära konstruktionen är lightning-jollen, som byggts i över 15.000 exemplar. Deras namn lever vidare i S&S, som fortfarande växer och konstruerar både segel- och motorbåtar.

Under 1930-talet fortsatte Olin att konstruera sexor och åttor för att sedan tillsammans med Starling Burgess skapa J-båten Ranger, som framgångsrikt försvarade America's Cup år 1937. Samma år vann Ranger 32 av 34 seglingar. Sammanlagt har Olin konstruerat sex America's Cup pokalvinnare. Två av dessa har vunnit pokalen två gånger.

Olin Stephens meritlista är längre än någon annan konstruktör. Han har skapat tre Whitbread vinnare, elva vinnare av Bermuda Race, sju Fastnet-segrare och många andra segrar i Admiral's Cup, S.O.R.C, Sydney-Hobart osv. I Finland är både Olin och Rod Stephens bekanta för ett flertal framgångsrika Swan-båtar, inte minst Tarantella som nyligen uppmärksammats i bokform. Ett antal motorbåtar har även lämnat Olin Stephens ritbord. En av de mest kända är Kalamoun, en 90 fot lång snabbgående motorjakt för Aga Khan.

Från intuition till matematik

En av hemligheterna bakom framgångarna för S&S var tanktester. Redan 1937 utvecklade bröderna Stephens små modeller tillsammans med Kenneth Davidson från Stevens Institute of Technology för att testa skrovformer och friktion. Detta innebar att de tog steget från intuitiv till matematisk design.

I en intervju för Quokka i Nya Zeeland i november 1999 säger Olin Stephens: "God jaktdesign har alltid varit en blandning av intuition och vetenskap, även om det vetenskapliga elementet har fått en allt större betydelse i modern tid. I dag får konstruktörerna stöd från den vetenskapliga sidan. När jag började, kun-

Olin Stephens favoritkonstruktioner

Under flera årtionden har Olin Stephens tillfrågats vilka som är hans favoritkonstruktioner. Oftast lyfter han fram Stormy Weather, som vann både Trans-Atlantic och Fastnet 1935. Han var även nöjd med den nästan oslagbara sexan Goose, som var en av de första båtarna som byggts efter omfattande tanktester.

En annan favorit är den suveräna Intrepid, som vann America's Cup 1967 och 1970. Genom Intrepid lyckades Stephens revolutionera R-regeln med delat lateralplan. Men ingen konstruktör är oslagbar. År 1983 revolutionerade Ben Lexcen America's Cup genom att bygga en vingköl

på Australia II, vilket ledde till att USA för första gång förlorade den åtråvärda pokalen. Olin Stephens berättar att även han och Rod hade försökt med flata skivor under kölen på tolvorna, men då båtarna inte rätade upp sig på bästa sätt, övergav de försöken.

Mätregler

Både Olin och Rod Stephens har haft stort inflytande på utformandet av olika mätregler, såsom IOR och IMS. Enligt Olin har mätreglerna haft en enorm inverkan på, till och

med dikterat, hurdana båtar det byggs idag, även för långfärdssegling. Som exempel nämner han IOR-regeln som fungerade väl, men konstruktionen av båtarna fick lida. Många kritiserade sjödugligheten bland IOR båtarna, inte minst Olin och Rod Stephens. I den ödesdigra Fastnet-seglingen 1979 kapsejsade 18 IOR-båtar. Tävlingen vanns av S&S-konstruktionen Warbaby.



Jorma Rautapää

Toogooloowoo från 1970 är en av de första moderna trebyggda sexorna.

de en kunnig konstruktör försöka skapa en lättvindsbåt och komma fram med något mer lämpat för hård vind. Det verkar mindre sannolikt i dag."

Under senare år överförde Olin Stephens sina kunskaper till många konstruktörer på S&S ritbyrå. German Frers och Gary Mull är de mest meriterade S&S-lärjungarna.

Enligt Stephens är man ute på farligt vatten gällande konstruktion av moderna båtar. De överstora jollarna saknar säker hantering och komfort. Den exotiska teknologin ombord inger falsk säkerhet och han ifrågasätter både båtarnas och små besättningarnas möjligheter att klara av båtarna då tekniska fel uppstår eller då köl eller roder skadas. Men han fortsätter att konstatera att det måste finnas någon gräns: "Då det gäller professionella seglare kan konstruktörerna bygga extrema jakter, eftersom seglarna måste vara medvetna om riskerna. Men de måste betala ett högt pris för dåligt omdöme. Vissa skapelser går över gränsen. Båtarna i ensamseglingen BOC är ett exempel."

Förutom sjöduglighet efterlyser Olin Stephens byggnadsbestämmel-

ser, eller så kallade scantlings. Han kritiserar de sköra moderna jakterna med hårda ordalag. Samtidigt berömmar han till exempel scantlingbestämmelserna för R-regeln. Som rådgivare för ORC (Ocean Racing Council) uttrycker han sin oro för att man igen planerar att införa en ny regel för havskappseglingen. Stephens sparar inte på krutet när han beskyller ISAF för imperialism styrt av makt- och penningbegär.

Det är ord och inga visor av en 91-årig man som sett och gjort mer än vi andra. Han säger sig vara glad för att kunna uttrycka sina åsikter och anser sig kunna uttrycka sig mera fritt än tidigare med ålderns rätt.

Olin Stephens bor nu i New Hampshire. Han drog sig tillbaka från konstruktionsverksamheten för över

20 år sen, men har inte gått i pension ännu. Olin skaffade sig en perondator, lärde sig mera matematik och övade sig i datorprogrammering. Detta motiverar han med att han avbröt sina collegestudier och att han aldrig varit bra på matematik.

En intervju med Quokka avslutar Stephens med att konstatera: "Datorer och kompositbyggen är moderna påfund. I närheten av mitt hem i New Hampshire finns en hantverkare som bygger vackra trämodeller. Jag möts av en härlig doft när jag går förbi. Man kan inte ha samma känsla för plast och harts."

Artikeln har tidigare publicerats i Frisk Bris.

Jouko Lindgren Oy

Kaikki veneen korjauksesta
ja kunnostuksesta

Lasikuitu- ja puutyöt
Pinnoitustyöt
Telakointi ja talvisäilytys

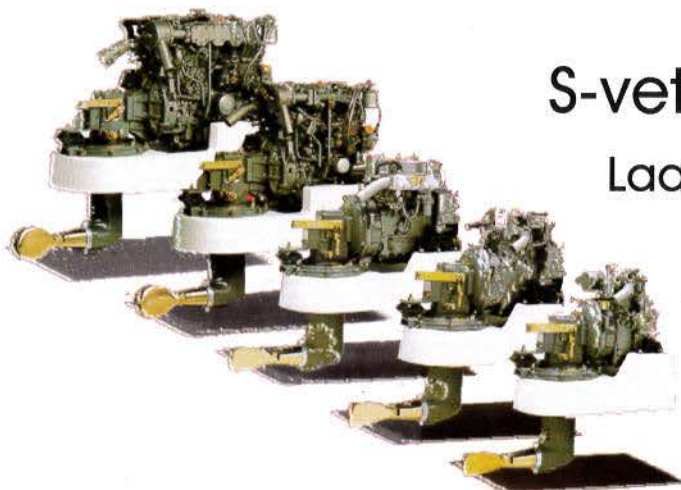
Hernesaarenkatu 13, 00130 Helsinki
puh.. (09) 6225 322, (09) 2200 2508
fax (09) 6222 652

FINNBOAT -jäsen
Laatujärjestelmä ISO 9002

Vuosien kokemuksella pidämme huolta veneestäsi

Ylivoimaista suorituskkyä ja luotettavuutta

YANMAR
DIESEL POWER



S-vetolaitteet purjeveneisiin

Laaja mallisto: Kaksivetolaitteet:

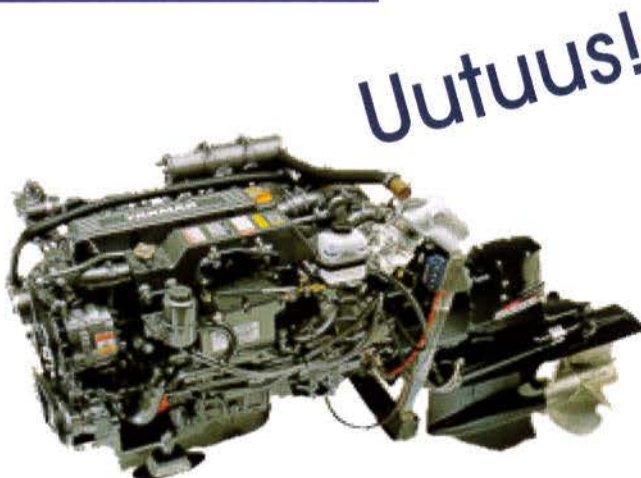
9 hv	SD 20
18 hv	SD 20
27 hv	
40 hv	
56 hv	

Sisäperämoottorit matkaveneisiin:

150 hv, 190 hv, 230 hv,
250 hv ja 300 hv

Vetolaitteet:

Bravo 1, Bravo 2, Bravo 3



Uutuus!

Saariston parhaat moottorit Ekström Powerilta.

Pyydä tarjous asiantuntevalta Yanmar-jälleenmyyjältä !

 **EKSTRÖM
POWER**

puh (09) 591 91, fax (09) 591 9669
power@ekstrom.fi, www.ekstrom.fi

www.ekstrom.fi • koko mallisto • huoltotiedot •
Varaosaluettelot • hinnasto • jälleenmyyjät •
huoltopisteet • venevalmistajat



Projektina peräkärri

Dieettitraileri

Kimmo Kienanen

Eteläisimmillä Euroopan leveysasteilla näkee jos jonkinlaisia viritelmiä kytkettynä henkilöauton perään, itäisemmistä pituusasteista puhumattakaan. Suomessa peräkärrien rakenne on säädetty tarkaan laissa ja asetuksissa muitten tienkäyttäjien kulun turvaamiseksi.

Viisipilkkuviitosilla on MM-kisat tänä vuonna melkein kotikulmilla eli Pohjois-Saksassa Flensburgissa. Paikka löytyi kartalta Kielin alapuolelta Tanskan rajalta.

Remi, tuo kuvankaunis ja pelottavan nopea saksalaisten olympiaedustaja viisviitosluokassa Tokiossa 1964, piti saada kuljetettua entisille kotikulmille kyläilemään tuonne teutonien maahan – mikäs siinä, kuorma-autothan on keksitty. Homman kokonaiskustannukset ylittivät kuitenkin moninverroin käytettävissä olevan budjetin, joten seuraava ratkaisu oli ostaa sopiva peräkärri. Seuraavaksi tulikin mieleen rakentaa itse veneeseen mitoitettu kuljetin.

Kaksoisakselisen jarruilla varustetun perävaunun suuri sallittu kokonaispaino on Suomessa 2500 kg ja jarruttoman 750 kg. Veneen kokonaispainon ollessa 2050 kg trailerille jäikin häkellyttävän vähän omaa painoa eli 450 kg. Peräkärrien tarvikemarkkinoiden tutkailun tuloksena erimerkkisiä akseleita ja jarrullisia vetopäitä löytyi useampaa valmistajaa ja maahantuoja.

Jarrullisessa peräkärrien akselissa tulee olla E-hyväksyntä eli omatekoisia virityksiä ei kelpuuteta, jos niissä ei tuota hyväksyntää ole. Sama määräys koskee vetopäitä, joten rakentaminen rajoittuikin trailerin runkorakenteeseen ja valmiiden akselien ja vetopään hankintaan.

Käytännön temput

Internetistä löytyi Espoosta Teohydrauliikka Oy -niminen yritys, jonka sivuilta löytyivät myytävien peräkärrien tarvikkeiden mitat ja ennen kaikkea painot. 1400 kiloa kantava akselin omapaino on 57 kg, jarrulli-

sen vetopään 25 kg ja kannuspyörän 5 kg sekä lonkalta heitetty arvio neljän neljäntoista tuuman pyörän painoksi 60 kg eli yhteensä 220 kg. Kaikelle muulle venettä kannattavalle ja pystyssä pitävälle rakenteelle jäisi saman verran ja vähän yli.

Terästä tai alumiinia, siinä vasta ongelma. Alumiini on kevyempää, mutta vaatii taidokkaamman kontsruktion. Lisäksi se on paljon kalliimpaa ja työstiminen ja korjaaminen vaatii erityistaitoja ja välineitä. Teräs on helpompi ja halvempi materiaali, mutta näissä painorajoissa sekin vaatii hieman lujuuslaskentaa.

Otin tässä vaiheessa yhteyttä katsastuskonttoriin ja kysyin ennakoon tarvittavia laskelmia ja piirustuksia. Kouraan lyötiin Suomen Autokatsastus Oy:n julkaisema vihkonen, jossa kerrottiin lyhyesti itse tehdyn peräkärrien rakenteesta, kytkennästä, rekisteröinnistä ja katsastuksesta. Lujuuslaskelmia ei vaadita, mutta autotoinsoöriin tarkka silmä ja kokemus kyllä paljastaa liikennettä uhkaavat

pommit. Tarvitaan myös mittapiirros, josta selviää käytetyt materiaalit ja niiden mitoitukset sekä peräkärryn päämitat. Hitsausaumojen hiomista ei katsota myöskään hyvällä silmällä.

Teräsmies

Vaakakuppi kallistui materiaalivalinnassa siis teräkseen ja soitin teräskauppiaalle eli Starkin teräsosastolle udellen, että ”mitähän hyllystä löytyy ja paljonkos se painaa”. Erilaisia teräsprofileja löytyi runsaasti monilla seinämävahvuuksilla. Tässä vaiheessa oli pakko oikaista korkeimpien kynnysten yli ja kävin rannassa katsomassa, miten muut valmistajat olivat ratkaisseet mitoitukset.

Purjeveneissä tuntui päivän trendi suosivan korkeaa ja kapeaa teräspalkkia sivuilla, joihin akselit kiinnitetään pulttaamalla. Joissain virityksissä akselit oli katkaistu keskeltä ja kiinnitetty laipalla keskilinjassa olevaan u-palkkiin, jossa köli tulisi lepäämään maailmanmatkoillaan. Painopiste saadaan mukavan alas tällaisella katkaistulla rakenteella.

Kummipoika oli opiskellut insinööritieteitä Suomen Turussa, joten alan viimeisen oppi oli hallussa. Tietokoneavusteinen Viive-niminen ohjelma (englanniksi Computer Aided Delay eli CAD) osoitti oivallisuutensa ja muutamien päivien kuluttua sain ihailla piirustuksia ja ennen kaik-

kea painolaskelmaa. Koko virityksen loppupaino olisi 448,5176 kiloa pintakäsittelynä eli hyvältä näyttää.

Eikun terästä tilaamaan Starkilta. Parin päivän päästä tilatut tavarat tulivatkin kuuden metrin kankina työpaikan pihaan.

Viilaten ja hitsaten

Pihassa paloittelin teräkset tiukan ennakkosuunnitelman mukaisesti. Trailerin rungon kas aaminen oli suunniteltu tapahtuvan työpaikan autotallissa, jossa oli käyttöön sopiva autonosturi. Sen päälle kasattuna pitkittäispalkit oli helppo linjata yhdensuuntaisiksi samoin kuin poikkipalkitkin. Veneen keskiosan alla 4,5 metriä pitkät palkit olivat yhdensuuntaiset, josta ne jatkuivat saumatuna uuteen kolmimetrisen palaan yhtyen edessä.

Tämä madon hermostoa muistuttava rakenne painoi tässä vaiheessa yli sata kiloa ja rakenteen kääntäminen vaati yhdeltä mieheltä tosi seilorin otetta eli koneellista nosturia. Kippari kun tuli auttamaan, niin siinä ei tullut kuin aivotärähdys. Nimittäin kipparille.

Seuraavana viikonloppuna menin asioitten edelle ja sirkkelöin mahonkivanerista sopivia runkotukia. Sirkkelipahanen pääsi yllättämään ja haukkasi oikean etusormen pään puoleen kynttä pois. Plastiikkakirurgi teki siistiä jälkeä, mutta tässä vaiheessa

oli pakko nimittää kippari oikeaksi kädekseni. Loppuräälläkointi ja muut rähinät lankesivatkin sitten hänelle minun toimiessa lähinnä painonvartijana.

Pitkittäispalkkien etupäässä oleva sauma muodosti pienen riskikohdan, joka vahvistettiin kulmaan pokatulla viiden millen teräslevyllä, yht. runsas kaksi kiloa. Sauman taakse tulivat rungon etutuet, jotka oli saranoitu keskelle kääntyviksi mahdollista myöhempää uusiokäyttöä ajatellen. Näihin etupystytukiin tulivat pitkittäiset vinotuet, jotka jäykistivät rakennetta. Yhdet vinotuet oli vielä suunnattu keskelle symmetrisesti.

Takapäässä ei tarvittu pystytukia jäykistämään rakennetta, mutta poikittaiset vinotuet piti viedä keskilinjasta hieman laidoille, jotta köli mahtuisi kulkemaan takaapäin kölilaatikkoon.

Valmista tuli, mutta tulokoon

Kölilaatikkoon oli leikattu kummipojan hankkima hihnankuljetusmaton kaistale. Matto ei toiminut tässä kuljettimena, vaan pikemminkin päinvastoin eli jarruja ja pehmikkeenä. Olin antanut nimittäin kertoa itseleni, että vene kuljetuksessa ilmeisesti ikävystyneenä pyrkii tulemaan eteenpäin kohti vetoautoa.

Kölilaatikkoon oli istutettu poikkipalkkien päälle 3^o asteen kulmaan



kölin alareunan linjan mukaisesti. Kulmamitta oli saatu kesäisen pohjanpesun yhteydessä. Laatikon ainevahvuus oli painosyistä vain kolme millia, kuten kaikki muukin teräsmateriaali. Joustamisen ehkäisemiseksi kölilaatikko lepäsi poikkipalkkien ja molempien pyöränakseleiden päällä.

Seuraava vaihe olikin pintakäsittely, joka piti tapahtua Nummelassa sinkkialtaissa. Valitettavan sirkkelöintihässäkän takia projekti oli hie-
man venähtänyt ja talvi uhkasi allakan mukaisesti pukata päälle. Tosiasiassa kiirettä ei olisi ollut, mutta mistä sen silloin tiesi. Niinpä sinkkaaminen jäikin tämän trailerin kohdalla purkkitavaraan, jonka päälle vedettiin vielä pohjaväri ja sen päälle epoksiväri pintaan. Poikkipalkkiin porattiin 10 millin tuuletusreiät ja koko keksintö ruiskutettiin ruosteensuoja-
aineella sisäpuolelta.

Ennen ruosteensuojausta oli muistettu vetää sähköjohdot palkkien sisäpuolella ja sopiviin kohtiin ulostulot. Keltaiset sivuvalot kolmen metrin väle-
in pituussuunnassa oli viranomais-

vaatimus ja lisäksi etutuen kohdalle tehtiin valkoinen eteenpäin näyttävä valo. Takaosaan tehtiin sisäänpäin työntyvään jatko-osaan takavalais-
tus, joka yhdistyi pistokkeella muun traileriosan sähköihin.

Yllättäen kaikki sähköt toimivat, joskin huomasin katsastuskonttorilla jatko-osan sähköjen pätkivän. Hemmetin hemmetti, takaosan maadoi-
tusjohto oli unohtunut asentaa, mutta onneksi virta kulki lukitusmutteria tiukkaamaalla. Katsastus oli varattu perjantaiksi 13. pv kello 13.00 ja se
kesti pari tuntia. Siitä noin tunti ja viisikymmentä minuuttia tuhraantui ihmettelyyn ja sääntöjen tutkimiseen, lopun aikaa käytettiin mittojen otta-
miseen.

Lopputuloksena oli 360 kiloa ja hylkäävä katsastuspäätös. Syynä oli kuulemma puuttuva EY-merkintä ve-
topäästä. Toden totta, ei siinä luke-
nut suomen kielellä yhtään mitään hyväksynnästä, vain jotain merkittis-
tä teutonien kieltä. Asia ratkesi seu-
raavana maanantaina, kun kiikutin katsastuskonttorille tukun maahan-

tuojan faksaamia speksejä. Nämä pa-
perit arkistoitiin huolella ja minulle lyötiin rekisteriote ja kilvet kouraan. Traileria ei kukaan halunnut nähdä-
kään tässä vaiheessa. Hyvästi ja nä-
kemiin!

Faktat ja fiktiot

Oman firman vaaka oli samanlainen kuin poliisin käyttämä ja se noteerasi
koko keksinnölle 432 kiloa. Aisapai-
non kanssa nimittäin, huom. katsas-
tuskonttori! Dieetti oli siis onnistunut paremmin kuin hyvin, joten traileria
on varaa vielä tarvittaessa parannel-
la. Iskuvaimennus saattais olla kova
sana ja varapyöräkin olisi kiva olla. Mutta rekisterioteesta lukee, että ko-
konaispaino on 2500 kiloa, painoi
sitten yhdistelmä mitä painoi. Täältä
tullaan, teutonit! Täältä tullaan, maa-
ilma!

Valmista tuli ja hintakin pysyi budjetissa.



X S XJ XK

3 VUODEN TAKUU



S-TYPE 240 hv 329 000,-

Toimituskulut 3500 mk



Kuvan auto erikoisvarustein.



Jaguar tarjoaa ainoana luokassaan 3 v/100 000 km takuun. Se kertoo Jaguarin laadusta kaiken. Määräaikaishuollot ovat kiinteähintaisia 1600 mk 16 000 km välein, luonnollisesti Jaguarin omistajille sijaisautopalvelu.

Valittavanasi on varustevaihtoehtoja: Classic, Executive, Sport Pack.

Koe Jaguarin maailma.



THE ART of PERFORMANCE

Spinnut

Spinaakkeri on erilainen purje. Se on vapaasti lentävä, eikä yhdestäkään liikistään kiinni mastossa, puomissa tai vantissa. Spinaakkerin muotoa voidaan säätää paljon enemmän kuin muiden purjeiden, mikä panee trimmarin taidot koetukselle. Seuraavassa tutustumme pääasiassa spinnun kurvikkaisiin muotoihin, mutta teemme lopuksi pienen yhteenvedon myös trimmeistä.

Teksti Mikko Brummer

Spinaakkerin parametrit

Spinaakkerin ulkomitat määräytyvät pitkälti mittasääntöjen ja luokkamääräysten mukaan. Tärkein parametri muodon kannalta on korkeuden suhde leveyteen, SL/SMW. Tämä suhde vaihtelee venetyypistä riippuen vähän yli yhdestä (R-veneet) yli kahteen. Leveästä ja matalasta spinaakkerista tulee syvä ja pallomainen, kun taas avomeripursien IMS-säännön suosittelemat keulakolmion suhteet tuottavat kapeita ja korkeita, lähes banaanimaisia spinaakkereita.

Toinen tärkeä parametri on spinaakkerin keskileveys (SMG, spinnaker mid-girth). SMG ilmoitetaan yleensä prosentteina alaliesman (SF, spinnaker foot) pituudesta. Se voi vaihdella aina "code zero"-purjeiden 70%:sta tyypillisen R-vene spinaak-

kerin 110%:iin. Sivutuulipurjeissa käytetään kapeampaa SMG:tä, tavallisesti 80-90%, kun taas myötätuuleen optimoidun "Runner"-in SMG on 100% kieppeillä. Pieni keskimitta merkitsee pieniä hartioita, jolloin purjeen topista tulee litteämpi ja se menee hyvin sivutuuleen, suuri keskimitta kasvattaa hartioita ja tehostaa pintaa, mistä on hyötyä myötätuulilla. Spinaakkerin optimikulma suunnitellaankin juuri keskileveyttä säätämällä.

