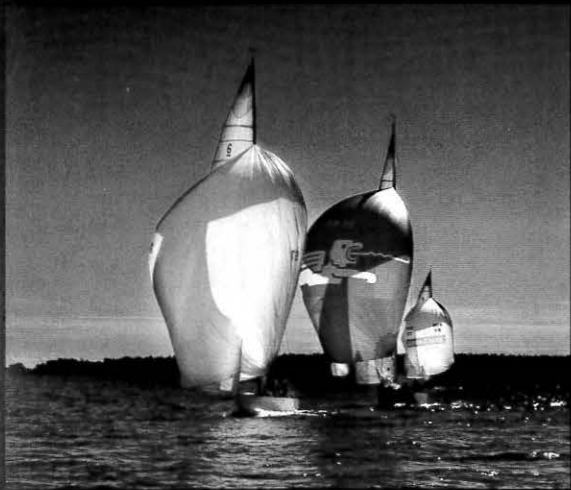


Magazine | 2002



| 5m 5.5m 6mR 8mR |

Think Classic



WB-Sails
Winning Boatspeed



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

Tämän luettuasi tiedät, että Conqueror-
paperit saa tästä lähtien
Papyruksesta.



Ja vielä kun luet tämän, tulet
tyytyväiseksi: Papyrus handlaa
moninkertaisen määrän Conqueror-
erikoispapereita moninkertaisella
nopeudella. Verrattuna siihen, mihin
vielä eilen jouduit tyytymään.

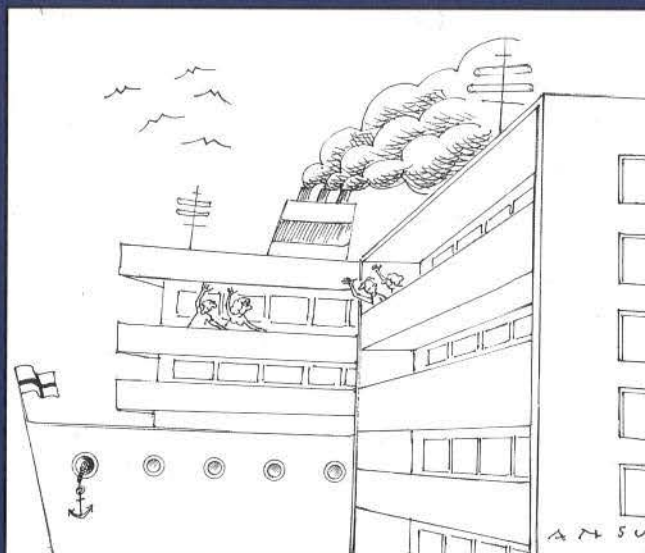
ASK PAIN



Sisältö

Magazinen kymmenen vuotta	04
8m WC 2002	07
Olympiapurjehdukset 1952	08
Veneen mittaus	14
Zephyr	18
ÅSS	19
Venepuuseppä	20
Matkalla maailmalla	24
Absolute restaurations	28
55.m MM	34
Viitossuunnittelijoita	42
Kuutoskesä	44
Sataman valot	48
Olympialisten juhlaregatta	52
Peeveneilijän netti	55
Rekisterit	57
Tuloksia	62

Magazine 10. julkaisu



Magazine on 5m-, 5.5m-, 6mR- ja 8mR-luokkaliittojen vuosittainen jäsenjulkaisu, jonka painosmäärä on 1500 kpl.