Kolmas parametri on spinaakkerin suurin leveys (SMW, spinnaker max. width), joka ei ole yleensä sama kuin keskileveys. Tavallisesti suurin leveys on hieman alempana kuin keskileveys. Maksimileveys ilmoitetaan myös prosentteina alaliesman pituudesta, ja tyypilliset arvot vaihtelevat

90%:stä 125%:iin. Suuri maksimileveys (kuten myös SMG) tekee spinnusta mahdollisimman tehokkaan myötätuulilla, mutta samalla siitä tulee levoton ja vaikeammin hallittava. Leveimpiä spinaakkereita käytetään tavallisesti pienissä köliveneissä ja jollissa, purjetta voidaan trimmata nopeasti suuria määriä niin skuutilla kuin gajallakin.

R-veneiden sääntö on spinaakkerin mittojen suhteen varsin suurpiirteinen, sallien poikkeuksellisen suuren leveyden ($2,5 \times J$ - avomeripursissa vastaava arvo on tavallisesti $1,8 \times J$, missä J = keulakolmion kanta). Kun spinaakkeripuomin mita on sama kuin keulakolmion kanta, ei R-veneeseen spinaakkeria kannata tehdä maksimileveyteen alaliesmassa. Muuten alahelma jää liian löy-



säksi ja "maha" pullottaa, kun puomi vedetään taakse lenssillä. Lyhentämällä alaliesmaa, mutta säilyttämällä suuri leveys keskellä, spinaakkeri saadaan paljon tehokkaammin esille isopurjeen takaa ja vetoon. Leveyden kasvattamista rajoittaa myös lisääntyvä epästabiilisuus, joka äkkiä vie hyödyn muutamasta lisäneliöstä. R-veneiden maksimileveyteen $2,5 \times J$ ei kannata käytännössä mennä. Sääntö on erikoinen myös siinä mielessä, että varsinkin pienemmille veneille (5 m, 6 mR) sallittu max. sivuliesman mitta on huomattavasti suurempi kuin keulakolmion korkeus. Vaikka sivuliesmaa ei leikataan täyteen mittaan, alahelma nuohooa keulakannen pinnassa, ja keihästyminen piikkikeulaan on alati vaaniva vaara.

Pinta-alan maksimointi – projisoitu ala vs. todellinen ala.

Sivumyötäiseen ja täysmyötäiseen ajettaessa spinaakkeri toimii kuin laskuvarjo. Pyrkimyksenä on saada purjeen tehollinen ala mahdollisimman suureksi mittasäännön rajoitusten puitteissa. Tällöin tulee esille spinaakkerin varsinaisen, kankaan pintaa pitkin mitatun alan lisäksi tuulta vastaan projisoitu pinta. Spi-

naakkerin tehon myötäisellä määrää pää-asiaassa kaksi tekijää: toisaalta syvyys lisää voimaa, ja toisaalta projisioitu pinta-ala. Syvyyden kasvattaminen pienentää projisioitua pintaa, eli tässä on olemassa jonkinlainen tasapainotilanne, joka maksimoi tehokkuuden. Annetulla leveydellä tasolevyllä on suurin projisioitu pinta, mutta puolipallon vastus on suurempi. Tuulitunnelikokeiden perusteella optimisyvyys on hieman 20%:n paremmalla puolella. Projisioitua pintaa voidaan kasvattaa muotoilemalla profiili elliptiseksi latistamalla purjetta keskeltä. Tämä toimii hyvin myötäisellä, mutta sivutuulella kovin elliptiseksi muotoiltu spinaakkeri sulkee takaliesmastaan liikaa. Syvyyteen ja projisioituun alaani liittyy myös tärkeä dynaaminen tekijä: syvyys lisää purjeen vakavuutta, helpottaen trimmaajan tehtäviä, kun taas litteä purje, joka projisioi suuremman alan, on epävakaa ja vaikea "lennätettävä".

Reacher - runner - floater - VMG - code zero: spinnulla on monta nimeä

Avotuulipurjeena spinaakkerin on kaettava varsin laaja alue tuulikulmia: suhteellisen tuulen arvoina n. 65°sta

170°:een, ja tosituulen kulmissa ehkä 85°:stä 180°:een. Tämän vuoksi on luonnollista, että eri kulmille (ja myös tuulen voimakkuuksille) on kehitetty omat erikoispurjeensa.

Poiketakseni hiukan aihepiirin ulkopuolelle, pallopurjeen suomenkieleen vakiintunut nimitys kirjoitetaan todellakin yhdellä n:llä, kahdella k:lla ja kahdella a:lla, englanniksihan purjeen kirjoitusasu on spinnaker (kaksi n:ää, yksi a, yksi k), mutta jostain syystä suomenkielisessä tekstissä jotkut purjeen tekijätkin käyttävät ulkoasua "spinakkeri". Samaa lingvistiikkaa voitaneen soveltaa genaakkeriin, vaikka sitä tuskin nyky-suomen sanakirjasta löytyykään.

Aloitetaan kevyestä tuulesta kovempaan päin – suurelle osalle veneistä optimi tuulikulma on sidoksissa tuulen voimakkuuteen. Kevyessä tuulella leikataan ja kovassa ajetaan suoraan myötäiseen.

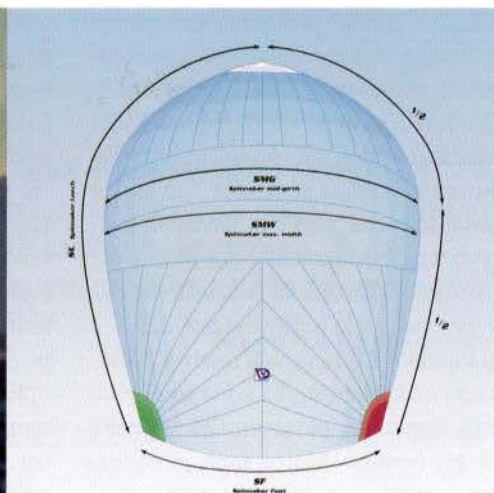
Kevyt tuuli - Floater

Kevyen tuulen spinaakkeri leikataan 0,4 tai 0,5 oz:n Nylonista. Päinvastoin kuin voisi kuvitella, Floateria ei tehdä maksimimitaiseksi. Kevyessä tuulella leveät hartiat eivät jaksaa lentää, ja sen vuoksi Floaterin SMG on aina alle lähempänä 90:tä kuin



Vertaa tätä Sir Ianin "IMS-tyyppistä" Jaguar-spinaakkeria Tremcon ja Alibaban monstereihin. Pinta-alassa on eroa helposti 30%. Kapeampi spinaakkeri toimii hyvin paitsi tiukassa sivutuulella, myös myötäisellä aivan kevyessä tuulella, kun iso spinnu ei jaksaa täyttyä. Kun suuri spinaakkeri jaksaa lentää, se on tehokkaampi kuin pieni.

R-sääntö sallii poikkeuksellisen suuren spinaakkerin, joka voi olla lähes yhtä leveä kuin korkea. Kun sääntö käytetään maksimaalisesti hyväkseen spinusta tulee syvä ja pallomainen.



Spinaakkerin tärkeimmät mitat.

Jollissa ja pienissä kölivenneissä leveätkin spinaakkerit voidaan leikata varsin litteiksi, kun purjetta voidaan trimmata nopeasti suuria määriä niin skuutilla kuin gaijallakin. Tällaista epästabiilia 470-muotoa ei pysty enää käyttämään esim. H-veneessä. Huomaa leveät, avonaiset hartiat, ja spinnun litteä sivuprofiili varsinkin ylhäällä (insertti).

100%:a. Kun spinaakkeri joka tapauksessa lentää "alhaalla", purjeen sivuprofiili leikataan niin ikään litteäksi ja suoraksi alaosaan. Kevyessä tuulessa leikkauskulmat ovat suuret, apparentikulma on pieni, minkä vuoksi Floater lähestyy muodoiltaan ja mitoiltaan kovan tuulen Reacheriä, kangas vain on pari numeroa keveämpää ja vahvistukset minimoitu. Joissain yksityyppivenneissä, joissa sallitaan pieni kovan tuulen spinaakkeri (esim. Soling), tätä kannatta käyttää joskus kevyessä tuulessa Floaterina huolimatta siitä, että kangas on aivan liian raskasta. R-veneiden garderoobiin Floater sopii hyvin, koska yleispinaakkeri on aivan liian suuri jaksakseen lentää kunolla kevyessä tuulessa.

VMG - yleispinaakkeri

Kovasti muodikas kirjainyhdistelmä VMG liitetään yleispinaakkeriin, joka toimii niin sivutuuleen kuin myötäiseenkin. Nimitys on tavallaan harhaan johtava, sillä niin Floaterilla kuin Runnerillakin pyritään tietysti VMG:n maksimoimiseen (mahdollisimman suureen nopeuteen suoraan myötäiseen), mutta termi on tarttunut kuvaamaan ajotapaa, jossa myötäisellä leikataan kohtalaisen paljon, paremman venevauhdin korvataksa pidemmän kuljetun matkan. VMG-spinaakkeri on joka suhteessa kes-

kinkertainen, kompromissisivu- ja myötätuuliominaisuuksien välillä, leveysmitta voi olla melko suuri ja SMG:kin lähempänä 100%. Sivuprofilissa kaari on tasaisen pyöreä, jolloin alahelmaakin voidaan lisätä enemmän kuin floateriin. Kangas on yleensä 0,75 oz luokkaa, suuremmissa veneissä vähän raskaampaa. Käyttöalueena on keveiden ja keskituulien melko avoimet sivutuuliosuudet ja täysmyötäinen. Jos veneessä on vain yksi spinaakkeri, sen kannattaa yleensä olla VMG-tyyppiä.

Runner

– myötätuulispinaakkeri

Runner on nimenomaan suoraan myötäiseen tarkoitettu purje. Se on joka suhteessa maksimimittainen, harteikas ja syväksi leikattu. Syvyys vakavoittaa ja tukee hartioita, jotka vaativat hiukan reilummin tuulta jaksakseen lentää avoimina. Kun suoraan myötäiseen kannattaa ajaa vain reilummissa tuulissa, leveistä hartioista ei ole haittaa samaan tapaan kuin floaterissa. SMG voi olla yli 110%, ja suurin leveys vieläkin enemmän. R-veneiden spinaakkerit ovat useimmiten juuri jättimäisiä, syviä runnereita - raskasuppoumaisilla veneillä leikkaaminen harvemmin kannattaa, ja kun pitkäkolistä, kapeaa ja syvärunkoista kuutosta tai kasia on lähes

mahdoton saada broachaamaan, ne kantavat monster-spinnunsa myös pitkälle sivutuuleen. Runner leikataan yleensä keskiraskaasta, 0,9 oz:n kankaasta. Profiili on mielellään elliptinen, jolloin projisioitua pintaa saadaan suuremmaksi.

Reacher

Reacher on tiukkaan sivutuuleen tarkoitettu, kapeaharteinen ja litteä purje. SMG on alle 90%, ja purjeen levein kohta (SMW) voi olla lähellä alaliesmaa. Sivuprofilissa Reacher on alhaalta suurempi kuin VMG-spinnu tai runner, alahelmaa on vähän, ja vaakaleikkaus on lähempänä ympyränkaarta kuin ellipsiä. Näin purjeella voidaan ajaa mahdollisimman tiukkaan sivutuuleen (yleensä korkeintaan n. 63-65° apparenttia), ilman että purje toimii enemmän jarruvarjona kuin siipinä. Reacherin kangas voi olla tuhtia, koska sivutuulella spinnu lentää jo varsin kevyessäkin tuulessa (3-4 m/s) - tavallisesti valitaan 1,5 oz Nylon tai vähän kevyempi Polyester-kangas. Pienikokoisena Reacheriä käytetään myös todella kovan tuulen spinaakkerina täysmyötäiselläkin, kun runner alkaa olla jo liian vaikea hallittava. Ekstreemi tapaus reacheristä on ns. code zero, jonka keskileveys on 70-75% ja ja ominaisuudet lähestyvät genuaa. Genuan "SMG":hän on kolmio-opin



Leveästä ja matalasta spinaakkerista tulee syvä ja pallomainen (tyypillinen R-veneen spinnu, vasemmalla), kun taas avomeripursien IMS-säännön suosimat keulakolmion suhteet tuottavat kapeita ja korkeita, lähes banaanimaisia spinaakkereita (oikealla).

Kuutosen spinaakkerin sivuliesma on jopa metrin pidempi kuin mitta kannesta nostimen kiinnityspisteeseen. Liesmat suorana spinaakkerin kulmat laahaavat vedessä! Alaliesma on kaksi kertaa pidempi kuin spinnupuomi. Tästä seuraa ilmeisiä hallinta vaikeuksia, vaikka spinnupuoimia ajetaan varsin alhaalla kovemmassakin tuulessa. Liesmoja ei saada missään olosuhteissa kovin kireälle. Kuljettajalla on myös varsin huono näkyvyys, kun spinnun alahelma roikkuu kiinni kannessa.

mukaisesti 50%, kuten useimmat muistavat koulun geometrian tunneilta.

Trimmauksesta

Spinaakkerin trimmauksessa pitää muistaa, että spinnu on vapaasti lentävä purje, joka on kiinni vain hui-pustaan mastossa. Spinaakkerin pitää antaa toisaalta elää tuulen mukana, toisaalta sen liikettä pitää rajoittaa puomilla tuulen puolelta ja tarvittaessa barberilla skuutin puolelta. Kun molempien alakulmien korkeutta voidaan säätää jopa metrikaupalla, purjeen muoto ei ole ollenkaan sidottu, vaan muokkautuu käyttäjänsä käsissä.

Kevyissä tuulissa, kun spinaakkeri ei jaksa vielä lentää suunnitellussa muodossaan, puomin pää täytyy pitää alhaalla, seuraten halssikulman korkeutta joka puuskassa ja pläkässä. Kun tuuli aavistuksen voimistuu, trimmaaja nostaa heti puomin päätä aavistuksen lennättääkseen spinnua korkeammalla. Mikä vielä tärkeämpää, kun tuuli heikkenee, puomin pää tulee heti alas jopa kannen korkeuteen asti etuliesman stabiloimiseksi, jos tarve niin vaatii. Spinnupuomin korkeudella tarkoitetaan tässä nimen-

omaan purjeen puoleista päätä. Puomin liikuttelu ylä- ja alagaijalla on paljon nopeampaa, ja se pieni mitta tehollisessa pituudessa mikä menetetään, kun puomi ei ole vaaterissa, on mitätön verrattuna esim. liikkeen aiheuttamaan häiriöön, kun (harvemmin kissamaisen pehmeästi liikkuva) keulagasti ryntää mastolle spinnupuomin korkeutta säätelmään. Mastolla on hyvä olla kaksi lenkkiä, kevyttä ja kovaa tuulta silmällä pitäen, mutta puomia ei kannata liian herkästi alkaa siirrellä kiinnityspisteestä toiseen, purjeen puoleisen pään säätämisen kustannuksella. Ala- ja ylägaijan säädöt on hoidettava istuinkaukaloon sillä tavalla, että niiden käyttö on helppoa, ja mieluiten nimitetään yksi henkilö (pianomies) hoittelemaan korkeuden säätöä spinnun trimmarin ohjeiden mukaan.

Kun tuuli voimistuu, spinnun voi antaa lentää korkeammalla, kuitenkin siten että alahelma aina pysyy lähellä keulaharusta tai hankaa siihen kevyesti. Projisoidun pinnan maksimoinnista tulee hienovarainen tasapainoilu hartioiden aukeamisen välillä (puomi korkealla) ja alahelman pitämisessä lähempänä kantta (puomi alhaalla). Suojan puolella

barberilla seurataan puomin liikkeitä sillä tavalla, että molemmat kulmat ovat kutakuinkin yhtä korkealla veneen kannesta (ei siis meren pinnasta - kun vene on kallistunut, suojan puolen kulma voi olla paljon alempana kuin tuulen puolen). R-veneissä, joissa spinnut ovat lähes yhtä leveitä kuin korkeita, barberin käytöllä ei ole juuri merkitystä. Sen sijaan moderneissa IMS-veneissä, joiden spinaakkerit muistuttavat enemmän banaanin kuin appelsiinin puoliskoa, barberin saa viedä varsin eteen jo heikossakin tuulessa. Tuulen voimistuessa suojan puolen kulmaa tulee barberoida voimakkaasti alaspäin heti, kun ajetaan vähänkin myötäiseen, jotta kapeassa ja korkeassa purjeessa säilyy kontrolli. Mitä litteämpi spinnu, sitä alempana puomia ajetaan, ja sen mukana myös barberin käyttö on hanakampaa. Pulleaa, leveäharteista spinaakkeria tulee lennättää korkeammalla, jotta hartiat aukeavat kunnolla..

Tuokko Deloitte & Touche Oy on yksi Suomen johtavia tilintarkastus- ja konsultointialan palveluyrityksiä. Henkilöstömme koostuu 80:sta tilintarkastuksen ammattilaisesta. Palvelemme Suomessa Helsingin lisäksi kymmenessä toimipisteessä. Olemme kansainvälisen Deloitte Touche Tohmatsu -ketjun jäsen, 135 maata ja yli 90.000 henkilöä.

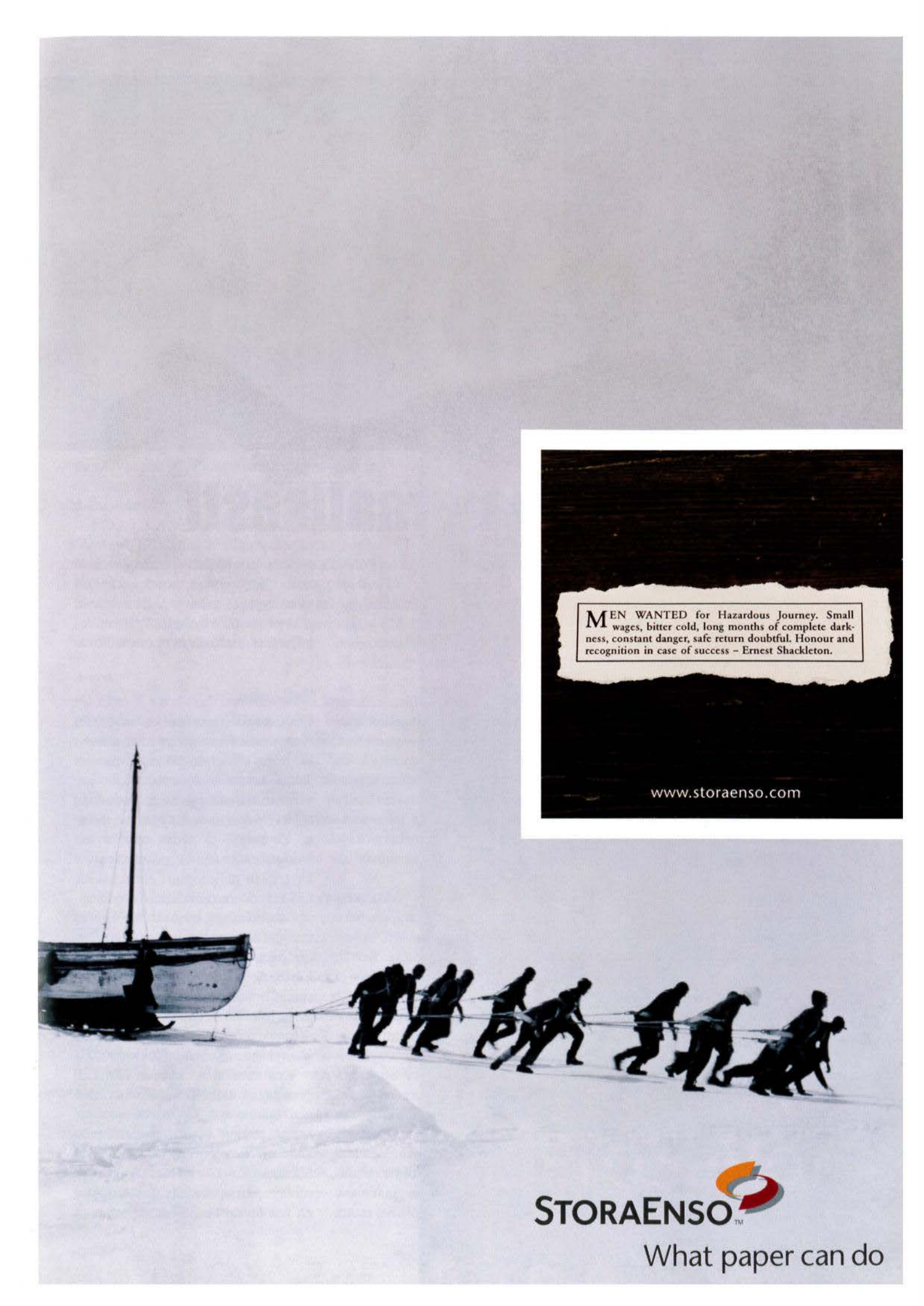
Tuokko Deloitte & Touche

Yrityksesi menestykseksi!

- Tilintarkastukset
- Erityistarkastukset
- Laki- ja veropalvelut
- Tietojärjestelmäpalvelut
- Ympäristöpalvelut
- Yritysjärjestelyt
- Sukupolvenvaihdokset
- Due Diligence

**Deloitte
Touche
Tohmatsu**

Tuokko Deloitte & Touche Oy
KHT-yhteisö, CGR-samfund
Munkkiniemen puistotie 25, PL 94, 00331 Helsinki
p.(09) 478 300, f.(09) 478 3090,
www.deloitte.com, www.deloitte.fi



MEN WANTED for Hazardous Journey. Small wages, bitter cold, long months of complete darkness, constant danger, safe return doubtful. Honour and recognition in case of success – Ernest Shackleton.

www.storaenso.com

STORAENSO 

What paper can do



Valokuvia numeraalisesti

Vuosikymmeniä sitten haaveiltiin kamerasta, johon kuvat tallentuisivat sähköiselle kuvapinnalle eikä filmiä enää tarvittaisi. Tänä päivänä nuo haaveet ovat kuluttajan arkipäivää.

Miksi digikuvia

Halvallakin kameralla saa parempia kuvia diamateriaalilla kuin paljon kalliimmalla digikameralla. Siitä huolimatta viime vuonna myytiin yli 23000 sähköisesti tallentavaa kameraa. Lisäksi halpoja pöytäskannereita myytiin kuin Elannossa ranskanleipää.

Digitaalisen kuvan tarve on kasvanut internetin ansiosta. Samoin moniin esityksiin sähköinen kuva on omiaan selventämään asioita. Valitettavasti digikuvan peruskäsitteet ovat monelle hepreaa, joten käykäämme numeromaailman syövereihin, joka on tiettävästi aivan bittihelvetin vieressä.

Hyvin pakattu on puoleksi tuhottu

Canon Ixus on pieni ja sievä digitaalikamera. Sen CCD-kennon pistekoko on 1200x1600 ja sen pikselimääräksi ilmoitetaan 2,11 Mb eli yli kaksi miljoonaa kuvapikseliä.

RGB-värijärjestelmässä on kolme pääväriä eli punainen, vihreä ja sininen. Käytännössä Ixuksen kuvatiedoston koko on 5,5 Mb:ä rgb-tiedoston koko on kolminkertainen kuvakennon teholliseen pikselimäärään nähden.

Kamerassa on mahdollisuus kuva- ta myös pienemmällä pikselimäärällä. Kuvat tallennetaan Compact Flash -nimiselle muistikortille, jonka koko on 8Mb. Näin kortille mahtuisi puolitoista suurimman tarkkuuden kuvaa ja sen puolikkaan kuvan jakamisessa tulisi ongelmia. Kamerassa käytetäänkin pakkaavaa tallennusta eli jpg-muotoa

Jpg-pakkauksessa voi valita pakkaustiheyden jo kuvatessa. Jpg:n huonoja ominaisuuksia on sen kuvan laatua huonontava vaikutus. Kuvan laatu huononee jokaisella avaus- ja tallennuskerralla.

Paras tapa käsitellä ja siirtää digikuvaa on tiedoston kopiointi kamerasta. Useimmat tallennuslevykkeet kuten CF-kortti, Memory Stick jne. voidaan laittaa tietokoneeseen yhdistettyyn kortinlukijaan. Tällöin kuvaa ei tarvitse avata ja pakata uudestaan. Uusi häviötön pakkausmenetelmä otettaneen käyttöön lähitulevaisuudessa. Muistikortteja on saatavana usean sadan megan kokoisina, mutta

toistaiseksi hintabittisuhde on korkea. CFII -tyypin korttipaikka on ykköstyyppiä paksumpi ja koloseen mahtuukin tällä hetkellä 1 Gigan kokoinen muistikortin kokoinen kova-levy.

Tallennus

Kuvia voidaan tallentaa kuvankäsittelyohjelmissa useissa eri formaaateissa, joista käytetyimpiä on tif-muoto. Tämä kuvatiedosto samoin kuin jpg voidaan tallentaa ja lukea uudestaan sekä Windowsissa että Macissa. Muita käytettyjä ja eteen tulevia tallennusformaatteja on gif-muoto, jota käytetään paljon juuri nettikuvissa. Gif-muodon on korvaamassa nopeassa tahdissa npg-muoto. Molemmat muodot tukevat lomitettua tallennusta, joka on erikoisen hyvä nettikäytössä. Lomitetusta kuvasta tulee ruudulle näkyviin karkeamuotoinen kuva, joka vähitellen terävöityy. Näin satunnainen surffailija saa nopeasti käsityksen aukeavasta kuvasta.

Kuvaruudun tarkkuus on 72 dpi eli pistettä tuumalle. Tämä tuumamittainen jäännö on 28 pistettä sentille, mutta jostain syystä angloamerikkalainen tuumamitta on jäänyt reiliikkinä elämään kuvan tarkkuuden mittana. Kirjapainokäytössä tarkkuus eli resoluutio on paljon suurempi ja

se on riippuvainen käytetyn paperin laadusta ja painomenetelmästäkin. Normaali päällystämätön offsetpaperi saattaa vaatia 200 dpi resoluutiota ja hienompi taidepaperi ja -painanta 300 dpi kun taas laserkopioon riittää hyvinkin 180 dpi.

Mitä suurempi käytettävä resoluutio, sen suurempi kuvatiedostokoko. Huomattavaa on, että tässä puhutaan aina pakkaamattoman kuvatiedoston koosta. Digitaalikamera tekee parhaimmillaan tietyn kokoista kuvaa ja tiedostoa. Mitä parempaa painomenetelmää käytetään sen pienemmäksi painettava kuva jää. Digitaalikuva resoluution voi muuttaa kaikissa kuvankäsittelyohjelmissa ja muutoksen kuvakokoon näkee samassa yhteydessä. Muuttamalla resoluutiota ja kuvakokoa suuremmaksi muutetaan samalla laatua, sillä kuvaohjelmat laskevat tietyn algebran mukaan välistä puuttuvat pisteet. Pienentäminen ei huononna kuvalaatu, mutta kuva kannattaa tallentaa uudella nimellä.

Mikäli käytössä on jokin kuvankäsittelyohjelma, kannattaa digikameran kuvat kopioida ensin kopioida sellaisenaan kovalevyille. Käsittellyt kuvat tallennetaan laatua pienentämättömällä tavalla, esim tif- tai psd- (photoshop)muodossa. Vasta lopullisen kuvan voi tallentaa pakkaavalla formaatilla.

WWW

Nettikuvia katsellaan monenmoisilla koneilla ja ruuduilla. Valtaosa yhteyksistäkin on modeemin takana. Ruudulla katsottavaksi viedyn kuvan värimäärä kannattaa määritellä 256-väriseksi. Gif-muoto tallentaa kuvat tällä tai vähäisemmällä värimäärällä. Lisäksi voidaan valita lomitettu kuva, jolloin tiedoston koko kasvaa vain vähän. Gif-tallennus muuttaa automaattisesti rgb-kuvan indeksoiduksi värikuvaksi.

Seuraavaksi kuvan resoluutio täytyy muuttaa 72 dpi:ksi ja kuvan koko muuttaa käytettyyn kokoon. Alkuperäinen kuvatiedoston koko oli 5,5 Mb. Kuva pienennettiin kokoon 7x10 cm 72 dpi ja talle3nnettiin sekä keskilaatuisiksi jpg- että 256-väriseksi gif-kuvaksi. Tiedostokoot olivat vastaavasti 27 k ja 55 k. Gif-muodossa kuva pieneni sadasosaan alkuperäisestä.

Tietokoneessa on pian erinimisissä kansioissa sadoittain digikuvia, joilla on nimenä kameran nimeämä numerorimssu. Seuraava ongelma onkin löytää kompuutlerin syövereistä viimeinen kuva Maija-tädistä viime juhanuksena keinussa. Jos kuvaa ei löydy, se on luultavasti bittitaivaassa. Se onkin jo toinen ongelma ja uuden jutun paikka.



Parhaat



sadeasut



Merihenkiset vapaa-ajan asut



Köydet, elektroniikka, katsastus, kunnostus...

Tervetuloa myymäläämme
Lauttasaareen.

ProSailor

Veneentekijäntie 9, 00210 Helsinki
puh. (09) 682 3900 fax (09) 682 3950
s-posti: myynti@prosailor.inet.fi



Hyvä 8mR-purjehtija

Bästa 8mR-seglare

Lienee oikeutettua sanoa, että luokamme voi yhä paremmin. Maailman kaikilla mantereilla lienee n. 170 pujehtivaa kasia. Uusia moderneja ja jopa Sira-luokan uusvanhoja kaseja rakennetaan. Viime kesänä Porto Santo Stefanossa Italiassa Maailman Cupin lähtölinjalla oli 26 kasia. Voittajaksi selviytyi Gefion ja Sira Cupin voitti Vision.

The International Eight Metre Associationin (IEMAn) vuosikokous sujui Suomen kannalta hienosti. Sagittan Timo Saalasti valittiin kansainvälisen teknisen komitean jäseneksi. Onneksi olkoon! Helsinki valittiin seuraavan Maailman Cupin paikaksi vuodeksi 2002. Järjestävänä seurana on NJK. Alustava ajankohta on heinäkuun viimeinen viikko.

Koska vuonna 2002 on kulunut 50 vuotta Helsingin Olympialaisista, järjestää 5,5 metrin luokka samanlaisesti sekä Gold Cup–kilpailun että MM-kisat. Olemme 5,5 metristen luokan edustajien kanssa kartoittaneet alustavasti mahdollisuuksia yhdenmukaistaa aikatauluja ja järjestää joitakin yhteisiä tapahtumia.

8mR-luokan vuoden 2002 Maailman Cupin ensimmäiset kokoukset on pidetty. Viime marraskuussa kävivät IEMAn puheenjohtaja Fred Meyer sekä sihteeri John Lammers van Bueren Helsingissä. Suomi ja NJK ovat vuosina 78, 87 ja 92 järjestäneet Maailmancup-kisat hyvällä menestyksellä. NJK:n toimihenkilöitten lisäksi järjeste- lykomiteoihin on ai-

na kiitettävästi osallistunut joukko vapaaehtoisia kasipurjehtijoita sekä heidän perheenjäseniään ja ystäviään. Liittomme sihteeri Chrissi Wallgren ja minä otamme mielellämme vastaan ilmoittautumisia vapaaehtoisiksi.

Vaikka meillä saattaakin olla luovassa huomattava kansainvälinen sponsori tarvitsemme myös kotimaisia yhteistyökumppaneita. Tarkoituksena on kevään mittaan saada nimetyksi järjestelykomitea. Alakomiteoista mainittakoon mm. kilpailu, kuljetukset, sponsorointi, viestintä, majoitus, sosiaaliset tapahtumat jne. Tavoitteenamme on lähettää alustavat kutsut kaikille kasimetrisen omistajille ennen tämän kauden alkua. Lähtöviivalla uskotaan nähtävän yli 25 kasia.

Kotimaisella rintamalla kuuluu myös hyvää. Najan aloittamalla remonttilinjalla Sagittaa, Sphinxia ja Wandaa on korjailtu ja entisöity ja Vågspel on parhaillaan työn alla. Windyä viritellään parhaillaan ahkerasti kisakuntoon. Kotimaisessa rekisterissämme on 9 kasia. Itse tiedän ainakin yhden henkilön, joka vakavasti harkitsee kasin hankkimista vesillemme. Olen iloinen myös siitä, että Lara jäi Suomeen sukupolven vaihdoksen kautta.

Under säsongen 2000 deltog mig veterligen våra åttor i (minst) nio regattor. Segrarna i de viktigaste regattorna var följande: Helsingfors: Sphinx, Hangö: Lara, den öppna finska mästerskapscupen ("K-J Hertell

pokalen"): Iroquois, Åland/Ålandia: Iroquois. Speciellt glädjande och betydelsefullt är våra svenska 8-meters kamrater, som besöker oss år ut och år in. På det finska förbundets vägnar riktar jag mitt speciella tack till besättningarna på Allegro, Andromeda och Tamara.

Tätä kirjoittaessani on vuoden 2002 Maailman Cupiin 17 kuukautta. Ennen sitä meillä on toivottavasti edessämme hyvä purjehduskausi 2001. Kiitän teitä kaikkia kasipurjehtijoita, jotka myötävaikuttavat siihen, että luokassamme vallitsee avoin ilmapiiri ja reilu kilpailuhenki.

Robbie Lindberg

8mR mittauksesta

IEMAn teknillisessä komiteassa on ollut keskustelua veneiden mittauksesta. Komitean vanhempien jäsenen kanta tuntuu olevan, että tästedes mittausasiat otetaan vakavasti ja tarkasti, jotta mitään jälkipuheita ei tule ja jotta luokan reilu henki säilyy.

Komitean alustavan kannan mukaan kaikki veneet joilla ei ole virallista, voimassa olevaa mittakirjaa, joita ei ole mitattu pitkään aikaan tai joihin on tehty mitä vain mittalukuun vaikuttavia muutoksia, pitää mitata ennen Hesän MM-kisoja, riippumatta siitä ovatko veneet mahdollisesti mitoituissa tai ei.

Timo Saalasti

Omistajanvaihdos

Lara FIN-10 on vaihtanut omistajaa. Tarkemmin ilmaistuna Larassa on tapahtunut sukupolvenvaihdos, kun Rajalan tytär Julia Ormio yhdessä miehensä Petteri Ormion kanssa ovat lunastaneet itselleen tämän kaunottaren. Kuten muistetaan, Larassa tehtiin muutamia vuosia sitten perusteellisen kansikorjaus Vuosaaressa.

Kasi nimeltä Wanda Suomeen

Suomeen on tulossa uusi vanha kasi, Wanda. Wanda on kovan tason raaseri kovilla tuulilla, ja laittanee Laran hegemonian koviille.

Najan masto on havaittu metrin liian lyhyeksi (accuracy pays). Lisäksi Najaan tulee ensi kaudeksi dyneemaiso ja mylarykkönen, jolla ajetaan 0 - 4 m/s. Lyhyeen vai sopivaan mastoon?

Rekordaktiva femmor

Sommaren 2000 var trots regn och tidvis mycket hårda vindar glädjande aktiv på femmafronten. Ett rekordantal båtar deltog i sommarens kappseglingar. Hela 15 båtlag tävlade om rankingpoäng och den mycket jämna och spännande serien vanns av Röde Orm med Putti Tiilikka som skeppare. Tvåan Liss-Gun, trean Blåtunga och fyran Barbro har alla lika många poäng i den slutliga rankingtabellen! Femmorna har visat sig vara en mycket jämn klass där vinnaren ingalunda är given, vilken som helst av båtarna kan vinna. Boatspeeden är jämn för alla och då blir besättningsarbetet helt avgörande, den besättning som klåpar minst – den vinner.

Klassmästerskapet hölls i Hangö i juli i anslutning till Hangöregattan. Blåtunga var helt överlägsen och säkrade med sina 5 delsegrar klassmästerskapet med 0,0 poäng i resultattabellen!

På grund av det blåsiga vädret i juli lyckades inga finska femmor komma över till svenska sidan för att delta i Sandhamnsregattan. Men vi kommer igen nästa sommar!

Efter en paus på många år återupplivades traditionerna med en egen

Kuutospurjehtijat maailman ympäri

6mR Toyn kipparina tunnettu Eero Lehtinen rakentaa mittavaa projektia: suomalaisvene – itse asiassa kahden veneen, joista toinen purjehtii Suomen lipun alla – osallistumista Volvo Ocean Race -maailmanympärikilpailuun (entiseen Whitbread-purjehdukseen). Muita päähenkilöitä tässä projektissa ovat samoin kuutosista (Toy ja Alibaba) tunnettu Kenneth Peränen sekä Fred Andersson, joka vastasi voittoisasta ruotsalaisesta Whitbread-projektista 1997-98. Maailman ympäri lähtevät veneet eivät sentään ole kuutosia vaan V.O.60-luokan veneitä. German Frersin suunnittelemaa venettä rakennetaan parhaillaan Ranskassa ja toisen veneen valmistus aloitetaan piakkoin. Projektin pääsponsorina on suomalaisyritys, joka rahoittaa noin puolet kaikkiaan yli 100 miljoonaan markkaan nousevista kustannuksista. Sponsorin nimi julkistetaan 6. helmikuuta eli tämän lehden ilmestymisen aikoihin. Veneiden miehistöistä ei ole tehty lopullisia päätöksiä, mutta ainakin kippareiksi palkataan huippuammatilaisia muualta kuin Suomesta.

5m-regatta på Erstan i juli med Airsto Segelsällskap som arrangör.

Det största enskilda evenemanget under sommaren 2000 var Musto Classic-regattan på Kronbergsfjärden med sammanlagt 12 deltagande femmor, vilket torde vara deltagarekord för klassen. Femmorna var härmed en av de största klasserna i regattan. Regattavinnare var Liss-Gun III. Sammanlagt åtta svenskar gästade oss under regattan, av dem deltog sex som skeppare eller besättning ombord på de finska femmorna.

Samarbetet med Svenska 5m Förbundet har fortsättningsvis varit gott och kontakterna regelbundna. Pokalseglingen om International Five Metre Cup har skjutits upp till sommaren 2001.

Mima Löfström

Uutisia Porvoosta

Porvooolaisesta venesuunnittelijasta Gösta Kyntzellistä on julkaistu kirja, jossa hänen tuotantonsa esitellään.

Kirja kuuluu jokaisen puuveenilijän ja purjeveneklassikon kirjahyllyyn, sillä se kertoo seikkaperäisesti erään Suomen huomattavimman venesuunnittelijan tuotteliaasta elämäntyöstä.

Kyntzellinen viimeinen purjevene oli 5.5-metrinen Inga-Lill 44. Kyntzell-veneet jakautuvat eri metriluokkiin seuraavasti: 5m 3 kpl, 5.5m 10 kpl, 6m 6 kpl, 8m 1 kpl.

Wileniuksen venetelakka, joka liittyy läheisesti Kyntzell-veneisiin tulee säilymään jossain muodossa Porvoossa. Wileniuksen telakalla valmistettiin eri metriluokkiin veneitä seuraavasti: 5m 3 kpl, 5.5m 13 kpl, 6m 13 kpl ja 8m 3 kpl.

Kirja nimi on "Skeppsbyggaren Gösta Kyntzell", ja sen on kirjoittanut Christer H. Ericsson. Kirjan on kustannut Kyntzelliin tytär Ulla Paulig ja kirja on saatavilla hyvin varustetuissa kirjakaupoissa. Sen voi myös tilata Robert's Coffee:sta Pl. 206, 00211 Helsinki, fax 09-6821569

6mR MM-kilpailut, PORTO FINO, ITALIA 29.9. - 9.10.2001

6mR-luokan seuraavat maailmanmestaruuskisat järjestetään Porto Finossa, joka sijaitsee Välimeren rannalla lähellä Genovaa.

29.9-1.10.2001 mittauspäivät
2.10. ensimmäinen lähtö
3.10. toinen lähtö
4.10. kolmas lähtö
5.10. neljäs lähtö
6.10. viides lähtö
7.10. kuudes lähtö
8-9.10. varapäiviä

Sataman valot

Gordon Ingate

74 vuotias Royal Sydney Yacht Squadronin Gordon Ingate on 5.5 kippareista vanhin. Gordon innostui kertomaan 12 metristä kun olimme nähneet 12 metrisen Vimin YCI:n hangaarissa korjattavana. "Vietin eräitä parhaita vuosiani Vimin peräsimessä '61 ja '62. Australialaiset olivat jättäneet ensimmäisen America's Cupin haasteen ja tarvitsimme sparraajan Gretelille. Vim hankittiin USA:sta tähän tarkoitukseen ja toimin 18 kuukautta sen kipparina" kertoo Gordon. "Myöhemmin '69 osallistuimme Skandinaaviseen Kultapokaaliin Sandhamnissa alunperin ruotsalaisella veneellä Pam ja onnistuimme voittamaan sen" hän jatkaa. Tuttavuutemme alkoi vuonna '98 Cowesissa kun Gordon oli tullut jälleen mukaan luokkamme kansainvälisiin kilpailuihin. Silloin hänellä oli australialaisen ystävänsä Colin Ryanin Sic Em Rex vuokratuna. '99 hän hankki suomalaisen Addam-Addamin ja kilpailee nyt sillä. 12 metrisillä Gordon jatkoi vuonna '81 kun hän osti Alan Bondilta Gretel II:n. Venettä modifioi-

tiin, sitä kevennettiin ja tehtiin uusi alumiinikansi. Veneen ominaisuudet eivät kuitenkaan parantuneet ja karsintakilpailuissa ei tullut menestystä. 1984 vene laivattiin australiasta Genovaan tarkoituksena osallistua Sardiniassa järjestettäviin 12-metrinen maailmanmestaruuskilpailuihin. Vene saapui Genovaan, mutta päivän liian myöhässä. Muut 12 metriset olivat jo lähteneet hinauksessa kohti Porto Cervo. Ulkona oli hyvä sää ja he päättivät purjehtia veneen perille, mutta kun päästiin ulos merelle tuuli loppui viikoksi. Lopputulos oli, että Gretel II hinattiin pienellä kumiveneellä Sardiniaan. "Itse kilpailussa onnistuimme voittamaan Dennis Connerin pari kerta eikä hän sen jälkeen hirveästi moikkailut" myhäilee Gordon. Kimmo Kienanen osui paikalle vuonna '84 ja ikuisti Gordonin ja Gretel II:n valokuvasaan. Gordonilla on aikomuksenaan purjehtia vielä Hollannissa, Flensburgissa ja sitten Helsingissä ja sitten tulee ehkä aika lopettaa.

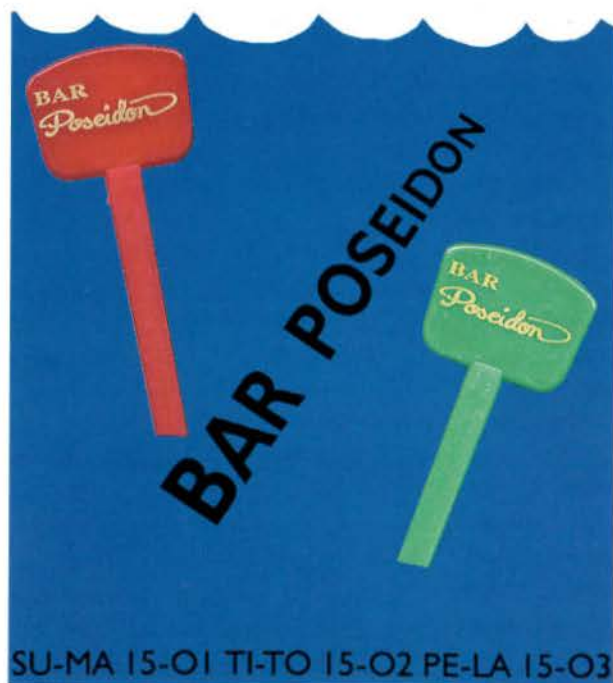
5.5m kilpailutulokset 2000

Vuoden 2000 kilpailuohjelmaan kuului poikkeuksellisen monta kilpailua. Yhteensä regattoja oli 11 kappaletta, joissa kilpailuja oli 44. Kilpailuista 29 purjehdittiin ulkomailla seitsemässä regatassa seuraavasti: huhtikuussa Italiassa III Coppa Guido Prina, 5.5m Euroopan mestaruuskilpailu; toukokuussa Saksassa Flensburg Klassiker Festival; heinäkuussa Hollannissa Skandinaavinen Kultapokaali, Classic Cup, 5.5m Hollannin Mestaruus ja 5.5m Maailmanmestaruus. Suomessa kaikki 15 kilpailua purjehdittiin Helsingissä. Ulkomailla kilpailivat veneet Kandoo Nyländska Jaktklubbenilta ja Chaje 3 Merenkävijöiltä. Parhaimpana saavutuksena oli Chaje 3:n klassisten 5.5 metristen Euroopanmestaruus Genovassa. Kandoo oli jokaisessa kilpailussa mitalituntumassa (Santa Margheritassa hopeaa ja Hollannin mestaruuskilpailussa pronssia). Saksassa Flensburg Klassiker Festivalissa Chaje 3 'pesi' sikäläiset 5.5:t.

Luokan rankingvoiton vei kaikkien aikojen suurimmalla pistemäärällä vene Kandoo perämiehenä

KATAJANOKKA

LA-MA 11-OI TI-PE 11-O2



P 622 1866

TEHTAANKATU 34 D, HELSINKI 15

Sataman valot

Uusi vene

Jussi Gullichsen, toisena oli klassikko Chaje 3 perämiehenä Matti Muoniovaara. Kolmannen sijan vei vene Zorina perämiehenä Esko Rechardt. Kandoon ja Chaje 3:n kilpailujen lukumäärä on merkittävä. Täytyy palata 60-luvulle asti kun vuonna 1960 Peter Tallberg purjehti noin 40 kilpailua Inga-Lill 44:llä ennen Rooman Olympialaisia.

5.5m luokan kilpailut Suomessa on luetteloitu vuodesta 1986 ja siitä lähtien on järjestetty nyt 63 kilpailua ja niissä on yhteensä ollut 205 lähtöä. 200 lähdön raja saavutettiin molemmissa starteissa ja julistettiin melkein jo voittajaksi.

Kuggomin venerakennuskoulun opiskelija on ollut yhteydessä Suomen kv 5 m-liiton hallituksen jäseniin marraskuussa 2000 ja kertonut, että hän on kiinnostunut rakentamaan uuden 5m-luokan veneen oppilastyönään.