Päätoimittaja Kimmo Kienanen

Toimituskunta: Antti Kaarto, Hannu Krohn, Matti Muoniovaara ja Lasse Sihvoin

Ulkoasu Anssi Kienanen

Painopaikka Askonpaino Oy

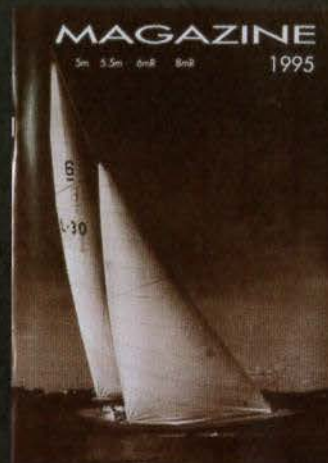
Magazinen 10 vuotta



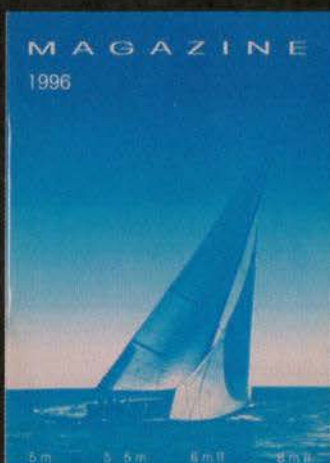
1993



1994



1995



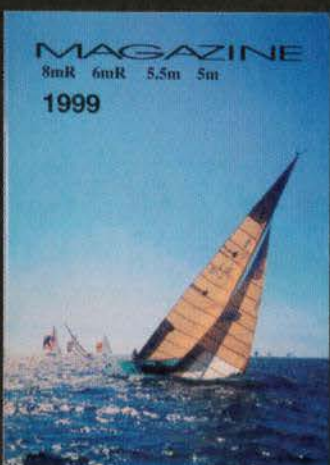
1996



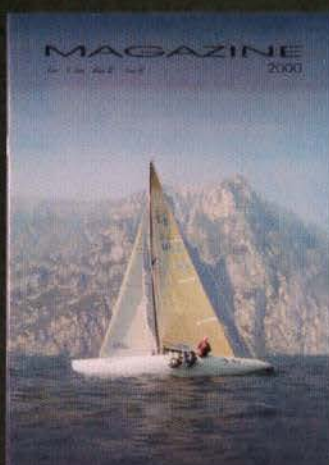
1997



1998



1999



2000



2001

Edessäsi on Magazinen kymmenes vuosikerta. Tämä konstruktioveneluokkien 5m, 5.5m, 6mR ja 8mR yhteinen julkaisu ilmestyi ensimmäisen kerran 1993. Niitä lukijoita varten – vai pitäisikö sanoa niiden lukijoiden kiusaksi – jotka eivät ole päässeet tutustumaan aikaisempiin lehtiin, olemme laatineet lyhyen luettelon merkittävimmistä artikkeleista, jotka on Magazinessa vuosien mittaan julkaistu. Otsikoista käynee ilmi, mitkä artikkelit ovat ruotsinkielisiä.

1993 60 sivua

Kultapokaali, Matti Muoniovaaran historikki arvostetusta palkinnosta.

International 5 meter yacht "Ghita" L-5, Gunnar Stenbäckin piirtämän femman tarina Christian Wiialan mukaan.

Kahdeksankymmenen vuoden kokeuksella! Kari Kuusiston kertomus vuonna 1911 rakennetun kasi Editin vaiheista ja hankinnasta Kuusiton veljesten omistukseen ja veneen muuttamisesta takaisin kahvelirikatuksi.

Om femmor och R-båtar i krig och fred, Christoffer H. Ericsson kertoo länsirannikon femmojen vaiheista ennen ja jälkeen sotavuosien.

Helsingfors – Sandhamn sommaren 1945, Robert Donnerin 8mR Vågspelin nostaginen matkakertomus Erik Fabriuksen muistiinpanoihin pohjautuen. Miksei kuutonen ole kuusi metriä pitkä?, Antero Kairamo pohtii kuutosen mittasääntöä

Diana, Hans G. Rettigin tilaaman femman historia Olle Malmströmin kertomana.

Laminoidut kaaret, Jussi Leskisen käytännön ohjeita katkenneiden kaarien korjaamiseksi.

Varför segla int. 5m?, Ivar Nordlund esittää painavia syitä purjehtia juuri femmaa.

Int 5-meters yachts tillkomst och utveckling, Tord Sundénin Seglarbladet-lehdestä lainattu artikkeli femmasta.

Guidpokalen kommer, Ruotsalainen kuutospurjehtija Pelle Gedda muistelee Kultapokaalipurjehduksia.

Vad är en femfemman?, Kysymykseen vastaa Eivind Still.

Historian siipien havinaa, Otso Brummerin lyhyt katsaus R-veneitten purjeitten kehityksestä.

1994 72 sivua

Femmans utveckling: tradition och nytänkande, Christian Wiialan katsaus 5m-veneiden tekniseen kehitykseen.

Veneenrakennuksessa yleisimmin käytettyjä puulajeja, Jussi Leskisen asiantunteva selvitys puulajeista ja niiden ominaisuuksista.



Laminoidut kaaret, Työohjeet viiluista liimattavien runkokaarien valmistamiseen. Jussi Leskinen paljastaa ammatissalaisuuksiaan.

Veneenrakennussanastoa, Suomalais-ruotsalais-englantilainen sanasto puuveeneen rakenneosista. Jussi Leskinen.

5.5m mittasääntö, Matti Muoniovaara selvittää 5.5m-veneiden mittasäännön kehitystä ja sen vaikutusta veneen ominaisuuksiin.