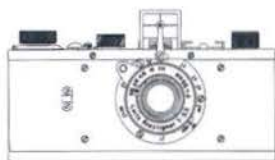
Koska femmojen luokka- ja yhdistyksen säännöissä ei ole mitään yksiselitteistä mainintaa veneiden rakennusvuosista (sääntö on hyväksytty vuonna 1929) kutsui hallitus mahdollisen veneenrakentajan joulukuussa hallituksen kokoukseen, jonne myös saapui luokkaliiton jäseniä. Rakentaja kertoi, että vene rakennetaan täsmälleen Tore Holmin tekemien vanhojen piirustusten mukaan ja luokkasäännössä sallituista materiaaleista. Todennäköisesti rakennettava vene olisi kopio jostain Going veneestä (Holmin

piirustusten mukaan 1937-1938 valmistui kolme Going - nimistä venettä).

Mahdollisella uudisrakenteella on puoltajansa, jotka kokevat että uusi vene tuo luokalle julkisuutta ja uuden kilpakumppanin radalle. Vastustajat taas toteavat, että luokan tarkoitus on vaalia vanhoja perinteitä ja lisää veneitä liittoon tulee vanhojen veneiden peruskorjaamis- korjaamisella sekä ostamalla niitä muualta mutta kopioita ei saa rakentaa.

Femmaliitto piti tammikuun lopupuolella yhdistyksen ylimääräisen kokouksen ja liitto teki päätöksen, että luokkaliiton veneeksi voidaan hyväksyä vene, jonka alkuperäiset piirustukset pitää olla tehty ennen vuotta 1957. Vene tulee mitata luokkasääntöjen mukaisesti jotta se saa mittakirjan.

KLASSIKKO



1923 Leica -0



1954 Leica M3

Uudenmaankatu 19-21, 00120 Helsinki
puhelin 09-601 607 fax 09-601997
ma 11-18, ti-to 10-17

ep-kamera

SPINNAKER

LAKKOJEN ATELIA

SPINNAKER YACHT (vihr) on perinteinen, täyteläinen ja kiiltävä puuvenelakka.
SPINNAKER POLYURETHANE, 1-komp., korkeakiiltainen ja nopeasti kuivuva lakka mahonki- ja teakpinnoille.
SPINNAKER EGGSHELL, silkinkiiltainen sisustuslakka.
SPINNAKER GOLD FASHION, öljypohjainen erittäin kiiltävä ja täyteläinen venelakka.

Tule tutustumaan Hempel veneenhoito-
tuotteisiin lähimmän jälleenmyyjäsi luokse.

Oy Hempel Coatings (Finland) Ab, FIN-02200 Espoo, puh. 09-4780 6300, e-mail: sales@fi.hempel.com
www.hempel.fi

HEMPEL
Yacht

Myynti: Hyvin varustetut venetarvike- ja väriliikkeet.

Purjehtija ja sääilmiöiden seuraaminen

Sää tietoihin perehtymisen on olennainen osa onnistunutta purjehdusta.

Purjehdus on tunnetusti suuresti säästä riippuvaa. Tästä syystä jokaisen purjehtijan pitäisi perehtyä sääoppiin esim. Yhtyneet Kuvalehdet Oy:n julkaiseman "Suomalainen sääkirja – etanasta El Niñoon" avulla jo hyvissä ajoin ennen seuraavan purjehduskauden alkua.

Purjehtijan on aina syytä tiedustella viimeisin merisääennuste käyttämälleen merialueelle, koska vasta tällöin hänellä on edellytyksiä suunnitella onnistuva purjehdus. Tätä varten purjehtijalla on hyvä olla käsillä veneessään Ilmatieteen laitoksen "Veneilijän sääpalvelut" -esite, josta ilmenevät Ilmatieteen laitoksen monipuoliset merisääpalvelut. Ennustepalvelut ovat tarjolla puhelinnauhoitteina ja esim. uhkaavissa ukkos- ja kuurotilanteissa palvelevalta merimeteorologilta voi saada tarkempia paikallisia tietoja oman sijaintinsa ympäristöstä. Vasta perehtyminen ennustetietoihin antaa mahdollisuuden suhteuttaa omat sääilmiöhavainnot vallitsevaan säätilaan.

Mitä hyötyä purjehtijalle on sääilmiöiden seuraamisesta?

Säää seurattaessaan purjehtija kiinnittää suurinta huomiota tuuleen ja siinä tapahtuviin muutoksiin. Tällöin on luonnollista, että hän pyrkii havaitsemiensa sääilmiöiden puitteissa joko saamaan tietoa äkillisistä, vaarallisista tuulen muutoksista tai tarkentamaan kuulemaansa sääennustetta muutamien tuntien ja korkeintaan noin puolen vuorokauden päähän.

Ukkospilvet ja niihin liittyvät äkilliset puuskat

Purjehtijan kannalta on tärkeintä pitää silmällä kumpupilviä ja niiden

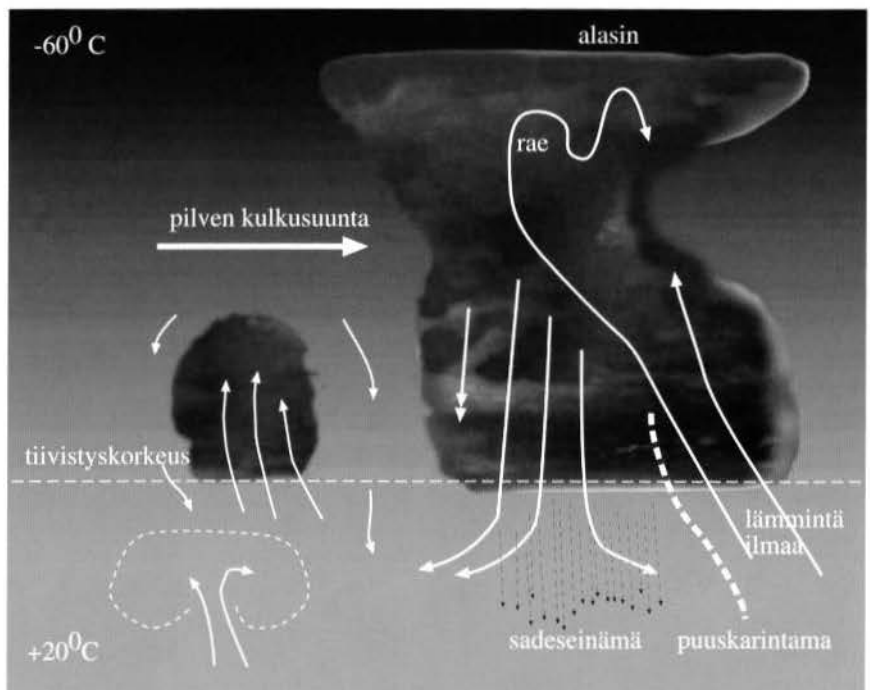
mahdollista kasvua ukkos- tai kuuropilviksi, koska näihin liittyy vaarallisia, äkillisiä tuulen suunnan ja nopeuden muutoksia.

Tällaiseen sään kehittymiseen on syytä varautua erityisesti kylmän rintaman yhteydessä sekä sitä seuraavassa kylmässä ilmamassassa heinä- ja elokuussa, jolloin meriveden pintalämpötila on suhteellisen korkea. Silloin voi merenpinnan läheisyydestä nouseva ilma, joka jäähtyy kilometrin korkeudelle noustuaan noin 10 astetta, olla ympäröivää kylmän ilmamassan ilmaa lämpimämpää ja jatkaa suurena ilmakuplana nousuaan kuorettoman kuumailmapallon tavoin. Kun nousevassa ilmakuplassa on myös kohtuullisesti kosteutta tarjolla kuplan ilmassa tapahtuu ennen pitkää tiivistymistä, joka ilmenee kumpupilvien muodostumisena, tyypillisimmin aamupäivällä. Jos kumpupilviä alkaa muodostua jo ennen

puoli kymmentä aamulla, purjehtijan on syytä seurata tarkasti kumpupilvien kasvua.

Jos kumpupilvet alkavat kasvaa kukkakaalin tavoin ja erityisesti lakiosastaan yhä korkeammiksi ollen leveyttään korkeampia puolipäivän aikaan, on jo syytä varautua puuskariskeihin. Kun korkean kumpupilven lakiosa muuttuu ääri viivoiltaan sameaksi ja alasinmaiseksi tai kiihkeämmäksi, se on jäätynyt ja tällöin pilvi on saavuttanut ukkos- tai kuuropilven asteen. Oheisen kaaviokuvan oikeassa laidassa on ukkospilven pystyleikkaus, josta ilmenee viileän ilman syöksyvirtaus pilvestä alas ja pilven etuosaan muodostuva puuskarintama.

Puuskan lähestymisen voi havaita vedenpinnalle muodostuvana uutena, joskus jopa vaahtopäisenä ja nopeasti lähestyvänä aallokkona. Puuskarintaman etureunaan saattaa toisinaan



Konvektionoston kehittyminen ukkospilveksi. Nuolet kuvaavat ilman virtauksia. Huomaa viileän ilman pystysuuntainen syöksyvirtaus ukkospilvestä alas, sen leviäminen vaakasuuntaiseksi lähellä maan- tai merenpintaa sekä pilven etuosaan tai sen etupuolelle muodostuva puuskarintama, jossa tuulen muutos on vaarallisen äkillinen (Juhani Rinne, Jarmo Koistinen ja Elena Sal tikoff (1998): Suomalainen sääkirja – etanasta El Niñoon, s. 65).

kehittyä oheisessa kuvassa nähtäviä vyörypilviä. Ukkospuuska kestää tyyppillisesti kymmenisen minuuttia, ääritapauksissa selvästi pitempäänkin, ja ulottuu muutamasta kilometristä aina 50 kilometriin asti ukkospilvestä.

Säämuutosten ennakointiin liittyvät havainnot

Kun purjehtijalla ovat käytettävissä tuoreimmat ennustetiedot sekä ilmapuntari, hän voi tuuli-, pilvi- ja ilmanpainehavainnoin ennakoida suursäätilan kehittymistä. Ensinnäkin seisoessaan selkä tuulta vasten matalapaine on etuvasemmalla ja korkeapaine takaoikealla. On kuitenkin muistettava, että tämä tuulilaki on käyttökelpoinen vain, kun tuuli on voimakkuudeltaan vähintään kohtalaista ja on jatkunut tuntikausia.

Matalapaineiden liikeradat ovat puolestaan yhteydessä ylätuuliin, jonka suunnan purjehtija saa selville tarkkailemalla keski- ja yläpilvien liikesuunnan. Selvät suursäätilan muutokset liittyvät siihen, jos ylätuulen

suunta on matalapaineesta havaitseen päin tai hänestä matalapaineeseen päin. Kun purjehtija on selkä tuulta vasten ja keski- ja yläpilvet liikkuvat hänestä etuvasemmalla takaoikealle, tuuli voimistuu, matalapaineeseen liittyvien kerrospilvien pilviraja madaltuu ja sää huononee. Jos taas keski- ja yläpilvet liikkuvat selkä tuulta vasten olevasta purjehtijasta takaoikealta etuvasempaan, matalapaine on väistymässä, tuuli heikkenee ja sää selkenee. Nämä ovat purjehtijan kannalta merkittävimmät ylätuulisäännöt.

Ilmanpaineen osalta vakaa matala ilmanpaine merkitsee sitä, että purjehtija on matalapaineen keskuksen läheisyydessä, jolloin voimakas tuuli työntyy väliaikaisesti ja epävakainen sää jatkuu. Sen sijaan korkea vakaa ilmanpaine vallitsee korkeapaineen keskuksen tai selänteen alueella, jossa vallitsee yleensä selkeä sää, jossa ei tapahdu sanottavia muutoksia.

Jos ilmanpaine on laskenut vähintään 3 hPa:a viimeisten kolmen tunnin aikana se on merkinä matalapaineen selvästä lähestymisestä tai syvenemisestä.

Tuuli on vähintään navakkaa tai kovaa. Mikäli ilmanpaineen lasku kolmen tunnin aikana on ollut ainakin 6 hPa, on varauduttava pian alkavaan myrskyyn ja runsaisiin sateisiin.

Kun ilmanpaine nousee 3 - 6 hPa:a kolmessa tunnissa, matalapaine on siirtymässä purjehtijasta pois päin ja navakka tai kova tuuli heikkenee huomattavasti seuraavien 12 tunnin kuluessa. Jos ilmanpaine on kohonnut vähintään 6 hPa kolmen tunnin aikana, purjehtijan ohittanut matalapaine on ollut voimakas. Silloin on varauduttava matalapaineen jälkipuolella vielä kylmään myrskytuuleen, jossa esiintyy yleisesti kuurosateita. Tämä myrsky laantuu kuitenkin seuraavien 12 tunnin kuluessa.

Ukkospuuskan etureunassa kohti tuleva vyörypilvi. Puuskan iskuun on viisi minuuttia. (Juhani Rinne, Jarmo Koistinen ja Elena Saltikoff (1998): Suomalainen sääkirja – etanasta El Niñoon, s. 67).



Venerekisterit

8mR

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	LOA	B	Depl.	SA
1	NAJA	Tuomas Ruokolainen	HSS	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvär	1921	13,64	2,30		86,97
2	SAGITTA	Pohjanpalo & Saalasti	HSS	Nicholson	Camper & Nicholson	1929	14,39	2,60	7,56	77,30
3	WANDA	R. Lindberg Syndic	NJK	Tore Holm	Tore Holm Shipyard	1937	15,32	2,64		74,71
4	SPINXH	Kari Toukolehto	HSS	G.A. Estlander	Åbo Båtvär	1928	15,21	2,58	8,00	81,20
6	VÅGSPEL	Carina & R. Donner	NJK	Birger Slotte	Wilénius Båtvär	1943	14,99	2,46	8,90	75,89
8	WINDY	J. Halonen		Carl Holmström	Ångstholmsvarvet	1927				
9	SILJA	Krister Ahlström	NJK	Johan Anker	Anker & Jensen	1930	14,60	2,75		78,00
10	LARA	Baltic Protection	HSS	Sherman Hoyt	City Island NY	1929	14,26	2,53		77,84
12	IROQUOIS	Sex Gubbar Synd.	NJK	Olin Stephens	Minneford's NY	1968	14,03	2,46		73,80

6mR

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	LOA	B	Depl.	SA
1	Aglaja	Mannermark Mark	NPS	Harry Wahl	Åbo Båtvär	1926	10,400	1,975	3,330	44,528
2	Caresse	Blomqvist Jan		Zake Westin	Åbo Båtvär	1922	10,590	1,710	3,430	42,000
3	Irma	Paananen Juha	SPS	Birger Slotte	Wilénius Båtvär	1943	11,304	1,850	4,132	43,020
5	Kerttu	Keskinen Timo		Zake Westin	Åbo Båtvär	1923	9,920	2,160	3,500	42,000
6	Renata	Helin Kyösti		Gustaf Estlander	H. Pettersson	1927	11,475	1,952	3,690	42,260
7	Monya	Kekkonen Pekka		Zake Westin	Åbo Båtvär	1924	10,668	1,980	3,330	44,528
12	Fridolin	Koljonen Timo	NJK	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1930	11,530	1,850	3,900	42,733
14	Anja	Lindén Tom		Einar Olofsson	H. Norrbäck	1925	10,980	2,000	3,406	43,816
17	Arneta	Malmström Kari	EM	Einar Olofsson	Åbo Båtvär	1936	11,608	1,816	4,200	44,008
18	Nixflu II	Karlsson Kristian		William Fife	Abrahamsson & Son	1923	10,690	2,108	3,500	43,202
19	Puckie	Eriksson Lars-Erik	MSF	Yngve Holm	Norrtälje Båtvär	1926	10,875	2,017	4,000	37,480
21	Klara Stjärna	Thuneberg Harry	BSS	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båtvär	1938	11,408	1,836	3,816	44,181
24	Antinea	Renlund & Co	NJK	Einar Olofsson	Råholmens Båtvär	1928	11,170	1,955	3,747	42,809
25	Anitra	Kärki Jaakko		Einar Olofsson	Borgå Båtvär	1928	11,310	1,985	3,600	40,758
28	Gunda Marina	Murto Hannu	HSF	Einar Olofsson	A. Urho	1929	12,016	2,025	3,798	40,186
29	Maj-Lis	Heickel & Peltonen	JäPS	Einar Olofsson	Blekkholms varv	1929	11,700	1,878	3,680	45,198
30	Raili	Kari Korkman&Co	NJK	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båtvär	1937	11,472	1,787	3,909	44,595
31	Lilo-Reet II	Karumaa Kaj	HSK	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båtvär	1938	11,350	1,780	4,200	45,684
35	Elinore	Kaarto & Kaarto	VVK	Einar Olofsson	S:vikens Skeppsd.	1934	12,121	1,855	4,275	45,909
36	Joy	Valtonen Ossi	UPS	Tore Holm	Wilénius Båtvär	1935	11,613	1,799	4,220	43,327
37	Lyn	Kataja&Co	HSK	Tore Holm	Wilénius Båtvär	1936	11,639	1,810	4,107	44,756
38	Mariana	A & E & J Kairamo	SuPS	Gunnar Jakobsson	Wilénius Båtvär	1936	11,682	1,845	4,029	42,982
39	Jolanda III	Liewendahl Christer	MSF	Harry Wahl	Lempasaari såg	1936	11,510	2,019	4,350	38,738
40	Fandango	Iivonen Veli-Matti	SuPS	Tore Holm	Wilénius Båtvär	1937	11,608	1,814	4,282	44,472
43	Wire			Gösta Kyntzell	Wilénius Båtvär	1938	11,427	1,862	4,230	45,562
44	Toy	Peränen Kenneth	HSF	Gösta Kyntzell	Wilénius Båtvär	1938	11,293	1,865	4,070	44,287
50	Alibaba II	Peränen Kenneth	HSF	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1948	10,843	1,840	4,100	46,055
51	May Be VI	Andersuin Henrik	NJK	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1946	11,005	1,832	4,330	44,850
52	Marianne	Lavonen & Co	GK	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1934	11,540	1,800	4,200	44,715
53	May Be IV	Tapio Lehtinen&Co	NJK	Tore Holm	Börjesson-Abraham:n	1936	11,620	1,786	4,240	44,366
54	Ingegerd	Pettersson B-E	MSF	Gustaf Estlander	Johansson&Son	1928	11,226	1,916	3,750	45,686
55	Unisex	Patrikainen Ismo	KoPu	Sparkman&Stephens	Willy Barnett S.Yard	1970	10,461	1,862	4,561	42,420
56	Fromista	Kotilainen Jyri	Oulu	Gustaf Estlander	Kungsörs Båtvär	1930	11,380	1,910	4,500	42,367
57	Borgila	Ekelund Jesper	MSF	Charles Nicholson	Ångholmens Båtvär	1924	10,620	2,100	3,300	45,410
59	Sir Ian	Koiranen & Co	SuPS	Gustaf Estlander	Johansson & Son	1929	11,385	1,950	4,100	44,363
60	OffCourse	Karumaa & Barck	HSK	Harry Becker	Rödesunds Varv	1940	11,320	1,858	4,340	45,471
61	Silene	Koskela & Myllylä	HTPS	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1950	10,619	1,830	3,870	47,197
62	St.Kitts II	Thuneberg Harry	BSS	Ian Howlett	D.glas Chivers varv	1987	10,560	2,060	4,052	44,756
63	Borée II	Ajanko & Co	HSS	Bjarne Aas	Bj. Aas, Fredrikstad	1937	11,292	1,867	4,200	44,289
64	Emzia	Aliklaavu Antti	SPS	Johan Anker	Anker Båtvär	1934	10,500	1,900	4,500	44,300
65	Skade	Stuns Karl-Henrik	GK	Tore Herlin	Ångholmens båtvär	1921	10,280	1,790	3,400	31,920

5.5m

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	Loa	B	Depl	Sa
1	Gullvinge	V-M Suhonen&Co	Espoo	Tore Holm	E.Blomqvist	1950	9,83	1,90	1,976	28,82
2	Fifty-fifty	Heikki Jousi	TPS	Gösta Kyntzell	L. Wilénius	1950	9,61	1,91	1,814	28,97
3	Pikapuikko*	Petri Wickström	LrPS	Gösta Kyntzell	L. Wilénius	1950	9,70	1,92	1,788	28,48
4	Trial	Engström		Carl-Olof Granfelt	L. Wilénius	1951	9,85	1,93	1,697	27,94
6	Melvin Lake		Ruotsi	Jarl Lindblom	Åbo Båtvär	1951	10,44	1,90	1,990	28,96
7	Alli		Porvoo	Gösta Kyntzell	Uudenkaup:n Vv	1951	9,97	1,92	1,795	27,74
8	Flamenco*	Harri Markkula	SPS	Gösta Kyntzell	L. Wilénius	1952	9,79	1,92	1,890	28,49
9	Vis-à-vis*	Kari Siitola&Co	SuPS	Arvid Laurin	L. Wilénius	1952	9,66	1,92	1,871	28,57
10	Teresita	Jan Ahlskog	NJK	Arvid Laurin	L. Wilénius	1952	9,56	1,95	1,702	28,30

Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	LOA	B	Depl.	SA	
11 Hilkka*	Juha Hyvönen	Oulu	Bjarne Aas	Rauma Repola	1952	9,56	1,93	2.000	28,68
12 Jayne	Pekka Piekäinen	SP	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1952	9,72	1,92	1,920	28,44
15 Benita	Halme & Ruokonen	SaVK	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1954	8,91	1,91	1,893	28,38
16 Amore*	Kenneth Virta	Parainen	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1954	9,19	1,93	1,822	28,51
19 Caro IV*	Sampo Lindström	SuPS	K. Albin Johansson	Salmisaaren Vv	1957	9,82	1,92	1,814	29,00
20 Inga Lill 44*	Aejmelaeus	Helsinki	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1959	9,36	1,93	1,892	28,79
21 Bella*	Martin Silfverberg	NJK	K. Albin Johansson	Vator	1961	9,38	1,91	1,908	29,00
22 Nisse 3	palanut Sveitsissä		C. Raymond Hunt	Vator	1961	9,46	1,90	2,000	29,00
23 Chaje	Amerikassa		C. Raymond Hunt	Vator	1961	9,45	1,90	2,000	29,00
24 Chaje 2	Wohlenberg & Joost	W.V.G.	C. Raymond Hunt	Vator	1963	9,58	1,91	1,996	29,00
25 Caro VI	Tom Hilkos	HSS	C. Raymond Hunt	Vator	1964	9,16	1,91	2.000	29,00
26 Chaje 3	Matti Muoniovaara	M	A E Luders Jr.	Vator	1964	9,61	1,91	1,997	28,87
27 Wasa II	Jarl Jaatinen	NJK	A E Luders Jr.	Kungsörs	1963	9,89	1,91	2.000	28,96
28 Flopiarie			Britton Chance Jr.	Vator	1968	9,46	1,91	2,000	29,00
29 Marilyn*	Eero Luoma	Helsinki	Arvid Laurin	Ruotsi	1954				
30 Patricia			Hans Groop	JI-Vene	1979	9,31	1,94	1,974	27,75
31 Vinnia	Mikkel Thommessen	KNS	Hans Groop	Still Yachts	1985	8,85	1,96	1,995	28,38
32 Tellina	uponnut		Hans Groop	Still Yachts	1986	9,09	1,98	1,907	28,46
33 Helena 2	Lars Wilhelmsen	Norja	Hans Groop	Still Yachts	1986	9,01		1,896	29,00
34 Kamber		Itävalta	Ben Lexcen	Hudson Boatbuilding	1985	9,39	1,96	1,839	29,00
35 Goddam	Jorma Savolainen	IVK	Eivind Still	Still Yachts	1989	9,17	1,91	1,902	28,95
36 Sindbad	Hella Kneget	Hollanti	Eivind Still	Still Yachts	1990	9,19	1,91	1,819	28,95
37 Carmen	Vladimir Marschan	NJK	Iain Murray	Hudson Boatbuilding	1991	9,43	1,92	1,853	29,00
38 Zorina	Esko&Lauri Rechartt	HSK	Eivind Still	Still Yachts	1991	9,18	1,91	1,912	28,95
39 Knock Out	Hans-Jurgen Queisser	Saksa	Ben Lexcen/Muir	Melges Boat Works	1992	9,53	1,92	2,023	28,99
40 Joker 8	Thomas Sprecher	ZYC	Doug Peterson	Melges Boat Works	1993	9,09	1,92	1,926	28,69
41 Remi	Anssi Kienanen	HSS	E & C-E Ohlsson	Kungsörs	1964	9,41	1,91	2.000	28,99
42 Addam-Addam	Gordon Ingate	R.S.Y.S.	Eivind Still	GP-Made	1994	9,06	1,90	1,916	28,95
43 Figaro	Pentti Lehtinen	Särkisalo	Alfred E Luders Jr.	Kungsörs	1964	9,69	1,91	2.000	29,00
44 Kandoo	Gullichsen & Fazer	NJK	Doug Peterson	Covell Craft	1996	9,19	1,90	1,949	28,18
45 Lotten *	Mika Havusela	Helsinki	Arvid Laurin		1951	9,74	1,91	1.707	28,40
50 Gorgi	Jan Fredrik Dyvi	KNS	Ben Lexcen/Muir	Melges Boat Works	1985	9,53	1,90	1.975	28,89

*klassikko

Int 5m

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	Loa	B	Depl	Sa
1	Marina	Tuhkanen Esa	ASS	Hans Roberts	Åbo Båtvärf	1936	9,21	1,80	1,88	21,47
2	Barbro	Sihvoin Lasse & Co	HSS	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvärf	1936	9,31	1,90	1,60	20,77
3	Why Not	Team Why Not	HSS	Birger Slotte	Jakobstads Båtvärf	1936	9,10	1,82	1,83	21,68
4	Birgitta	Sistonen Markku	HTPS	Nils Björk	Pahan. Venev.	1938	9,28	1,79	1,85	21,72
5	Ghita	Wiala Christian	NJK	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvärf	1937	9,26	1,88	1,69	20,90
9	Signe	Ericsson Tage	DMSK	Jarl Lindblom	Pahan. Venev.	1937	9,56	1,77		19,50
10	Carola	Leino Pirkka&Co	ASS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båtvärf	1937	9,56	1,80		19,58
11	Eros	Pontus Lindberg	ASS	Tore Holm	Bleholmens Båtvärf	1937	8,94	1,70	1,70	21,27
12	Lina	R Mäkinen & Co	HSS	Jarl Lindblom	Åbo Båtvärf	1938	9,38	1,98		
13	Inga-Lill	M Korkeaaja & Co	HSS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båtvärf	1939	9,28	1,78	1,90	21,51
17	Aloha	Sallinen Ville		Einar Olofsson	Forströms Båtvärf	1941	9,17	1,84		20,69
18	Magdalen	Wahlbäck Svante	ASS	Jarl Lindblom	A. Poikolainen	1944	9,23	2,06	1,65	19,30
19	Marianne	Ojanperä Esko		Jarl Lindblom	Åbo Båtvärf	1941	9,11	1,94		22,41
20	Vifem	Juha Tiira & Co	HSS	Jarl Lindblom	Åbo Båtvärf	1941	9,12	1,90	1,85	21,91
21	Cést la vie	Höckert Hans		Jarl Lindblom	A. Poikolainen	1943	9,30	2,06	1,65	19,41
22	Zorina	Glanz Patrick	ASS	Jarl Lindblom	A. Poikolainen	1945	9,20	2,05	1,65	21,50
24	Rose-Marie	Nordfors Terttu		Jarl Lindblom	A. Poikolainen	1943	9,28	2,04	1,70	19,48
26	Going	Gyllenbögél Gustav	NJK	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1938	9,19	1,72	1,70	21,42
27	Linda	Röberg Stig	ASS	Jarl Lindblom	Laivateollisuus	1948	8,65	1,79	1,80	21,50
28	Albertina	Helzen Jan	ASS	R. Andersson	Vaxö Båtvärf	1939	9,15	1,80	1,50	19,10
29	Diana	Malmström Olof	ASS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båtvärf	1948	8,54	1,81	1,80	21,61
30	Eystra	Kivikkola Aki&Co	BS	Tord Sunden	Arendals Båtvärf	1940	9,33	1,75	1,90	22,00
31	Lill-Ulla	Reincke Carolus	NJK	Tord Sunden	Arendals Båtvärf	1945	9,00	1,80	1,61	22,58
32	Våglek	Ahvonon Anssi & Co	VP	Gunnar Harmé	Ernst Örmán	1947	9,10	2,01	1,62	21,01
33	Röde Örm	Putti Tiilikka & Co	HSS	Roy Sherman	Hj. Johansson	1941	9,48	1,78	1,76	20,50
34	Blåtunga	Nordlund Ivar	HUS	Roy Sherman	Arendals Båtvärf	1946	8,51	1,77	1,54	21,85
35	Liss-Gun III	Salokangas Wisa	NJK	Arvid Laurin	Kungsörs Båtvärf	1942	8,90	1,70	1,70	21,09
36	You-Too	Sahlstein Sakari	ASS	Tord Sunden	Arendals Båtvärf	1942	8,40	1,86	1,70	22,00
37	Ann	Ahrenberg Mikael	BS	Roy Sherman	Hj. Johansson	1942	9,20	1,91	1,80	20,57

Jäsenet — Medlemmar

8mR

Stefan Ackerman 09-607 434
Krister Ahlström, 0500-500 788
krister.ahlstrom@ahlstrom.com
Nathalie Ahlström, 050-5691110
natalie.ahlstrom@poyry.fi
Arthur Aminoff, 09-608 511
Marcus Bruncrona, 09-622 5181
Bjarne Båsk, 09-612 3619
Erik Båsk, 050-563 62 43
Eeva Båsk-Karlsson, 09-692 4030
Lars Dahlberg, 0400-435 195,
carina.donner@pp.inet.fi
Carina Donner, 09-624 464
Marinette Donner, 09-663 425
Robert Donner, 09-888 4441
robert.donner@kolumbus.fi
Per Gundersby, 09-622 1722
Jyrki Halonen, 050-5605026
Karl Johan Hertell, 09-630 435
Stefan Holmström, 09-327 093
Timo Juusti, 02-435 5120
Olli Karlsson, 09-692 4030
Mika Kehä, 09-693 1944
mika.kehä@nokia.com
Kimmo Kienanen, 0500-416309
Aki Kivikkola, 09-454 4415
Klaus Krohn, 09-694 1542
Kari Kuusisto, 09-171 992
Kristiina Kuusisto, 09-135 2751
Petri Kuusisto, 09-135 2751
Heikki Levanto, 050-5144577
Gunnar Lindberg
Marina Lindberg, 09-454 4452
Robbie Lindberg, 0400-804488
robbie.lindberg@ekstrom.fi
Kristiina Lindqvist
Kimmo Mikkola, 09-796 005
Matti Muoniovaara, 09-637 013
Satu Mynttinen, 050-570 0724
Julia Ormio, 0400-489524,
julia@ormio.com
Petteri Ormio, 040-5334652
petteri@ormio.com
Alexandra Paulig, 050-565 8877
Bertel Paulig, 09-625 442
Larissa Paulig
Hannu Pohjanpalo, 09-792 131,
hannu.pohjanpalo@winwire.fi
Jussi Pärkö, 02-435 3195
Anna-Liisa Rajala
Matti Rajala
Ville Rajala, 040-5356335
Tuomas Ruokolainen, 03-782 2994
Timo Saalasti, 0400-412 100
Roni Saksi, 050-554 0759
Frank Schuman, 02-251 55 55
Jonas Slotte, 46-8-629 8741
Seppo Sutela, 02-239 1662
Hannu Teissala, 02-435 0350
Antti Toukolehto, 040-765518
Kari Toukolehto, 019-237 070
Lilli Toukolehto, 040-7555516
lilli.toukolehto@desico.inet.fi
Sussu Toukolehto, 040-7555519
sussu.toukolehto@hotmail.com
Juha Tuomi, 09-278 3251

juha.tuomi@casagrande.fi
753 0531
Samuli Vapaasalo, 050-322 2361
Keijo K. Vihmanen, 02-629 8741
Jens Zachariassen
Christoffer Wallgren
0400-527225,chrissie.wallgren.dic.fi

6mR

Aho Tiitus BOREE II tiitus.aho@lmf.ericsson.se
09-2994048 Ahvonen Anssi SILÈNE III
anssi.ahvonen@cryogen.com 040-5815660
Ajanko Jussi BOREE II jajanko@zce.zcard.com
040-560 9490 Aliklaavu Antti EMZIA
antti.aliklaavu@iki.fi 040-753 2360 Almborg
Heidi Andersin Henrik
henrik.andersin@evli.com Andersson Mats
MARIANA mats.andersson@blomsterf-hfors.fi
09-485050 Arola Riku IRMA riar@ziehl-ebm.fi
050-560 1656 Barck Pekka OFF COURSE
pekka.barck@pp.kolumbus.fi 050-5116333 Berg
Niclas ST. KITTS II 0400-506726 Blässar
John ALIBABA II jolle@delicard.fi 050-5555650
Bäckström Magnus TOY
magnus.backstrom@kmyth.masa-yards.fi
09-1942535 Böckelman Leif ANTINEA
leif.bockelman@gyllenberg.fi 040-545 0317
Dahlberg Peter ANTINEA
peter.dahlberg@sampo.com Dahlin Håkan
KLARA STJÄRNA/ST KITTS 09-5053375
Ekelund Jesper BORGILA jesper.ekelund@ktl.fi
050-3317987 Ekengren Tea MAY BE IV
haellebo@eke.fi 0400-607670 Eklund Henri
MARIANNE henri.eklund@samlink.fi
040-5620417 Eskola Hannu SILÈNE III
hannu.eskola@pp1.inet.fi 0400-698234 Frilander
Harry ELINORE frilander@kolumbus.fi
09-8779033 Haapala Kari LYN
kari.haapala@tecnomen.fi 040-5066495 Haarni
Tuukka SILÈNE III
tuukka.haarni@visualsystems.fi 050-5980892
Hakala Ari LYN ari.e.hakala@sonera.fi
040-5393434 Hakonen Markku MAY BE VI?
markku.hakonen@pp.inet.fi 050-5810658 Hakuri
Jyri FANDANGO jyri.hakuri@bitville.fi
050-5257563 Halonen Jarmo TOY
jarmo.halonen@kauko-huolinta.fi 040-9006466
Hamunen Jaakko MAY BE IV Heickel
Carl-Arthur MAJ-LIS
antti.kainulainen@lmf.ericsson.se 0500-876684
Helin Kyösti RENATA 09-8019228 Hirvi Mikko
ELINORE mikko.hirvi@kolumbus.fi
040-5339611 Hopponen Juha 050-1921
Hänninen Juha 09-368240 Iivonen Veli-Matti
FANDANGO veli-
matti.iivonen@slmv.rvl.mailnet.fi 040-5550598
Ingman Kari BOREE II
kari.ingman@capgemini.fi 0400-440435 Inkinen
Ari-Matti Johansson Jari KLARA STJÄRNA
johansson@havistra.fi 040-531 2383 Joki Juha
IRMA juha.joki@icl.fi 050-5175130 Jäntti Jussi
jussi.jantti@vtt.fi 09-4565225 Järvi Jari TOY
jari.jarvi@hecha.fi 040-5213122 Kaarto Antti
ELINORE antti.kaarto@pp.htv.fi 040-754 0106
Kaarto Pasi ELINORE pasi.kaarto@dlc.fi
040-5332537 Kairamo Antero MARIANA
antero.kairamo@pp.inet.fi 041-5109938 Kairamo
Eero MARIANA ekairamo@cc.hut.fi
040-5401973 Kairamo Jaakko MARIANA

jaakko.kairamo@sonera.com 040-5481545
Kaksonen Asser KLARA STJÄRNA
rettep@saunalahti.fi 050-5531934 Kalervo Esa
esa.kalervo@balticcruising.fi 040-5461569 Karlsson
Kristian NIXFLU II kristian.karlsson@metla.fi
0400-191988 Karumaa Aki OFF COURSE
aki.karumaa@tecalemit.fi 0400-705 779 Karumaa
Björn OFF COURSE 09-2969502 Karumaa Erkki
OFF COURSE erkki.karumaa@kolumbus.fi
0400-441 160 Karumaa Kaj OFF COURSE
kaj.karumaa@fi.abb.com 050-3328183 Kataja Timo
LYN timo.kataja@eke.fi 040-5000078 Keskinen
Timo KERTTU tkeskine@iuakk.fi 040-5439 980
Kienanen Kimmo SIR IAN kimmo.kienanen@apu.fi
0500-416309 Kihlman Rabbe MARIANA
rabbe.kihlman@fortum.com 050-4524441 Kiho Jan
MAY BE VI jkiho@mmm.com 050-5293295 Kilpi
Esko FANDANGO kilpi@kilpi.fi 0400-501800
Kirjanen Heikki 09-7017418 Koiranen Pertti
SIR IAN pertti.koiranen@suomenlinna.fi 09-668320
Koljonen Timo FRIDOLIN
timo.koljonen@fortum.com 050-4525473 Korkman
Kari RAILI kari.korkman@luovi.fi 040-548 3767
Korkman Manu RAILI 06-211952 Koskela Tapani
SILÈNE III tapani.koskela@fmi.fi 050-584 9054
Kotilainen Jyri FROMISTA
jyri.kotilainen@vauhtiviiva.fi 040-5462808 Krohn
Hannu SIR IAN sixes@kolumbus.fi 09-874 6046
Kukkavuori Kimmo RAILI 09-8882212 Kuusinen
Arto arto.kuusinen@ac.com 040-7725503 Kärki
Jaakko ANITRA jkarki@sunpoint.net 040-5136913
Kölhi Eija 019-5247517 Langenskiöld Robin
050-3231324 Laurila Timo ALIBABA
timo.laurila@dantechfasteners.com 050-545 6473
Lehtinen Eero TOY eero.lehtinen@waves.inet.fi
040-5039 555 Lehtinen Tapio MAY BE IV
tapio.lehtinen@eke.fi 0400-495678 Lehtonen Kari
FANDANGO kapulehtonen@hotmail.com
050-3503759 Liewendahl Birger JOLANDA III
018-13896 Liewendahl Christer JOLANDA III
chl_aland@hotmail.com 050-313 4754 Liewendahl
Ingvar JOLANDA III 018-12266 Liljelund Pekka
pekka.liljelund@perfo.fi 0400-409399 Lindén Tom
ANJA tom.linden@fhs.mil.se 050-5344074 Linko
Jukka MAY BE IV 09-479504 Luukko Antti
BOREE II antti.luukko@aatstoluukko.fi
0500-705815 Malmström Kari ARNETA
kari.malmstrom@espoo.fi 0500-942504 Marttila
Juhani jumarttila@kolumbus.fi 0400-411 250
Mattila Jukka IRMA jukka.s.mattila@sonera.com
040-5111 511 Molander Nappe ALIBABA II sten-
erik.molander@swedishtrade.se 040-5143858 Murto
Leo leo.murto@kolumbus.fi 09-8030309 Myllylä
Ari SILÈNE III tmyllyla@hit.fi 050-3696562
Määttä Pekka BOREE II pekka.maatta@elisa.fi
0500-405 112 Nyberg Gustav ANTINEA
gustav@megabaud.fi 040-5036420 Nyström Andy
ST KITTS andreas.nystrom@lsg.com 0500-851585
Ollila Juhani SILÈNE III
juhani.ollila@occuphealth.fi 050-5332753 Paananen
Juha IRMA juha.paananen@rscom.fi 040-900 2363
Pakarinen Ismo FANDANGO
ismo.pakarinen@tapiola.fi 040-5337638
Patrikainen Ismo UNISEX 09-571995 Peltonen
Juha MAJ-LIS antti.kainulainen@lmf.ericsson.se
0400-811272 Peränen Kenneth ALIBABA II, TOY
040-5000555 Pettersson Bengt-Erik INGEGERD
b-e.pettersson@aland.net 040-7165925 Piha Petteri
RAILI petteri.piha@pp.inet.fi 050-5977230 Pihkala
Sami BOREE II sami.pihkala@suunto.fi 09-6822828
Pikkarainen Pia MARIANNE
pia.pikkarainen@sydvast.fi 02-2337808

Puumalainen Timo 09-318161
Rauhala Mika 09-668114
Rautapää Jorma
jorma.rautapaa@kttk.fi 09
 57652720 **Reenpää Leo** BOREE
 II leo.reenpaa@aac.fi
 0400-814821 **Renlund Mikael**
 ANTINEA alex@dlc.fi
 0400-744474 **Renlund Robert**
 ANTINEA
robert.renlund@unilever.com
 09-2218180 **Räsänen Kimmo**
 MAY BE VI
kimmo.raisanen@sasvendsen.com
 0400-405513 **Räme Kristian**
 ALIBABA II
kristian.rame@sailtech.fi
 040-5121108 **Räsänen Antti** SIR
 IAN antti.rasanen@kukuli.inet.fi
 0400-306871 **Saarela Mikko**
 050-5002895 **Sahlstedt Erik**
erik.sahlstedt@novogroup.com
 09-676643 **Saksi Roni**
procam@kolumbus.fi 050-5540
 759 **Salo Matti**
matti.salo@napa.fi 050-5266555
Salovaara Markku
markku.salovaara@kolumbus.fi
 0400-544158 **Sandberg Johan**
johan.sandberg@hecha.fi
 0400-707668 **Sandman Patrik**
 ST KITTS
patrick.sandman@levanto.fi
 09-8552856 **Siimes Ilari** LYN
ilari.siimes@emea.powerware.com
 040-5501495 **Siltala Jyrki** RAILI
jyrki.siltala@metra.fi 09-689203
Sjödén Folke 990468-269157
Sokura Hannu
leca.sokura@kolumbus.fi
 09-5763126 **Solla Jaakob** RAILI
konkret@sci.fi 040-5119975
Stirkkinen Panu LYN
panu.stirkkinen@fi.adtranz.com
 09-6949217 **Stuns Karl-Henrik**
 SKADE 02-889622 **Tamela Esko**
 09-669909 **Tenström Henrik**
 ALIBABA II
tenstrom.oy@kolumbus.fi
 040-5412012 **Tenström Peter**
 FRIDOLIN
peter.tenstrom@silja.com
Thuneberg Harry KLARA
 STJÄRNA/ST KITTS
harry.thuneberg@emsalo-boat.inet.fi 040-520 3189
Toivanen Osmo 09-780186
Tuhkuri Jukka MAY BE IV
 09-463639 **Ulfstedt Peter**
 03-600112 **Valtonen Ossi** JOY
ossi.valtonen@utu.fi 050-5955542
Vartiainen Jouni
jouni_vartiainen@artic.net
 040-5281288 **Wikberg Ensio**
 ELINORE 09-1355394 **Väisänen**
Kari ELINORE 050-300 2525
Åberg Arne MAY BE VI
arne.berg@alfalaval.com
 09-671794 **Åkerfelt Kaj**
kaj.akerfelt@eget.fi 018-17171
Österberg Lennart KLARA
 STJÄRNA 019-2413454

5.5m

Nimi, vene, katuosoite, postinro,
 puhelin kotiin, puhelin töihin,
 telefax, matkapuhelin, sähköposti
Ahlskog Jan, Teresita, k.09 622
 4227, t.09 413 76600,
jan.ahlskog@eppa.com.
Borenus Tom, Kandoo, k.09 018
 15 136, t. 018-639 00, m.050 313
 5209,
Dahlman Henrik, Kandoo, k.
 018 13 552, t. 018-639 00,
Ehrnrooth Georg,
Ehrnrooth Jorma, Zorina, m.+46
 70 754 0563,
Fazer Fredrik, k.09 487 534, t.09
 616 54967, 458 2113, m.0500 406
 080, fredrik.fazer@pp.inet.fi,
Gullichsen Johan, k. 02 748
 3555, t.09 2517 2505,
Johan.Gullichsen@hut.fi.
Hallberg Thomas, m.050 551
 3160,
Halme Juha, Benita, k. 05 603
 014,
Havusela Mika, Lotten, k.09 878
 1044, t.09 606 4595, m.050 550
 4890,
Hilkos Minna, Caro 6, k. 09 221
 6070,
Hilkos Tom, Caro 6, k.09 221
 6070, t.09 685 51166, m.040 707
 5566, hilkos@kolumbus.fi,
Hyvönen Juha, Hilka, k. 08
 510 682, t. 08 531 3400, f. 08
 5313420,
Höyden Antti, Goddam, t. 09 622
 72500, f. 09 622 72501, m.040
 553 3421, antti.hoyden@dlc.fi,
Jatinen Jarl, Wasa 2, k.09 797
 212, t.09 627 233,
Johansson Henrik, Kandoo,
 k.018 35 438, m.050 526 7292,
Jousi Heikki, Fifty-fifty, k. 02
 421 123, t. 02-421 111,
Kaukko Atso, k.09 668 118,
Kienanen Anssi, Remi,
 m.050-594 5367,
anssi.kienanen@kuvateksti.com
Kienanen Kimmo, Remi, k.09
 670 066, t.09 75 961, m.0500 416
 309, kimmo.kienanen@apu.fi,
Koski Harri, Goddam, k.09 455
 7404, t.09 413 71441,
harri.koski@helinco.fi,
Kotiranta Pia, Caro 6, k.09 512
 7030,
Kotiranta Toni, Caro 6, k.09 512
 7030,
Lahtinen Jaakko, Goddam, k.09
 692 6731, m.040 725 0638,
Laitinen Matias, Goddam, k.09
 698 8040, m.040 719 2598,
mllaitin@cc.helsinki.fi,
Laukkanen Ilkka, Gullvinge,
 m.040 570 1519,
ilkkataavi70@hotmail.com,
Linnovaara Antti, Wasa 2, k. 019
 580 749, m. 040 513 3843,
Lundberg Henrik, Kandoo, k.
 018 39 228, t. 018 39 250, m.050