Purjehdustekniikasta, Matti Muoniovaara referoi George D. O'Dayn, Paul Elvströmin ja muiden 5.5m-asiantuntijoiden selostuksia veneen käsittelystä, trimmaamisesta ym.

Kanootin ajokortti, Antero Kairamon laatima tietokilpailu kilpapurjehdussäännöistä.

May Be IV Long Island Soundilla 1947, Sven Salenin kirjoitus Kultapokaalipurjehduksesta Markku Hakosen suomentamana.

Kello kaulassa ja ämpäri päässä, Tositapahtumiin perustuvaa arviointia puuveeneen vakuuttamisesta, maksuista ja korvauksista. Kimmo Kienanen, Marjut Apilo ja Antti Toukolehto.

Ättornas sjöslag utanför Helsingfors, Robert Donnerin selostus 8mR-luokan MM-kilpailusta edellisestä kesänä.

MM Porto Cervo, Suomalaispurjehtijat Kari Biaudet'n klassisella 12mR Tomahawkillä MM-kisoissa Välimerellä. Mika von Svetlick ja Kimmo Kienanen.

1995 72 sivua

Teryleenistä high-techiin, Meripurjetta vetävä Tom Lindström käsittelee metriveneitten genuoiden suunnittelua.

Naja, 8mR Najan tarina: Ensimmäistä kertaa ja tunnelmallisia kuvia perhealbumista, sitten selostus yli 70-vuotiaan veneen perusremontista. Tuomas ja Ina Ruokolainen.

Seglingsböcker, Pekka Barck kertoo purjehduskirjallisuudesta ja haastattelee tunnettuja purjehtijoita (mm. Christoffer H. Ericsson, Pelle Gedda, Lasse Mårtensson, Ulla Paulig) näiden suosikkikirjoista.

VPP-analyysi, Tietokoneohjelma "Velocity Predicting Program" veneen ominaisuuksien matemaattiseen määrittämiseen. Matti Muoniovaaran kirjoitus perustuu Eivind Stillin kirjoittamaan ar-



tikkeliin, joka käsittelee 5.5m-veneitä.

Masttapparförbundets stadgar Evert Tauben laatima pöytäkirja "Mastonkattajien yhdistyksen" perustavasta kokouksesta, joka pidettiin elokuussa 1930.

Puuepoksit veneenrakennuksessa, Ilkka Airasmaan (Kevra Oy) selostus erityyppisten epoksihartsien käytöstä puuveeneiden rakentamisessa ja korjauksessa.

1996 68 sivua

Täällä Pohjantähden alla, Kimmo Kienanen haastattelee Johan Gullichsenia, viisviitospurjehtijoiden Grand Old Mania.

Uudet purjekankaat, Laminaattikankaat, Filmi-Mylar, Dyneema, Kevlar jne. Kaaret oli taivutettu tammipuusta, Esipäätettujen kaarien käyttö puuveeneen korjauksessa. Kimmo Kienanen.

Femman – idealisk kappseglingssbåt, Tord Sundénin artikkeli 5m-luokan synnystä ja kehityksestä.

Tyvenessä Santiksessa, Kuvakertomus 6mR MM-kisoista Sandhamnista. Kimmo Kienanen.

Laran uudet vaatteet, Kuvakertomus 8mR Laran peruskorjauksesta.

Nybyggnation av femmor, Ruotsin 5m-liiton puheenjohtaja Stellan Berlin kertoo vanhojen viitosten heräämisestä henkiin naapurimaassamme.

Kuumaa, niin kovin kuumaa, Samuli Vapaasalon selostus 8mR MM-kisoista Hollannista, jossa oli mukana kolme suomalaisvenettä.

Viisvitosten MM-kilpailut Hangossa, Henry Ericssonin ja Matti Muoniovaaran kilpailuselostus.

1997 68 sivua, ensi kertaa värikannet ja värisivuja myös sisällä.

Mikä ihmeen 3DL?, Laminoidut 3DL-purjeet ja niiden ominaisuudet. Roni Saksi.

En Man och hans båtar, Kertomus Christoffer H. Ericssonin veneistä. Martin Ericsson.

5.5 och regelförändringar, Eivind Stillin selvitys 5.5m-luokansääntömuutoksista ja niiden vaikutuksista.

Sagitta, Timo Saalastin selostus 8mR Sagittan taustasta ja peruskorjauksesta.

May Be IV – 80 vuotta taistelua



historia kunnioitettavan iän saavuttaneesta kuutosesta.

Puuveneet verkossa, Martin Ericssonin selvitys, miten puuveneilijä voi hyödyntää internetiä

Purjekankaiden raaka-aineet, Timo Telkola (Purjeneulomo Niiniranta) selostaa uusia purjemateriaaleja.