313 4250, henti@alcom.aland.fi,
Luoma Eero, Marilyn, k.09 754
 6878, t.09 146 1088,
Markkula Harri, Flamenco, k.09
 685 1418, t.09 759 1453,
Mattson Robert, Goddam, k.09
 607 829, t.09 177 570,
Muoniovaara Matias, Chaje 3,
 k.09 637 013,
Muoniovaara Matti, Chaje 3,
 k.09 637 013, t.09 622 2490,
 t.09 658 910
matti.muoniovaara@pp.inet.fi,
Muoniovaara Uula, Chaje 3,
 k.09 637 013,
Nemes Joel, k.09 422 790, t.09
 698 3011,
Nyberg Martti, Teresita, k.09
 621 1110,
Piekäinen Pekka, Jayne, k.02
 237 8233, t. 02-479 6881, f. 02
 237 8244, m. 0500 784 315,
Rechardt Esko, Zorina, k.09
 622 72720, t.09 476 11517,
esko.rechardt@kolumbus.fi,
Rechardt Lauri, Zorina,
lauri.rechardt@gramex.fi,
Rissanen Niko, Vis-à-vis, k.09
 668 415,
Ruokonen Marc, Benita, k.09
 698 1319,
Ruokonen Pasi, Benita, k.09 685
 3168, m.050 307 7504,
Savolainen Jorma, Goddam,
 k.09 221 1675, m.050 566 5806,
sarianna.savolainen@pp.inet.fi,
jorma.savolainen@dnv.com
Silfverberg Martin, Bella, k.09
 548 5560,
martin.silfverberg@tietoenator.com,
Siltala Kari,
Stackelberg Peter,
Still Eivind, k. 06 723 1944,
still.yachts@multi.fi,
Sorvali Teppo, Saidu, k.09 804
 1761, t.09 1911,
Teppo.Sorvali@helsinki.fi,
Suhonen Veli-Matti, Gullvinge,
 m.040 763 1292,
veli-matti.suhonen@kokkola.fi,
Svinhufvud Eino, Experiment,
 k.09 452 1834, t.09 404 2004,
eino.svinhufvud@osuuspankki.fi,
Svinhufvud Jaakko, Experiment,
 k.09 520 474, t.09 511 22792,
jaakko.svinhufvud@nokia.com,
Tallberg Thomas, t.09 676 772,
Telkola Timo, Kandoo, 9 C 81,
 k. 02 235 2783, t. 02 247 1000,
 f. 02 247 1022, m.0400 825586,
timo@fi.northsails.com,
Tuominen Jussi, Saidu, , k.09
 726 0315, t.09 451 4907,
jussi.tuominen@hut.fi,
Valtonen-Aejmelacius Jarno,
 Inga-Lill 44, k.09 638 593, m.050
 563 4122,
Wickström Petri, Pikapuikko, k.
 05 472 0111, m.040 5910519,

5m

tomas.forsell@kauko-huolinta.fi
Finell Max, Ratatie 3, 02400
 Kerava, 050-380 7233,
mfinell@rhfreight.fi
Förnäs Riggert, ex. Why Not,
 Ollasvägen 12, 02940, Esbo
 Glantz Patrick, Zorina,
 Sinebrychoffinkatu 15 A 23,
 00120 Helsinki, 050-338
 3221, patrick.glantz@helsinki.fi
Granberg Carl-Olof, exRöde Orm,
 Hallonnäsgatan 2, 00210
 Helsingfors
 Gyllenbögel Gustav, Going, Lilla
 Robertsgratan 8 B14 00130,
 Helsingfors, 050-500
 2694, gustav.gyllaw@ibm.net
Haila Jussi, ex Vifem,
 Kapteeninkatu 3 C 29, 00140
 Helsinki
Helzen Jan, Albertina,
 Högborgsgatan 71, 11854
 Stockholm
Höckert Hans, Cést la vie, 10120,
 Täckter
 Kivikkola Aki, Eystra,
 0500-441274,
aki.kivikkola@pp.inet.fi
Korkeaaja Minna, Inga-Lill,
 Töölönkatu 30 b A 1, 00260
 Helsinki, 050-313 3417,
minna.korkeaaja@pvo.fi
Krohn Klaus, Why Not,
 Mannerheimintie 67 A, 00250
 Helsinki, 050-368 7324,
klaus.krohn@kolumbus.fi
Kuusisto Jari, Lina,
 Bokarbetaregatan 4 A 2, 00170
 Helsingfors, 040-726 9489
Kuusisto Kari, Why Not,
 Kirkkokatu 5 B 37, 00170
 Helsinki, 050-324 1450,
kari.kuusisto@kolumbus.fi
Leino Pirkka, Carola,
 Uudenpellonkatu 1b7, 20540
 Turku, 040-537 0240,
pirkka.leino@utu.fi
Leskinen Jussi, ex Why Not,
 Itämerenkatu 16 D 71, 00180
 Helsinki, 040-503 9597
Lindberg Pontus, Eros,
 Mäntymäenaukio 13, 20810
 Turku
Lindgren Tom, Lina, Ankarvägen
 5 A 8, 02320 Esbo, 040-776 2094,
tom.e.lindgren@nokia.com
Luoma Kari, Lina, Lärkgränd 5 A,
 00780 Helsingfors, 0400-606 561,
kari.luoma@wmdata.fi
Löfström Jamima, Why Not,
 Kapteensgratan 20-22 H 74, 00140,
 Helsingfors, 040-581 7208,
jamima.lofstrom@nib.fi
Malmström Olof, Diana, Isois
 Ringväg 1 b. 2, 20880 Åbo,
 050-5566 517,
po.malmstrom@pp.inet.fi
Mattila Reijo, Birgitta,
 Laivapojankatu 3 D 66, 00180
 Helsinki

Mattson Henrik, Going, Parkgatan 9 B, 00140 Helsingfors
 Mellin Anita, ex Eystra, Relandersplatsen 4 C, 00570 Helsingfors, 0400-439 129
 Mellin Lars, ex Eystra, Relandersplatsen 4 C 26, 00570 Helsingfors, 0400-783 583, lars.mellin@ellem.fi
 Merilä Outi, RödeOrm, Veneentekijänkuja 6 A 5, 00210, Helsinki, 040-5022660, outi.merila@pp.inet.fi
 Mustelin Göran-Fredrik, Observatoriegatan 2, 20700 Åbo
 Mäkinen Reijo, Lina, Hullusvägen 3 A 1, 02430 Masaby, 040-730 1013, reijo.makinen@wmdata.fi
 Nordgren Anders, ex Magdalen, Porthansgatan 6 A 14, 20500 Åbo
 Nordlund Ivar, Blåtunga, Bryggerigatan 15, 10600 Ekenäs, 0400-608 767
 Nordlund Max, Blåtunga, Sirkkalagatan 8 aa1, 20520 Åbo, 0400-613 531
 Nurmio Juha, ex Marina, Murtomäentie 5 A 2, 33470 Ylöjärvi
 Oksanen Petteri, Carola, Lähdetie 14, 21570 Sauvo, 049-664 853
 Olin Johan, Blåtunga, Gennarbygård, 10520, Ekenäs
 Ojanperä Esko, Marianne,

Hakametsäntie 16, 21500 Piikkiö, 050-500 1202
 Peltonen Heikki, Vågleg, Portimopolku 4 B 29, 00800, Helsinki, heikki.peltonen@helsinki.fi
 Rautapää Jorma, Hiidenkiukaantie 3 D, 03400, Helsinki
 Reincke Carolus, Lill-Ulla, Runergerginkatu 6 b a 16, 00100, Helsingfors, 050-597 9539
 Reincke Harriet/Douglas, ex Cést la vie, Nätstigen 10 A 5, 00330 Helsingfors, 0400-501 674
 Romppainen Leena, Barbro, Jääkärikatu 6 A, 00150 Helsinki, 040-585 0717, leena.romppainen@deloitte.fi
 Rosendal Ola, ex Zorina, 0400-263 371, ola.rosendal@sydvast.fi
 Ryti Sami, Hyljetie 8, 02260 Espoo
 Räsänen Heikki, Vågleg, Runergerginkatu 42 A, 00100 Helsinki, 0400-460 854
 Röberg Stig, Linda, Rautkärrsgatan 8, 20740 Åbo, 040-5538398
 Sahlstein Sakari, You-Too, Linnakatu 55 G 241, 20100 Turku, 050-514 9820, katarina.laine@hl.telia.no
 Kati.Salokangas@dresdnerkb.com

Salokangas Wisa, Liss-Gun III, Tontunmäentie 25 E, 02200 Espoo, 040-900 4307, wisa.salokangas@lunnunrata.fi
 Saxberg Tom, Ghita, Malesia
 Schauman Göran, Eystra, Norrsvängen 21 B, 00200 Helsingfors
 Sihvoin Lasse, Barbro, Jääkärikatu 6 A, 00150 Helsinki, 0400-600 349, lasse.sihvoin@askonpaino.fi
 Simberg Kai, Ghita, Westendvägen 48-50 B, 02160 Esbo
 Simelius Mikael, ex. Cést la vie, Fölisövägen 1, 00250 Helsingfors, 040-551 4714
 Sistonen Markku, Birgitta, Keijukaisenpolku 11 D 44, 00820 Helsinki
 Steen Sanna ja Petteri, Inga - Lill, Lokuokatu 9 D 13, 13100, Hämeenlinna, Petteri 040 - 557 8881, steen.petteri@mail.htk.fi
 Svartström Robert, ex Eystra, Ehrensärdsvägen 30 A 9, 00150 Helsingfors, 050-592 4783
 Tiilikka Putti, Mannila Ulla, Röde Orm, Laivalahdenkaari 21 B 16, 00810 Helsinki, Putti 040-7051413, putti.tiilikka@pp.inet.fi
 Eeva / Juha Tiira, ex Vifem,

Svartholmen, 02360 Espoo, 0500-438363
 Trygg Tom, Rose-Marie, Mesaannikatu 20, 20240 Turku
 Tuhkanen Esa, Marina, Kunikaankatu 56, 26100 Raumo, 0400-526 482
 Vanamo Iiro, Raitamaantie 12 D 27, 00420 Helsinki
 Wahlbäck Svante, Magdalen, Runsala 26, 20100 Åbo
 Wiiala Christian, Ghita, Krokuuddsgränden 1 bost 18, 02230 Esbo, 040-583 33 99, christian.wiiala@kolumbus.fi
 Wilenius Tom, ex Why Not, Kalervonkatu 12 C 7, 00610 Helsingfors
 Worsöe John, ex Röde Orm, Gäddvägen 2 D, 02170 Esbo, 0400-610 100, john.worsoe@metroauto.fi

PERINTEELLISEN MERENKULUN ERIKOISLIKE



FARSONS

PUUVENEIDEN KUNNOSTUKSEEN JA PERINTEELLISEEN MERENKULUUN LIITTYVÄT TARVIKKEET ALAN ERIKOISLIikkeestä

- Laadukkaat messinkihelat, puupylpyrät, manilla, hamppu sekä "Old-white classic" kiinnitys- ja skuuttiköydet
- Messinkikompassit, -pumput, -kalkuvalot, -lyhdyt, -viinssit y.m.
- Purjelaivojen aikakauteen liittyvät koriste-esineet

Pyydettyäessä ilmainen tuoteluettelo

FARSONS Ky
 P.Ranta 8
 00170 HELSINKI
 puh. 09 - 628 298





ETT LACK som består av linolja och kinatrölja, tillverkat enligt flere hundra års traditioner.

Inga kemikaliska lösningsämnen.
 Vid innelackering behövs inget andningsskydd.

Flera traditionsbåtar i Sverige är lackade med **Le Tonkinois**. Så även flere restaurangsgolv.

HSS salongsbåten m/y Picksborg lackades med **Le Tonkinois**.

Importör:
Jotiko-marine
 tel. 09-135 1344

ASKON PAINO

Askonpaino Oy, Lönnrotinkatu 32 D, 00180 Helsinki, 09-612 2270

Luokkaliitot

SUOMEN 8mR-LIITTO - FINLANDS 8mR-

FÖRBUND - The Finnish 8mR Association

Address: c/o Wallgren Jungfrustigen 2 b A 13, FIN-00140
Helsingfors Finland

Bank: Merita Kivenlahti 141930-59904

<http://www.yuscu.fi/eights/>

Chairman

Robbie Lindberg +358-9-59191

Vice President

Ruokolainen Tuomas +358-3-782 2994, +358-3-782 8244

Secretary

Wallgren Christoffer +358-9-631 883 GSM: 0400-527 225

IEMA

Fax: (+31) 345-616905 E-mail: eightmetre@ixs.nl

Internationella 5m Förbunder i Finland rf

Suomen Kansainvälinen 5m Liitto ry

Address: c/o Kari Kuusisto

Kirkkokatu 5 B 37

00170 Helsinki

Finland

email kari.kuusisto@merita.fi

<http://www.int5m.fi/>

Ordförande - Puheenjohtaja

Kari Kuusisto kari.kuusisto@merita.fi

Sekreterare - Sihteeri

Mikael Ahrenberg - Mickea@papa.partio.fi

Ekonomi - Varainhoito

Lasse Sihvoin - sihvoin@dlc.fi

Medlemmar - Jäsenet

Putti Tiilikka - putti.tiilikka@pp.inet.fi

Pirkka Leino - pirkka.leino@utu.fi

Jamima Löfström - jamima.lofstrom@nib.fi

Tävlings kommiten - Kilpailutoimikunta

Putti Tiilikka - putti.tiilikka@pp.inet.fi

Reima Alander - reima@wb-sails.fi

Jari Kuusisto

Tekniska kommiten - Tekninen toimikunta

Mikael Ahrenberg - Mickea@papa.partio.fi

Lars Mellin - lars.mellin@ellem.fi

Olof Malmström - po.malmstrom@pp.inet.fi

Informations kommiten - Tiedotus toimikunta

Kari Kuusisto - kari.kuusisto@merita.fi

Reijo Mäkinen - reijo.makinen@wmdata.fi

Jamima Löfström - jamima.lofstrom@nib.fi

Lasse Sihvoin - sihvoin@dlc.fi

FinSMA, Suomen 6mR-liitto ry, Finlands 6mR-

förbund rf Bank: Merita 217918-6479

Address: c/o Timo Kataja

Ryytimaantie 1 C 8

01630 VANTAA

FINLAND

email: Fin.6mR@pp.inet.fi

<http://www.6mr.fi>

Chairman

Leif Böckelman tel: +358-(0)040-545 0317,

leif.bockelman@gyllenberg.fi

Vice Chairman

Jaakko Kärki tel: +358-(0)40-5136913,

jkarki@sunpoint.net,

Secretary & cashier

Timo Kataja tel: +358-(0)40-500 0078, timo.kataja@eke.fi

Board members

Jari Järvi tel: +358-(0)40-521 3122, jari.jarvi@hecha.fi,

Antti Kaarto tel: +358-(0)40-754 0106

antti.kaarto@pp.htv.fi,

Juha Paananen tel: +358-(0)41-500 4765,

juha.paananen@rslcom.fi,

ISMA

<http://www.sailingsource.com/6metre/>

Suomen 5.5m yhdistys ry. – Finlands 5.5m förening rf.

C/o Matti Muoniovaara, Pormestarinrinne 4 F 43,

00160 Helsinki, fax +358-9-658910,

email matti.muoniovaara@pp.inet.fi

Pankki Merita 200118-83985

Chairman

Matti Muoniovaara, Pormestarinrinne 4 F 43,

00160 Helsinki, fax +358-9-658910,

email matti.muoniovaara@pp.inet.fi

Vice President & cashier

Jorma Savolainen, Ström 10210 Inkoo, +358-221 1675

Board members

Johan Gullichsen, Hirsijärvi, 31460 Somero,

johan.gullichsen@hut.fi, +358-2-748 3555

Kimmo Kienanen, Sotkatie 1 B 10, 00200 Helsinki,

+358-500 416309, kimmo.kienanen@kuvateksti.com

Lundberg Henrik, Krokviksgränd 3, 22100 Mariehamn,

+358-50 313 4250, henti@alcom.aland.fi

International 5.5 Metre Class Association

<http://www.5point5.org/>

Kilpailutuloksia 2000

Helsinki Classic Regatta

1.7. - 2.7. 2000

8 metrin luokka

1) Sphinx 2) Allegro 3) Lara 4) Sagitta

6 metrin luokka

1) FIN-38, Mariana, SuPS, Antero Kairamo, 3-2-3-1 14.4p. 2) FIN-61, Silène III, HTPS, Team Koskela & Myllylä, 2-1-4-4 19.0p. 3) FIN-40, Fandango, SuPS, Veli-Matti Iivonen, 1-5-2-ocs 31.0p. 4) FIN-35, Elinore, VVK, Pasi & Antti Kaarto, 4-6-5-2 32.7p. 5) FIN-21, Klara Stjärna, BSS, Harry Thuneberg, 5-8-1-5 34.0p. 6) FIN-51, May Be VI, KoPu, Markku Hakonen, dns-4-6-3 43.4p. 7) FIN-37, Lyn, Ari Hakala, 6-7-8-8 52.7p. 8) FIN-63, Boree II, HSS, Kari Ingman, 9-10-7-7 57.0p. 9) FIN-3, Irma, SPS, Juha Paananen, 7-11-10-6 57.7p. 10) FIN-60, Off Course, HSK, Kai Karunmaa, dnc-3-11-ocs 58.7p. 11) FIN-24, Antinea, NJK, Renlund & Co, 8-9-9-9 59.0

5.5 metrin luokka

1) FIN 38, Zorina, Esko & Lauri Rechardt, HSK, 1-1-1-1 0.0 p. 2) FIN 35, Goddam, Jorma Savolainen, Pasi Ruokonen, Robert Hagström, IVK, 2-2-2-2 9.0 p.

5 metrin luokka

1) FIN-33, Röde Orm, 1-1-1-3 5.7p. 2) FIN-35, Liss Gun III, 2-2-2-1 9.0p. 3) FIN-2, Barbro, 3-3-4-2 22.4p. 4) FIN-3, Why Not, 4-4-5-6 37.7p. 5) FIN-26, Going, DNC-5-3-4 38.7p. 6) FIN-30, Eystra, 5-6-6-5 43.4p. 7) FIN-12, Lina, 6-7-7-8 51.7p. 8) FIN-12, Ann, 7-DNC-8-7 55.0p.

Hangon Regatta 8.-10.7. 2000

8 metrin luokka

1) Lara FIN-10 2) Iroquois FIN-12 3) Andromeda SWE-23 4) Sphinx FIN-4 5) Allegro SWE-15 6) Tamara SWE-8 7) Sagitta FIN-2 8) Wanda FIN-3

8m Luokkamestaruus

1) Iroquois FIN-12 (1-ocs) 2) Lara FIN-10 (2-2) 3) Sphinx FIN-4 (3-1) 4) Andromeda SWE-23 (4-3) 5) Allegro SWE-15 (5-5) 6) Sagitta FIN-2 (6-4) 7) Tamara SWE-8 (dns-dns) 8) Wanda FIN-3 (7-6)

6 metrin luokka

1) FIN-44, Toy, Eero Lehtinen, HSF, 1-1-3 5,7p. 2) FIN-50, Alibaba II, Henrik Tenström, HSF, 4-2-2 14,0p. 3) FIN-38, Mariana, Kairamo Bros, SuPS, 8-3-1 19,7p. 4) FIN-51, May Be VI, Markku Hakonen, KoPu, 3-4-4 21,7p. 5) FIN-21, Klara Stjärna, Harry Thuneberg, BSS, 6-10-5 37,7p. 6) FIN-61, Silène III, Koskela & Myllylä, HTPS,

5-11-7 40,0p. 7) FIN-40, Fandango, Veli-Matti Iivonen, SuPS, 11-6-6 40,4p. 8) FIN-30, Railii, Kari Korkman, NJK, 2-7-dsq 41,0p. 9) FIN-35, Elinore, Kaarto & Kaarto, VVK, 10-5-9 41,0p. 10) FIN-12, Fridolin, Timo Koljonen, NJK, 9-9-10 46,0p. 11) FIN-60, Off Course, Karumaa & Barck, HSK, 7-dnf-8 52,0p. 12) FIN-37, Lyn, Kataja & Hakala & Haapala, HSK, 13-14-11 56,0p. 13) FIN-39, Jolanda III, Christer Liewendahl, MSF, 12-8-dsq 57,0p. 14) FIN-24, Antinea, M&R Renlund, Dahlberg, Nyberg, NJK, 15-12-12 57,0p. 15) FIN-63, Borée II, Ajanko, Ingman & Reenpää, HSS, 16-15-13 62,0p. 16) FIN-3, Irma, Juha Paananen, SPS, 14-13-dns 64,0p. 17) FIN-64, Emzia, Antti Aliklaavu, SPS, 18-16-15 67,0p. 18) FIN-17, Arnetä, Kari Malmström, EM, 17-dns-14 68,0

5 metrin luokka

1) FIN-34, Blätunga, Max Nordlund, 1-1-1 0.0p. 2) FIN-33, Röde Orm Putti Tiilikka, 4-2-2 14.0p. 3) FIN-26, Going Gustav Gyllenbög, 2-3-4 16.7p. 4) Fin-35, Liss-Gun III, Wisa Salokangas, 5-4-3 23.7p. 5) FIN-2, Barbro, Lasse Sihvoin, 3-dnf-6 33.4p. 6) FIN-20, Vi Fem, Juha Tiira, 6-dnf-5 37.7p. 7) FIN-3, Why Not, Jamima Löfström, 8-5-8 38.0p. 8) FIN-12, Lina, Reijo Mäkinen, 9-6-9 41.7p. 9) FIN-10, Carola, Pirkka Leino, 7-dns-7 42.0p.

5m Luokkamestaruus 7-10/7 2000

Hangon Regatta + LM

1) FIN-34, Blätunga, Max Nordlund, 1-1-1-1-1 0.0p. 2) FIN-33 - Röde Orm, Putti Tiilikka, 4-2-2-3-6 19.7p. 3) FIN-26, Going, Gustav Gyllenbög, 2-3-4-4-4 24.7p. 4) FIN-2, Barbro, Lasse Sihvoin, 3-dnf-6-2-3 26.1p. 5) Fin-35, Liss-Gun III, Wisa Salokangas, 5-4-3-5-7 33.7p. 6) FIN-12, Lina, Reijo Mäkinen, 9-6-9-7-2 42.7p. 7) FIN-3 - Why Not, Jamima Löfström, 8-5-8-6-5 45.7p. 8) FIN-20, Vi Fem, Juha Tiira, 6-dns-5-dns-dns 53.7p. 9) FIN-10, Carola, Pirkka Leino, 7-dnf-7-dns-dns 40.0p.

6mR Biomet Cup 10.-11.7. 2000

1) FIN-44, Toy, Eero Lehtinen, HSF, 1-2-2 6,00p. 2) FIN-50, Alibaba II, Henrik Tenström, HSF, 2-4-1 11,00p. 3) FIN-60, Off Course, Karumaa & Barck, HSK, 3-5-3 21,40p. 4) FIN-61, Silène III, Koskela & Myllylä, HTPS, 4-3-4 21,70p. 5) FIN-40, Fandango, Veli-Matti Iivonen, SuPS, 7-1-dns 29,00p. 6) FIN-35, Elinore, Kaarto & Kaarto, VVK, 5-7-5 33,00p. 7) FIN-21, Klara Stjärna, Harry Thuneberg, BSS, 6-6-6 35,10p.

8) FIN-3, Irma, Juha Paananen, SPS, 8-8-8 42,00p. 9) FIN-37, Lyn, Kataja & Hakala & Haapala, HSK, 9-9-7 43,00p.

Airisto Segelsällskap 5m regatta 15-16.7.2000

5 metrin luokka

1) FIN-3, Why Not, Team Why Not, 1-1-3 4.5 2) FIN-2, Barbro, Lasse Sihvoin, 2-2-2 6.0 3) FIN-34, Blätunga, Olin, 6-3-1 9.75 4) FIN-29, Diana, Olle Malmström, 3-5-4 12.0 5) FIN-10, Carola, Pirkka Leino, 4-6-5 15.0 6) FIN-12, Lina, Reijo Mäkinen, 5-4-6 15.0 7) FIN-27, Linda, Stig Röberg, dnc-dnc-dnc 27.0 8) FIN-13, Inga, Lill Petteri Steen, dnc-dnc-dnc 27.0

6mR Luokkamestaruus 12.-13.8. 2000

Toyn miehistön Mana Bäckström, Japo Halonen, Jari Järvi, Eero Lehtinen, Keno Peränen ylivoimainen sarja ei selittelyä kaipaa. Varsinkin sunnuntain vaikeissa tuulissa Toy löysi oikean reitin 30 asteen shiftien läpi. Eliitin paras veneauhti, sekä kryssillä että lenssillä, auttoi Toyn kärkeen myös muutaman epäonnistuneen startin jälkeen. Svartbäck SS oli nähnyt paljon vaivaa purjehtijoiden viihtymisen eteen upeine juhlaillallisineen ja asumisjärjestelyineen. Köydenvetokilpailu (voittaja oli Klara Stjärna) toi sopivan lapsellista lisäviidettä purjehduksen ja tankkauksen lomaan. Sija) #, vene, perämies, seura, r1-r2-r3-r4-r5 pist.