Seglarhistorier – seglarnas Kalevala, Pekka Bark referoi purjehduskirjallisuutta. Tore Holm 100 v, Tapani Koskelan kertomus maineikkaasta ruotsalaisesta veneensuunnittelijasta ja purjehdusmatkasta Tore Holmin syntymän 100-vuotisjuhliin.

Isopurjeen trimmaus, Timo Telkolan (Purjeneulomo Niiniranta) ohjeita virittäjälle. Getskärin pidot, Kimmo Kienasen hämääriä muistikuvia Mr. Kuutosen, Rabbe Kihlmanin 60-vuotispäiviltä.

Lassen toiviomatkat, Kari Kuusisto ja Mima Löfström todistavat, että viitonon sopii myös lomapurjehdukseen.

1998 68 sivua, osittain 4-värinen

Pitkän matkan kuutospurjehtija, Hannu Krohn haastattelee Göran Olofssonia.

Alibaba II, 50 vuoden iän saavuttaneen kuutosen historia (Pekka Barck), kilpailutoiminta (Krostan Räme) ja kunnostusprojekti (John Blässar). Spinakkerit, Timo Telkola (Purjeneulomo Niiniranta) selostaa erityyppisten spinakkerien ominaisuuksia.

Bill Luders, Matti Muoniovaara kertoo kuuluisan amerikkalaisen veneensuunnittelijan elämästä ja veneistä.

May Be IV uuteen uskoon, Markku Hakonen kertoo veneensä perusteellisesta kunnostuksesta ja entisöinnistä alkuperäiseen muotoon.

Femmafest i Sandhamn, Mima Löfströmin selostus viitosten regatasta.

Ensimmäinen purjehduskesäni, ja femmalla, Ulla Mannilan matkakertomus.

Kuvissa meri, taivas ja purjeet, Tunnettu purjehduskuvaaja Jorma Rautapää kertoo, miten veneistä saa parhaat valokuvat.

Kuutoset Hangossa, Eero Lehtisen selostus kuutosien epävirallisista PM-kilpailuista.

Purjeiden aerodynamiikkaa, Timo Telkola (Purjeneulomo Niiniranta) tarkastelee purjeen toiminnan perusasioita.

Brändö seglare ja Kruunuvuorenselän regatta, Matti Muoniovaaran yhteenvetokymmenen vuotta täyttävästä kilpailusarjasta

1999 68 sivua, väriä kanteen kanteen

8mR à la C&N 1930, Timo Saalastin artikkeli Camper & Nicholsonin klassisista veneistä ja koe-purjehdus 8mR Suzettelä Ranskassa.

Helsingfors Segelsällskap, en aktiv R-båtsförening, Rolf Kokkola kertoo HSS:stä, joka on monen klassisen veneen kotisatama.

Chajen matka Cowesiin, Matti Muoniovaaran matka- ja kilpailuselostus 71. Kultapokaalipurjehduksesta ja 5.5m-luokan 41. maailmanmestaruuskilpailusta Englannissa.

Kuutoskausi -98, Upeila kuvilla (Hannu Bask) koristettu katsaus menneeseen kasaan. Kristian Räme.

Kuubalaista voipaperia Suomeen, Mika von Svetlick (WB-Sails Ltd Oy) selostaa Cuban Fiber -purjekangasta.

Kuutosten EM-kisat Cowesissa, Kristian Rämeen selostus kisasta, jossa suomalaisveneet ottivat hopeaa ja pronssia.

Aaltoliikettä netissä, Uusia internet-osoitteita puuveneistä ja purjehduksesta kiinnostuneille.

2000 68 sivua, kannet ja yksi arkki 4-värisiä

Ramsayn ja Tauben gastina, Gösta A. Malm muistelee purjehduksiin Hannu Krohnin haastattelemana.

Maailman suurin R-veneregatta, Antero Kairamon selostus loistavasti onnistuneen 6mR MM-regatan järjestelyistä.

En gammal seglare berättar, Professori, merihistorikko ja kirjailija Christoffer H. Ericsson (80) kertoo veneistään ja purjehduksistaan Mima Löfströmin haastattelemana.

Alibaba II:n väg till VM-guld, Jolle Blässar kertoo, miten maailmanmestaruus voitettiin.

Tyyntä, myrskyä ja dramatiikkaa, Antti Räsänen selostus 6mR MM-kilpailuista Hangossa.

Taktikoidaan, Eero Lehtinen analysoi kilpapurjehduksen strategiaa ja taktiikkaa, lähinnä kuutosien kannalta.