1) FIN-44, Toy, Eero Lehtinen, HSF, 2-3-1-1-1 4.25p. 2) FIN-50, Alibaba II, Henrik Tenström, HSF, 1-2-10-2-6 10.75p. 3) FIN-61, Silène III, Koskela & Myllylä, HTPS, 3-1-5-7-5 13.75p. 4) FIN-38, Mariana, Antero Kairamo, SuPS, 4-4-2-6-8 16.00p. 5) FIN-21, Klara Stjärna, Harry Thuneberg, BSS, 9-5-6-3-4 18.00p. 6) FIN-60, Off Course, Karumaa & Barck, HSK, 6-9-8-4-2 20.00p. 7) FIN-40, Fandango, Veli-Matti Iivonen, SuPS, 7-8-9-5-3 23.00p. 8) FIN-51, May Be VI, Markku Hakonen, KoPu, 5-6-4-10-9 24.00p. 9) FIN-35, Elinore, Kaarto & Kaarto, VVK, 8-7-3-8-dsq 26.00p. 10) FIN-63, Borée II, Ajanko & Ingman & Reenpää, HSS, 10-10-11-9-7 36.00p. 11) FIN-3, Irma, Juha Paananen / J. Joki, SPS, dsq-11-7-12-11 41.00p. 12) FIN-24, Antinea, M&R Renlund & Dahlberg & Nyberg, NJK, 11-12-12-11-10 44.00p.

Viaporin Tuoppi, SuPS 19.8. 2000

8 metrin luokka

1) Lara 2) Sphinx 3) Sagitta 4) Naja

6 metrin luokka

1) Mariana, SuPS, FIN-38, Antsu, Eero & Jasu Kairamo, 2:11:00 2) Raili, NJK, FIN-30, Kari Korkman, 2:14:23 3) May Be VI, KoPu, FIN-51, Markku Hakonen, 2:14:29 4) Silène III, HTPS, FIN-61, Tapani Koskela, 2:14:41p. 5) Elinore, VVK, L-35, Kaarto & Kaarto, 2:15:21 6) Fandango, SuPS, FIN-40, Velkka Iivonen, 2:16:33 7) Unisex, KoPu, FIN-55, Ismo Patrikainen, 2:16:55 8) Off Course, HSK, FIN-60, Petteri Piha, 2:18:32 9) Antinea, NJK, FIN-24, Peter Dahlberg, 2:19:09 10) Sir Ian, Sups, FIN-59, Pertti Koiranen, 2:19:16 11) Emzia, SPS, FIN-64, Antti Aliklaavu, 2:20:05 12) Lyn, HSK, FIN-37, Apoo Hakala, 2:20:50 13) Irma, SPS, FIN-3, Juha Paananen, 2:21:58 14) Arneta, EM, FIN-17, Kari Malmström, 2:24:11

5.5 metrin luokka

1) FIN 26, Chaje 3, M, Matti, Uula & Matias Muoniovaara 12:37:39 2) L 41, Remi, HSS, Anssi & Kimmo Kienanen 12:41:36 3) FIN 15, Benita, SaVK, Mare Ruokonen 12:50:59 4) FIN 10, Teresita, NJK, Rainer Ahlskog 12:53:33 5) L 9, Vis-à-vis, SuPS, Kari Siltala dns

5 metrin luokka

1) FIN-33, Röde Orm, Putti Tiilikka, HSS, 13:10:03 2) FIN-34, Blätunga, Max Nordlund, HUS, 13:11:41 3) FIN-3, Why Not, Team Why Not, HSS, 13:12:26 4) FIN-20, Vifem, Juha Tiira, HSS, 13:14:51 5) FIN-35, Liss-Gun III, Wisa Salokangas, NJK, 13:14:58 6) FIN-10, Carola, Sami Törmä, ASS, 13:16:30 7) FIN-2, Barbro, Leena Romppainen, HSS, 13:18:42 8) FIN-13, Inga-Lill XXVIII, Petteri Steen, HSS, 13:19:25 9) FIN-12, Lina, Reijo Mäkinen, HSS, 13:20:31 10) FIN-32, Vågleg, Räsänen Heikki, VP, 13:22:08 11) FIN-37, Ann, Mikael Ahrenberg, BS, DNF

Alandia Yacht Race

15. - 16.7.2000

1) Iroquois FIN-12 (1, 1,3,3,1,1) 2) Allegro SWE-15 (2,5,2,1,4,4) 3) Sphinx FIN-4 (3,3,4,4,2,2) 4) Sagitta FIN-2 (4,2,1,5,5,5) 5) Tamara SWE-8 (5,4,5,2,3,3) 6) Andromeda SWE-23 (dnc,dnc,dnc,dnc,dnc,dnc)

Kommodorens hederpris 2000

Ramsayn pokaalin pisteistä purjehditiin Reg1: Helsinki Classic regatan 1. & 3. lähdössä, Reg2: Hangon regatan 1. & 3. lähdössä ja Reg3: matkakilpailussa Svartbäckiin. Pisteisiin lasketaan

1p/voitettu, startannut vene +1 p. Voitosta tulee 1 p. bonusta. Kaksi parasta regattalähtöä ja matkakilpailun pisteet otetaan huomioon. Matkakilpailu on pakollinen. Voiton vei tällä kertaa TOY. Sija) #, vene, perämies, seura, rak.v. Reg1-Reg2-Reg3 pist.

1) FIN-44, Toy, Eero Lehtinen, HSF, 1938, 0/0 - 19/15 - 6 40p. 2) FIN-50, Alibaba II, Henrik Tenström, HSF, 1948, 0/0 - 15/16 - 7 38p. 3) FIN-61, Silène III, Koskela & Myllylä, HTPS, 1950, 8/8 - 14/11 - 9 34p. 3) FIN-38, Mariana, Kairamo Bros, SuPS, 1936, 7/9 - 11/18 - 5 34p. 5) FIN-51, May Be VI, Markku Hakonen, KoPu, 1946, 0/6 - 16/14 - 2 32p. 6) FIN-60, Off Course, Karumaa & Barck, HSK, 1940, 0/1 - 12/10 - 4 26p. 7) FIN-40, Fandango, Veli-Matti Iivonen, SuPS, 1937, 10/10 - 8/12 - 3 25p. 8) FIN-3, Irma, Juha Paananen, SPS, 1943, 3/2 - 5/0 - 1 9p.

6 metrin luokan ranking tulos 2000

Reg1 EM 10.-19.6. Reg2 Hki Classic 1.-2.7. Reg3 Hko 8.-10.7. Reg4 Biomet 11.-12.8. Reg5 PM 28.-30.7. Reg6 Luokkamestaruus 12.-13.8. Reg7 Kruunuvuorenselkä 2.-3.9.

s) #, vene, perämies, kerho, Reg1-Reg2-Reg3-Reg4-Reg5-Reg6-Reg7 pisteet-regatat

1) FIN-44, Toy, Eero Lehtinen, HSF, 8-0-19-10-0-13-14 64p.-5r. 2) FIN-50, Ali Baba II, Henrik Tenström, HSF, 10-0-17-8-0-11-11 57p.-5r. 3) FIN-61, Silène III, Koskela & Myllylä, HTPS, 0-10-13-6-9-10-1 48p.-6r. 4) FIN-38, Mariana, Kairamo Bros, SuPS, 0-12-16-0-0-9-10 47p.-4r. 5) FIN-21, Klara Stjärna, Harry Thuneberg, BSS, 0-7-14-3-0-8-12 44p.-5r. 6) FIN-40, Fandango, Veli-Matti Iivonen, SuPS, 0-9-12-5-0-6-9 41p.-5r. 7) FIN-35, Elinore, Kaarto & Kaarto, VVK, 0-8-10-4-0-4-8 34p.-5r. 8) FIN-51, May Be VI, Markku Hakonen, KoPu, 0-6-15-0-0-5-7 33p.-4r. 9) FIN-60, Off Course, Team Karumaa & Barck, HSK, 0-2-8-7-0-7-6 30p.-5r. 10) FIN-30, Raili, Kari Korkman, NJK, 0-0-11-0-1-0-5 17p.-3r. 11) FIN-24, Antinea, M&R Renlund, Dahlberg, Nyberg, NJK, 0-1-5-0-5-1-4 16p.-5r. 12) FIN-37, Lyn, Kataja & Hakala & Haapala, HSK, 0-5-7-1-0-0-2 15p.-4r. 13) FIN-63, Borée II, Ajanko & Ingman & Reenpää, HSS, 0-4-4-0-0-3-3 14p.-4r. 14) NOR-80, Elisabeth X, Hans J. Oen, USA, 0-0-0-0-11-0-0 11p.-1r. 15) FIN-3, Irma, Juha Paananen, SPS, 0-3-3-2-0-2-0 10p.-4r. 16) FIN-12, Fridolin, Timo Koljonen, NJK, 0-0-9-0-0-0-0 9p.-1r. 17) SWE-37, Räven, Jan-Ola Wihager, SWE, 0-0-0-0-8-0-0 8p.-1r. 18) FRA-99, Vert Galant, J. Chauveau, FRA, 7-0-0-0-0-

0-0 7p.-1r. 18) SWE-6, Fågel Blå, Mats Selin, SWE, 0-0-0-0-7-0-0 7p.-1r. 20) ITA-43, Dan, Marina Perrot Carpaneda, ITA, 6-0-0-0-0-0-0 6p.-1r. 20) FIN-39, Jolanda III, Christer Liewendahl, MSF, 0-0-6-0-0-0-0 6p.-1r. 20) SWE-25, Flush, Jonas Lindberg, SWE, 0-0-0-0-6-0-0 6p.-1r. 23) FRA-111, Dix Août, P-P Heckly, FRA, 5-0-0-0-0-0-0 5p.-1r. 24) SUI-40, Korrigan, Yves Janet, SUI, 4-0-0-0-0-0-0 4p.-1r. 24) SWE-31, Silvervingen, Ricard Siwertz, SWE, 0-0-0-0-4-0-0 4p.-1r. 26) GBR-48, Caprice, Richard Bond, GBR, 3-0-0-0-0-0-0 3p.-1r. 26) SWE-93, Melita, Jan-Ola Wihager, SWE, 0-0-0-0-3-0-0 3p.-1r. 28) GER-7, Contessa, Peter König, GER, 2-0-0-0-0-0-0 2p.-1r. 28) FIN-64, Emzia, Antti Alaklaavu, FIN, 0-0-2-0-0-0-0 2p.-1r. 28) SWE-60, Stella Polaris, Sven Frenkel, SWE, 0-0-0-2-0-0-0 2p.-1r. 31) FRA-85, Eole II, J Paul Vernet, FRA, 1-0-0-0-0-0-0 1p.-1r. 31) FIN-17, Arneta, Kari Malmström, EM, 0-0-1-0-0-0-0 1p.-1r

5m ranking 2000

sija) vene, #, seura Reg1-Reg2-Reg3-Reg4-Reg5 = pisteet / regatat.

1) Röde Orm, L-33, HSS, 1./10p-2./9p-DNC-1./3p-3./11p = 33p. / 4reg. 2) Liss-Gun III, L-35, NJK, 2./8p-5./6p-DNC-5./2p-1./14p = 30p. / 4reg. 3) Blätunga, L-34, HUS, DNC 1./11p-3./5p-2./2p-2./12p = 30p. / 4reg. 4) Barbro, L-2, HSS, 3./7p-4./7p-2./6p-7./2p-6./8p = 30p. / 5reg. 5) Why Not, L-3, HSS, 4./6p-7./4p-1./8p-3./2p-7./7p = 27p. / 5reg. 6) Going, L-26, NJK, 5./5p-3./8p-DNC-DNC-4./10p = 23p. / 3reg. 7) Lina, L-12, HSS, 7./3p-6./5p-6./2p-9./2p-12./2p = 14p. / 5reg. 8) Eystra, L-30, HSS, 6./4p-DNC-DNC-DNC-5./9p = 13p. / 2reg. 9) Carola, L-10, ASS, DNC-9./2p-5./3p-6./2p-8./6p = 13p. / 4reg. 10) Inga-Lill XXVIII, L-13, HSS, DNC-DNC-DNC-8./2p-9./5p = 7p. / 2reg. 11) Ann, L-37, BS, 8./2p-DNC-DNC-DNF/2p-11./3p = 7p. / 3reg. 12) ViFem, L-20, HSS, DNC-8./3p-DNC-4./2p-DNC = 5p. / 2reg. 13) Diana, L-29, ASS, DNC-DNC-4./4p-DNC-DNC = 4p. / 1reg. 14) Lill-Ulla, IV L-37, BS, DNC-DNC-DNC-DNC-10./4p = 4p. / 1reg. 15) Vågleg, L-32, VP, DNC-DNC-DNC-10./2p-DNC = 2p. / 1reg.

Reg1 = Helsinki Classic Regatta, Reg2 = Hangon Regatta + Luokkamestaruus, Reg3 = 5m regatta ASS, Reg4 = Viaporin Tuoppi, Reg5 = Kruunuvuoren regatta - BS

Kilpailut ulkomailloilla

Italia

III Coppa Guido Prina, Santa Margherita Ligure 23-25.4.2000

1) GBR-38, Salamander 5, Jonathan Janson, R.Y.S. 1-3-2-1-1 5p. 2) FIN-44, Kandoo, Johan Gullichsen, Henrik Lundberg, Timo Telkola, NJK 2-5-1-3-3 9p. 3) SUI 200, Joker 8, Felix Meier, DSSV ocs-4-3-2-2 11p. 4) SUI-182, Skylla 4, André Bernheim, SYH 4-2-4-4-6 14p. 5) AU S-56, Addam Addam, Gordon Ingate, Royal Sydney Yacht Squadron 5-1-5-7-4 15p. 6) ITA-47, Volaira 3*, Francesco Zucchi, Y.C.I. 7-6-dnf-8-5 26p. 7) I-22, Dalgra 3*, Marina Perrot, Club Nautico La Maddalena 6-7-dnf-6-8 27p. 8) ITA-42, Grifone*, Alberto Dollinar, S.V.M.M. 8-10-6-5-9 28p. 9) SUI-194, Midlife Crisis 2, Thomas Escher, ZYC 3-dnf-7-9-10 29p. 10) FIN-26, Chaje 3*, Matti, Uula & Matias Muoniovaara, Merenkävijät (M) ocs-9-dnf-10-7 38p. 11) I-17, Twins 8*, Giuseppe Duca, Compagnia D.Vela dnf-8-dnf-11-11 42p.

5.5m Euroopanmestaruuskilpailu, Yacht Club Italiano, Genova 28.4.-1.5.2000

1) Joker 8, SUI 200, Thomas Moser, Felix Meier 2-1-2-5 10p. 2) Salamander 5, GBR 83, Jonathan Janson, 4-2-1-6 13p. 3) Marie-Francoise 14, SUI 201, Jürg Menzi 1-3-3-8 15p. 4) Kandoo, FIN 44, Johan Gullichsen 3-8-4-3 18p. 5) Plauschli, SUI 142, Daniel Schenker 5-5-9-1 20p. 6) Chlika-Chlika 2, SUI 190, Alain Cloux 8-4-6-2 20p. 7) Skylla 4, SUI 182, Andre Bernheim 6-6-7-9 28p. 8) Pungin, SUI 189, Hans-Peter Schmid 9-9-8-7 33p. 9) Rana, SUI 180, Felix Bibus 7-10-13-4 34p. 10) Alzira, SUI 117, Willi Vollenweider 10-7-5-16 38p. 11) Chaje 3*, FIN 26, Matti, Uula & Matias Muoniovaara 12-13-14-12 51p. 12) Fortuna, SUI 195, Bruno Bartholome 11-12-11-dnc 55p. 13) Dalgra 3*, ITA 22, Marina Perrot Carpaneda 14-14-16-11 55p. 14) Volaira 2*, ITA 8, Alfredo Delli 13-15-15-13 56p. 15) Addam Addam, AUS 56, Gordon Ingate dnf-11-10-dnc 63p. 16) Volaira 3* ITA 47, Francesco Zucchi 17-19-18-10 64p. 17) Grifone*, ITA 42, Alberto Dollinar 15-17-19-15 66p. 18) Manuela 7*, ITA 54, W. Cavallucci 16-16-17-17 66p. 19) Twins 8*, ITA 17, Giuseppe Duca 18-18-20-14 70p. 20) Midlife Crisis 2, SUI 194, Thomas K. Escher dnf-dnf-12-dnc 75p.

5.5m Euroopanmestaruus, klassikot

1) Chaje 3, FIN 26, Matti, Uula & Matias Muoniovaara 1-1-1-3 6p. 2) Dalgra 3, ITA 22, Marina Perrot Carpaneda, Gianni Torboli 3-2-3-2 10p. 3) Volaira 2, ITA 8, Alfredo Delli 2-3-2-4 11p. 4)

Volaira 3 ITA 47, Francesco Zucchi 6-7-5-1 19p. 5) Manuela 7, ITA 54, W. Cavallucci 5-4-4-7 20p. 6) Grifone, ITA 42, Alberto Dollinar 4-5-6-6 21p. 7) Twins 8, ITA 17, Giuseppe Duca 7-6-7-5 25p.

Saksa

Flensburger klassiker Festival, 20.5.2000, Flensburger Förde

R V, pienet metriluokat, sija) vene, perämies, luokka, tasoitusluku, tas.aika:

1) Lillevi, Oliver Berking,

Hollanti

Skandinaavinen Kultapokaali, Medemblik, Hollanti,

21.-28.7.2000, K.W.V. de Kaag

1) BAH 17, John B Once Again, Gavin McKinney, Lars Petter Fjeld, Craig Symonette 3 voittoa 2) SUI 201, Marie-Francoise XIV, Jürg Menzi, Daniel Stampfli, Jürg Christen 1 voitto 3) GBR 83, Salamander 5, Jonathan Janson, Mark Downer, Rupert Richardson, 1 voitto 4) FIN 44 Kandoo, Johan Gullichsen, Staffan Lindberg, Timo Telkola 5) NED 21 Maitresse 3, Hans Nadorp 6) AUS 56 Addam Addam, Gordon Ingate

5.5m Classic Cup, Medemblik, Hollanti, 21.-24.7.2000, K.W.V. de Kaag

1) NED 12 Topaze, Piet van Opzeeland, Tom Hendricks, Genevieve van Dijk 1-2-1-1 2) FIN 26 Chaje 3, Matti, Uula & Matias Muoniovaara 3-1-2-2 3) AUT (NED 8) Vinga, Edmund Berndt 2-3-3 4) GBR (NED 13) Tripel, Jamie 4-4-4

5.5m Hollannin Mestaruus, Medemblik, Hollanti, 25.-28.7.2000, K.W.V. de Kaag

1) SUI 189 Pungin, Hans-Peter Schmid 3-3-3-4-3-1 13p. 2) SUI 199 Rana, Felix Bibus 1-5-2-5-2-4 14p. 3) FIN 44 Kandoo, Johan Gullichsen 2-1-7-2-5-5 15p. 4) NED 21 Maitresse 3, Hans Nadorp 4-6-9-3-1-2 16p. 5) SUI 177 Topas, Jack Frei 8-2-6-6-4-6 24p. 6) BAH 17 John B OA, Gavin McKinney dns-dns-1-1-6-3 31p. 7) SUI 130 Comeback, Stefan Zlot 5-4-8-9-7-7 31p. 8) AUS 56 Addam Addam, Gordon Ingate 6-7-4-10-13-15 40p. 9) NED 12 Topaze, Piet van Opzeeland (First classic) 7-8-10-8-10-13 43p. 10) NED 16 Isis, Jeroen de Vries 0 (First Evolution) 9-9-5-11-dns-10 44p. 11) NED 13 Tripel/, Sander van der Post 10-10-11-13-11-11 53p. 12) NED 9 Moeders Mooiste*, Victorien Bredero 17-12-13-12-9-9 55p. 13) NED 8 Vinga*, Niek Hoek dns-dns-dns-7-8-8 63p. 14) NED 19 Sindbad, Hella Knegtel 11-dns-12-14-15-14 66p. 15) SUI 182 Skylla IV, Jürg Stocker 14-13-14-15-16-12 68p. 16) FIN 26 Chaje 3*, Matti Muoniovaara, Uula & Matias Muoniovaara 12-11-15-17-14-17 69p.

17) NED 7 Geisha*, Pim van Capelle 13-14-16-16-12-16 71p. 18) NED 14 Swift Swiss*, Remy Kok 15-15-17-18-18-18 83p. 19) NED 18 Vision II*, Frits Kruijt 16-16-18-19-17-19 86p.

5.5m Maailmanmestaruus, Medemblik, Hollanti, 27.7.-2.8.2000, K.W.V. de Kaag

1) SUI 201, Marie-Francoise XIV, Jürg Menzi, Daniel Stampfli, Jürg Christen 1-1-2-1-1-dns 6p. 2) SUI 189, Pungin, Hans-Peter Schmid, Lionel Rupp, Roland Baumgartner 2-3-1-2-2-2 9p. 3) BAH 17, John B Once Again, Gavin McKinney, Lars Petter Fjeld, Craig Symonette 3-ocs-3-4-4-6 20p. 4) NED 21, Maitresse, Hans Nadorp, Eric Wesselman, Frans van Schellen 5-4-6-7-6-13 28p. 5) FIN 44, Kandoo, Johan Gullichsen, Timo Telkola, Staffan Lindberg 8-6-4-DSQ-5-8 31p. 6) SUI 168, Magellan, Ambroise Johnson, Anouk Ferario, Fred Fischlin 21-12-9-3-7-1 32p. 7) SUI 199, Rana, Felix Bibus, Dominik Schenk, Reto Heilig 13-10-8-5-3-7 33p. 8) SUI 192, Artemis X, Roni Pieper, Ralph Junker, Mark Dangel 4-ocs-5-17-11-3 40p. 9) AUS 56, Addam Addam, Gordon Ingate, Tom Wilson, James Bevis 10-7-11-9-10-5 41p. 10) SUI 200, Joker 8, Felix Meier, Dani Sprecher, Stefan Züger, 11-2-12-21-9-12 46p. 11) SUI 177, Topas, Jack Frei, Thomas Frei, Bruno Durrer 6-ocs-7-11-8-14 46p. 12) SUI 130, Comeback, Stefan Zlot, Christophe Porchet, Pierre Fragniere 24-11-13-8-15-9 56p. 13) NED 20, Firestorm, Bouw van Wijk, Bouw van Wijk, Ellen van Wijk (First Evol.) 17-8-16-16-14-4 58p. 14) SUI 190, Chlika-Chlika 2, Alain Cloux, Elke Groetzschel, Francois Homberger 9-ocs-10-10-22-10 61p. 15) GBR 39, Candida III, Peter Shanks, Max, Anthony Shanks 7-18-19-6-16-dnf 66p. 16) NED 8, Vinga*, Niek Hoek, W. Stoutenbeek, M. Stoutenbeek (First classic) 14-15-14-22-12-11 66p. 17) NED 12, Topaze*, Piet v. Opzeeland, Genevieve v. Dijk, Tom Hendriks 26-5-ocs-13-13-18 75p. 18) SUI 153, Akvavit, Boudewijn van Doorn, Ralph Bock, Philippe Schwab 15-9-18-19-20-29 81p. 19) NED 19, Sindbad, Hella Knegtel, Ludo Knegtel, Matthijs Knegtel 16-26-17-12-21-20 86p. 20) NED 22, Above the Line, Max Berend, Ronald de Tombe, Jan Derk Haan 19-22-20-23-17-17 95p. 21) GER 25, Knock Out, Hans-Jürgen Queisser, Raphael & Derek Queisser 12-dnf-15-DSQ-19-15 96p. 22) NED 13, Tripel*, Sander v.d. Post, Arend-Jan Pasman, Jan-Hein Philipona 18-19-DSQ-24-18-21 100p. 23) NED 9, Moeders Mooiste*, Victorien Bredero, Alexander Hooijbergh, Robert Kampscheur 20-14-29-14-26-28 102p. 24) NED 16, Isis, Jeroen de Vries, Linda Rijkuijter, Philip Rijkuijter 27-16-

21-15-25-26 103p. **25)** GER 28, Chaje 2*, Holger Joost, Jan Brink, Kai Wohlenberg 28-25-27-18-24-16 110p. **26)** FIN 26, Chaje 3*, Matti, Uula & Matias Muoniovaara 32-20-25-25-23-24 117p. **27)** NED 11, Woelgeest, Ben Staartjes, Cees Kurpershoek, Arnaud Thijssen 25-17-23-26-28-27 118p. **28)** NED 17, Leeloo, Robert Smolders, Rene Lignac, Peter Parmetier 31-24-dsq-20-27-19 121p. **29)** NED 10, Double Five, Lex Vriesendorp, Just Vriesendorp, Maarten Hepkema 22-21-24-30-29-25 121p. **30)** NED 7, Geisha*, Pim van Capelle, Jan-Willem de Vrijer, Maurice Mulder 23-23-30-29-33-22 127p. **31)** SUI 182, Skylla 4, Jürg Stocker, Daniel Stocker, Pirmin Knobel 30-13-31-31-30-30 134p. **32)** NED 14, Swift Swiss*, Remy Kok, Rob Sax, Wisselend 26-27-26-27-31-dns 137p. **33)** NED 15, Mistress, Joost Kempers, Siebe de Boo, Bart Kuipers 33-ocs-33-32-32-23 153p. **34)** NED 18, Vision II*, Frits Kruijt, Marieke Engel, Erwin Poeze 34-28-32-28-34-31 153p. Ranska

6 metrin luokan Euroopanmestaruus St. Tropez

Modernit 6 metrin luokka
sija) #, vene, perämies, r1-r2-r3-r4-r5-r6
pist.

1) SUI-77, Fléau, Bernard Haissly, 3-4-2-1-1-dnc 9.5p. **2)** GER-104, Courage, VII d. Gruenau, 6-3-1-2-7-1 11.5p. **3)** SWE-114, Notorious, Carl Gustav Piehl, 1-1-4-8-6-2 12.5p. **4)** USA-105, Jane Ann, Basil Vasiliou/Jali Mäkelä 8-6-6-4-4-3 23.0p. **5)** SWE-135, Gubb-töra, Claes Anlin, 2-2-7-6-12-7 24.0p. **6)** SWE-125, Delphina, H.J.M. Larsson, 12-5-5-3-3-9 25.0p. **7)** GBR-90, Lion, Tony Canning, 7-10-3-7-9-4 30.0p. **8)** GBR-89, Battlecry, John Prentice, 4-9-9-10-5-5 32.0p. **9)** GBR-96, Scoundrel, Bruce Owen, 5-ocs-8-5-8-8 34.0p. **10)** SWE-123, Sting, Thomas Lundqvist, 9-ocs-13-11-2-6 41.0p. **11)** SWE-119, Rebecca, Malte Roggentin, 10-8-10-9-11-10 47.0p. **12)** ITA-70, Valentina, Luigi Pavese, 14-7-11-13-13-13 57.0p. **13)** BAH-I, Conch Fritters, R. Leigh Wood, 11-11-14-dnf-10-12 58.0p. **14)** SUI-113, Temptation II, Beat Furrer, 13-12-12-14-11 60.0p.
6 metrin luokan klassikot
sija) #, vene, perämies, r1-r2-r3-r4-r5-r6
pist.

1) FIN-50, Alibaba II, Henrik Tenstömm, 2-2-1-3-2-DNC 9.25p. **2)** FIN-44, TOY, Eero Lehtinen, 1-4-3-2-5-1 9.50p. **3)** F-99, Vert Galant, J. Chauveau, 3-1-

5-6-3-3 14.25p. **4)** D(I)-43, DAN, Acquamarina, 4-5-2-5-1-5 16.25p. **5)** FRA-111, Dix Août, P-P Heckly, 5-3-6-1-7-4 18.25p. **6)** Z-40, Korrigan, Yves Janet, 6-6-4-4-6-2 22.00p. **7)** GBR-48, Caprice, Richard Bond, 7-8-8-9-4-6 33.00p. **8)** GER-7, Contessa, Peter König, 9-9-7-7-8-7 38.00p. **9)** FRA-85, Eole II, J Paul Vernet, 8-7-9-8-9-8 40.00p.

Ruotsi

Sandhamnin Regatta

6m Pohjoismainen mestaruus

1) Elisabeth X, Hans J Oen, 1-2-1-2-1-1-1-d **2)** Silène III, Tapani Koskela, 2-3-4-1-2-4-3-d **3)** Räven, Fredrik Lindqvist, 3-1-7-3-3-5-0-d **4)** Fågel Blå, Mats Selin, 4-7-6-6-5-2-2-d **5)** Flush, Jonas Lindberg, 7-6-9-5-4-3-6-d **6)** Antinea, Peter Dahlberg, 6-4-10-4-6-10-4-d **7)** Silvervingen, Ricard Siewertz, 8-9-2-7-9-7-5-d **8)** Stella Polaris, Sven Frenkel, 10-5-5-8-8-7-d **9)** Melita, Jan-Ola Wihager, 9-8-3-9-7-6-9-d **10)** Raili, Petteri Piha, 5-10-8-10-10-9-8-d



Löydä sijoittaja itsestäsi!



Kun sinulla on Solo-tunnukset, voit pistäytyä pörssissä milloin tahansa ja tehdä osto- ja myyntitoimeksiantoja vuorokauden ympäri.

Tutustu osoitteessa www.merita.fi tai tule käymään.

Tervetuloa!



12. Kruunuvuorenselän Regatta

Ennätykselliset 66 venettä mukana

28-29.8.2000, Brändö Seglare
Matti Muoniovaara

Kun Kruunuvuorenselälle kilpailee 66 venettä alkaa jo manööveritila loppua. Jos vertaamme Helsingin ja Hangon regattaan kilpailee tämä regatta 34 metriluokkien veneellä ykkössijasta Hangon regatan 35 osallistujan kanssa. Jos pudotamme ruotsalaiset laskuista pois on Kruunuvuorenselän regatta suurin.

Lauantaina järjestettiin optariviesti kolmen hengen joukkueilla.

Systeeminä oli pudotuskisa, jossa voittajat jatkoivat. Finaalissa purjehti 6m-joukkue Porvoosta ja 5.5m-joukkue. Huippujännittävän kilpailun voitti 5.5m-joukkue Jo rma Savolainen, Anssi Kienanen ja Uula Muoniovaara.

Lauantaina tuuli oli etelälounaasta 3 m/s ja 2:een lähtöön se voimistui 5 metriin. Sunnuntaina tuuli kääntyi itään ja oli voimakkudeltaan 3-5 m/s.

8-metrin luokassa Lara oli hyvä molempina päivinä ja löysi parhaiten tuulen käännökset. Sphinx purjehti tasaisesti, mutta pystyi lyömään Laran vain ensimmäisessä lähdössä. Toisena päivänä Naja oli elementissään kevyessä tuulessa suurilla purjeillaan kun Sagitta erehtyi taktiikassa ja spinnumanööverissä.

1) 10, Lara, HSS, Rajala, 2-1-1-1 0.0 p. 2) 4, Sphinx, HSS, Antti Toukolehto, 1-2-2-2 6.0 p. 3) 1, Naja, HSS, Tuomas Ruokolainen, 4-4-3-3 19.4 p. 4) 2, Sagitta, HSS, Hannu Pohjanpalo, 3-3-4-4 19.4

6-metrin luokassa voitti toista kertaa Krunikalla esiintynyt Toy voitti tasaisella suorituksella. Varsinkin viimeisessä kilpailussa se löysi vapaat reitit. Viime vuonnahan veneen kilpailut päättyivät puomin katkeamiseen. Nyt oli tuloksesta ensimmäinen regattavoitto täällä. Myös Klara Stjärna sai kautta aikain parhaimman tuloksen 2. sijan. Silenellä riitti vaikeuksia. Ensin lauantaina startissa Fandango slöörasi päin ja teki reiän Silenen kylkeen ja sunnuntaina Silene kolaroi moottoriveneen jollan kanssa.

1) 44, Toy, HSF, Eero Lehtinen, 1-pms-2-1 3.0 p. 2) 21, Klara Stjärna, BSS, Harry Thuneberg, 2-1-8-2 6.0 p. 3) 50, Alibaba 2, HSF, Henrik Tenström,

3-2-3-3 14.4 p. 4) 38, Mariana, NJK, Kairamo&Kihlman, 3-pms-1-4 16.0 p. 5) 40, Fandango, SuPS, V-M Iivonen, 6-3-6-7 29.1 p. 6) 35, Elinore, VVK, Pasi Kaarto, 7-6-4-5 29.7 p. 7) 51, May Be 6, KoPu, Markku Hakonen, 5-4-10-dnc 34.0 p. 8) 60, Off Course, HSK, Kaj Karumaa, 8-5-12-6 35.7 p. 9) 24, Antinea, NJK, Peter Dahlberg, 10-8-7-8 41.0 p. 10) 30, Raili, NJK, Kari Korkman, 8-11-5-10 41.0 p. 11) 63, Boree 2, HSS, Tiitus Aho, 12-9-11-9 47.0 p. 12) 37, Lyn, HSK, K. Haapala, 11-7-13-11 47.0 p. 13) 61, Silene, HTPS, Tapani Koskela, dsq-10-9-dnf 51.0

5.5-metrin luokassa oli uutena veneenä regatan nykyaikaisin vene Kandoo, jonka sarja oli puhdas (1-1-1-1). Se karkasi aina heti alussa selvään johtoon ja muut taistelivat kakkossijasta. Goddam sai niitä kaksi, Zorina ja Chaje 3 kumpikin yhden. Toisessa lähdössä Zorina diskattiin varaslähdön vuoksi. Remi pääsi toisessa lähdössä Chajen tuntumaan. Kolmannessa Remi voitti Chajen ensimmäisen kerran sitten vuoden 1966 MM-kilpailujen. Tosin Chajesta katkesi fokaan falli, mutta siitä huolimatta Anssi oli tyytyväinen.

1) 44, Kandoo, NJK, Jussi Gullichsen, Matti Pentti, Antti Linnovaara, 1-1-1-1 0.0 p. 2) 35, Goddam, IVK, Jorma Savolainen, Harri Koski, Matias Laitinen, 2-2-3-4 11.7 p. 3) 26, Chaje 3, HSS, Matti, Uula & Matias Muoniovaara, 3-3-5-2 14.4 p. 4) 38, Zorina, HSK, Esko Rechardt, Pasi Ruokonen, Jorma Ehrnrooth, 4-pms-2-3 16.7 p. 5) 41, Remi, SaVK, Anssi & Kimmo Kienanen, 5-4-4-5 26.0 p.

5-metrin luokassa regattavoiton vei kolmannen kerran Lis-Gun III. Kolmen seuraavan veneen pisteet olivat samat 11.7 vanhan olympiapistelaskun mukaan. Nyt Blätunga oli toinen vai olisiko Goingin pitänyt olla toinen kun sillä oli kaksi ykkössijaa? Tässä tapauksessa ratkaisi viimeisen lähdön paremmuus.

1) 35, Liss-Gun 3, NJK, Wisa Salokangas, 5-4-1-1 8.0 p. 2) 24, Blätunga, HUS, Max Nordlund, dnf-2-3-2 11.7 p. 3) 33, Röde Orm, HSS, Putti Tiilikka, 2-3-2-3 11.7 p. 4) 26, Going, NJK, Gustaf Gyllenbög, 1-1-8-6 11.7 p. 5) 30, Eystra, HSS, Aki Kivikkola, 3-5-4-5 23.7 p. 6) 2, Barbro, HSS, Lasse Sihvoin, 6-7-9-4 32.7 p. 7) 3, Why Not, HTPS, Kari Kuusisto, 4-6-10-8 33.7

p. 8) 10, Carola, ASS, Pirkka Leino, dnc-9-5-7 38.0 p. 9) 13, Inga-Lill 27, HSS, Janne Gustavsson, 7-8-7-dnc 40.0 p. 10) 31, Lill-Ulla, GKSS, Douglas Reincke, dnf-dnc-6-9 45.7 p. 11) 37, Ann, BS, Mikael Ahrenberg, 9-10-11-10 47.0 p. 12) 12, Lina, HSS, Reijo Mäkinen, 8-dsq-dnc-dnc 52.0 p. BS LYS-Chase 2000

Viimeinen lähtö ajettiin takaa-ajolähtönä luokkien tasotusluvun mukaisessa lähtöjärjestyksessä.

Tasotuskilpailu oli tänästä kaikkein suurin. Luvut ja lähtöajat vastaavat hyvin todellisuutta kun neljä ensimmäistä venettä ovat eri luokista. Ensimmäisenä maalissa oli Merenkävijöiden louhi Sese perämiehenä Erkki Hintsanen. Tässä kilpailussa edun saavat hitaammat, jotka lähtevät vapaammissa tuulissa. Viimeisenä lähtevät kohtaavat yläpuolellaan valtavan purjeiden muurin. Tällä kertaa vallitsi hankala itätuuli, joka ei ollut kova, mutta vaihteli koko ajan sekä suunnaltaan että voimakkuudeltaan kun lähestyttiin Laajasalon korkeita kallioita. Paras tuulensuunta tälle selälle on ehdottomasti pohjoisluode, jolloin saa sopivan pitkän radan ja mielenkintoisen kryssin maaliin. Lisäksi keskelle rata-aluetta muodostuu 4 viitan matalasta liikenteen jakaja. Luokkien Lys-luvut:

8m 1.27, 6m klass 1.15, 5.5m mod 1.18, 5.5m klass 1.15, Star 1.13, D 1.07, 5m 1.03, Hai 1.03, F 0.99.

Lys tulos: sija) no, vene, seura, perämies

1) D-53, Sese, M, Erkki Hintsanen, 2) F-307, Sinituula, HTPS, Jussi Bremer, 3) Star-7758, Stella, NJK, Stefan Winqvist, 4) 6m-44, Toy, HSF, Eero Lehtinen, 5) 6m-21, Klara Stjärna, BSS, Harry Thuneberg, 6) D-69, Helena, BS, Timo Lampen, 7) 5m-35, Liss-Gun 3, NJK, Wisa Salokangas, 8) 5.5m-44, Kandoo, NJK, Jussi Gullichsen, 9) F-335, Secca, HTPS, M. Andersson, 10) 5m-34, Blätunga, HUS, Max Nordlund, 11) 6m-50, Alibaba 2, HSF, Henrik Tenström, 12) D-EST-3, K. Lintula, 13) 6m-38, Mariana, SuPS, Kairamo & Kihlman, 14) D-71, Sunsteaker, HSS, Tuomas Rytikangas, 15) Star-RUS-7355, RUS, Lapkin, 16) Star-7176, HSK, Christian Öller,

Finell, 17) F-306, Filur, HTPS, 18) D-67, Valkyria, SPS, Heimo Penttinen, 19) 5m-33, Röde Orm, HSS, Putti Tiilikka, 20) Hai-89, Tiiskeri, HSS, Kimmo Honkavaara, 21) F-353, Z, 22) 5m-2, Barbro, HSS, Lasse Sihvoin, 23) 8m-10, Lara, HSS, Rajala, 24) D-65, Everything ..., M, Matti Jokinen, 25) 6m-35, Elinore, VVK, Pasi Kaarto, 26) 6m-60, Off Course, HSK, Kaj Karumaa, 27) 5.5m-26, Chaje 3, M, Matti Muoniovaara, 28) Star-7246, ., HSK, Ulf Sundström, 29) 6m-40, Fandango, SuPS, V-M livo-

nen, 30) 5.5m-38, Zorina, HSK, Esko Rechartt, 31) 6m-24, Antinea, NJK, Peter Dahlberg, 32) 6m-63, Boree 2, HSS, Tiitus Aho, 33) 5.5m-35, Goddam, IVK, Jorma Savolainen, 34) 5m-30, Eystra, HSS, Aki Kivikkola, 35) 5m-26, Going, NJK, Gustaf Gyllenbögél, 36) 6m-30, Raili, NJK, Kari Korkman, 37) F-276, Annika, HMVK, J. Saarnio, 38) D-5, Nanya, NJK, R. Lindroos, 39) F-326, Galejan, BSS, T. Bergholm, 40) 5.5m-41, Remi, HSS, Anssi Kienanen, 41) 6m-37, Lyn, HSK, K. Haapala, 42)

8m-4, Sphinx, HSS, Antti Toukolehto, 43) 5m-10, Carola, ASS, Pirkka Leino, 44) 5m-3, Why Not, HTPS, Kari Kuusisto, 45) 5m-31, Lill-Ulla, GKSS, Douglas Reincke, 46) 8m-1, Naja, HSS, Tuomas Ruokolainen, 47) F-340, 48) Hai-174, Hazard, SMK, H. Lahtonen, 49) Hai-152, Ramona, LPS, J. Mattila, 50) Hai-277, Hui-Hai 2, HSS, T. Hovila, 51) 8m-2, Sagitta, HSS, Hannu Pohjanpalo, 52) 5m-37, Ann, BS, Mikael Ahrenberg, 53) 6m-61, Silène III, HTPS, Tapani Koskela, dnf, 54) D-70, Avanti, SPS, Timo Pajunen, dnf.

PYHÄ YKSINKERTAISUUS

SEINÄ- JA LATTIALAATAT • LASIMOSAIKIT
AXOR HANA- JA KYLPYHUONEVARUSTESARJAT
DURAVIT SANITEETTIPOSLIINIT • PERINNETAPETIT

KRUUNUNHAAN SISUSTUS & ASENNUS, Wesimies 9, 00170 Helsinki
Puh. (09) 6813 0680, gsm 040-501 7023, Avoimet Aik. 15.30-18.00, La 11.00-14.00

INTERNATIONAL LOGISTICS SINCE 1942



KAUKOHUOLINTA OY 09-8700260/ fax 09-8701040. www.kaukahuolinta.fi

Navigare necesse est.

Hyvässä hakemistossa
navigointikin on helppoa.
Tarjoamme käyttöösi
valtakunnan vahvimmat
hakemistomediat, inter-
netissä ja painettuina.

**Osta paremmin –
myy enemmän.
Käytä hakemistoa.**

Yritystele®
www.yritystele.fi

Kaupunki-info®
www.kaupunki-info.fi

 **ENIRO**
puh. 0201 110 110
www.eniro.fi



Osaamisen yhdistäjä

Suomen johtava yksityinen energiantuottaja PVO eriytti palvelutuotannon omaksi konsernikseen.

Yli 600 empowerilaista työskentelee nyt saman päämäärän hyväksi. Kun haluatte varmistaa energianratkaisujenne kilpailukyvyn, ehdotamme tutustumista: Empower.

EMPOWER OY

Töölönkatu 4, PL 40, 00101 Helsinki
Puhelin (09) 693 061, faksi (09) 6930 6537
www.empower.fi

Empower-konserniin kuuluvat tytäryhtiöt: RAMSE Consulting Oy, Länsi-Suomen Yhteiskäyttö Oy, Power-IT Oy, Power-OM Oy, Eesti Elektrivõrkude Ehituse AS, PVO-Engineering Oy ja sen tytäryhtiö Powertechnics CE Oy.

Lisäksi Empower omistaa merkittävän osuuden Power-Deriva Oy:stä, Suomen Voimatekniikka Oy:stä ja TXU Nordic Energy Oy:stä.

REGATTAKALENTERI 2001

Aika	Järjestäjä	Kilpailu	Luokat	Alue	Lähdöt	Maksu	Ilm. pvm. ja huom!
6-10.6.	F.S.C.	Skandinaavinen Kultapokaali	5.5m	Flensburger Förde	3-7		1.5. fsc@fsc.de
6-10.6.	F.S.C.	Classic Cup	5.5m	Flensburger Förde	3-7		1.5. fsc@fsc.de
9-10.6.	F.S.C.	Open 5.5m German Championship	5.5m	Flensburger Förde	4-6		1.5. fsc@fsc.de
9.6.	F.K.Y.	Flensburger Klassiker Festival	12-5.5m	Flensburger Förde	1	100 dem	
11.-14.6.	F.S.C.	5.5 Metre World Championship	5.5m	Flensburger Förde	7	800 chf	1.5. fsc@fsc.de
16-19.6.	K.Y.C.	Kieler Woche	5.5m	Kieler Bucht	5		
16-17.6.	HTPS	Vuosipäiväkilpailu	6 & 5m	Kruunuv,selkä, T	4	200	12.6. f 6989 124
30.6.-1.7.	M/HSS/HTPS	Helsinki Classic Regatta	8-5m	Isosaari pohj., G	4-6	300	hss@dlc.fi , f 533603
6-8.7.	HSF/ESS/HUS	Hangon Regatta	8-5m	Russarö itä	3	350	
10-12.7.	HSF	6m Pohjoismainen mestaruus	6m	Russarö itä			
14-15.7.	ASS	Airiston Regatta	5m	Airisto	4	200	10.7. ass@netti.fi
14-15.7.	MSF	Alandia Yacht Race	8 & 6m	Slemmern	6	250	29.6.
26-29.7.	KSSS	Sandhamns Regatta	8 & 5m				www.ksss.se/
11.8.	SuPS	Viaporin Tuoppi	8-5m	Suomenl:n ympäri	1	200	6.8.
18-19.8.	5.5m	5.5m & 5m Luokkamestaruus, Star SM	5.5m, 5m, Star	HSS edusta, C	6	350	14.8. hss@dlc.fi , f 533603
18-19.8.	NJK	6m Luokkamestaruus	6m				kansliet@njk.fi
2-3.9.	BS	13. Kruunuvuorenselän Regatta	8-5m	Kruunuv,selkä, T	4	300	28.8. johan.borgstrom@ahlstrom.com , f 09 503 9249
2-9.10.	Y.C.I.	6 Metre World Cup, Portofino	6m	Golfo del Tigullio	6		info@yci.it , www.yci.it

**Etiketistä viis,
mausta
täys kymppi.**



Kuluttajatestissä etikettiä
arvioitiin asteikolla 1-5,
makua 4-10.

**Kuinka lähelle
täydellistä voi päästä?**

**Hyvin lähelle.
Uusi Audi A4.**

Ihminen pyrkii aina parempaan. Hyvä niin, koska se on kehityksen edellytys. Vain siten kaikki kehittyy yhä luotettavammaksi ja ennen kaikkea turvallisemmaksi. Ja sellaisiahan autojen tulee olla.