Helsinki-Torbole all night long, Matti Muoniovaaran matka- ja kilpailuselostus 5.5m Kultapokaali- ja MM-purjehduksista Gardajärvellä Italiassa. Otsikosta huolimatta teksti on pääosin suomenkielinen. Matka jatkuu Régates Royalesiin Cannesiin ja



Klassiker Festivaliin Flensburgiin.

Int 5m s/y Linan palumuutto, Jari Kuusisto kertoo, miten Suomessa 1938 rakennettu viitonon ostettiin Ruotsista ja tuotiin takaisin alkuperäiseen kotimaahansa.

Vakuuttavasti teidän, Katsaus vakuutus-ehdotuksiin osoittaa, että tilanne ei ole edellisestä kerrasta (ks. 1994) ainakaan parantunut.

2001 74 sivua, kokonaan 4-värinen

Sagittan matkaan, Antti Kurkela kuvailee ensikertalaisen tunteuksia kasissa.

Rakkaudesta puuhun, Janne Pettersson kertoo, miten hänestä tulee vene-puuseppä. Kimmo Kienanen haastattelee. Kahdeksikot kovissa kansissa, Timo Saalastin referaatti upeasta kirjasta "The Great Eights".

SuPS, Suomenlinnan Pursiseura ry on epäilemättä maamme vahvimmin puuvene-painotteinen venekerho. Lauri Juva.

Chaje 3 Genovassa, Matti Muoniovaara kertoo, miten klassisten 5.5-metrinen Euroopan mestaruus tuotiin Italiasta Suomeen.

En seglare med många roller, Göran Schauman (60) Mima Löfströmin haastattelemana.

Pala viitosten historiaa, Tiivistelmä 5m L-10 Carolan vaiheista. Pirkka Leino.

St. Tropez – vauhtia ja vaarallisia tilanteita, Suomalaisveneet Alibaba II ja Toy ottivat kaksoisvoiton klassisten kuutosien EM-kilpailuissa Välimerellä. Eero Lehtinen.

Hollannin merellä, Chaje 3:n Euroopan kiertue: Kultapokaali, Classic Cup ja 5.5m MM. Matti Muoniovaara.

Trollkarlarna från Manhattan, Pekka Barckin artikkeli Olin ja Rod Stephensistä.

Dieettitraileri, Kimmo Kienanen kertoo, miten viisviitosen kantava kuljetusperävaunu rakennettiin omin neuvoin.

Spinnut, Mikko Brummerin selvitys erityyppisistä spinakkereista ja niiden käsitteistä.

Valokuvia numeraalisesti, Veneiden kuvaamiseen digikameralla opastaa Kimmo Kienanen.

Purjehtija ja sääilmiöiden seuraaminen, Jaakko Helminen (Ilmatieteen Laitos) antaa arvokasta perustietoa purjehtijalle.



The Suunto 8mR World Cup in Helsinki in July 2002.

The 8mR year 2001-season was pretty much a "traditional one" with most of our 9 yacht fleet participating in our local regattas such as the Helsinki-, Hangö-, Mariehamn-, Viaporin Tuoppi-, etc regattas. The most successful 8mR-boat was Sphinx. Again our thanks go to the crews of the Swedish

Eights Andromeda, Allegro and Tamera who so loyally participate in our regattas.

However, the year 2001 was above all a year of planning. This as the International Eight Metre Association (I.E.M.A.) granted the NJK the arrangements of the year 2002 World Cup. The NJK was established in 1861 and is thus one of the oldest yacht clubs in the world. The NJK has very experienced teams of arrangers as the club each summer hosts various championships. The NJK has two clubhouses in Helsinki. Just like in the years 1978, 1987 and 1993 when the NJK successfully hosted the 8mR World Cups, also the 2002 World Cup will be based at NJK's Blekholmen island right outside the harbour of Helsinki. The Blekholmen-clubhouse is a main attraction as it is a big, old, wooden 19-century style building. The World Cup regatta will be sailed on traditional racing waters right South of Helsinki.

During the past two years an Organising Committee consisting of members of the I.E.M.A., the NJK and the Finnish Eight Metre Association has been formed, with Mr. Carl G. Nordman acting as the chairman. Mr. Carl G. Nordman is a former Commodore of the NJK. The Organising Committee has sub-committees for issues such as Transportation, Measurements,

Technical Support, Cruising (in the Finnish Archipelago), Public Relations, Sponsorships, Accommodation, Social Events, Accessories, etc.

The Suunto 8mR World Cup will be sailed between July 21 and 27, consisting of 7 races. A lay-day is planned for July 24. Prior to the World Cup another prominent Helsinki yacht club, the HSS will arrange the Open Finnish 8mR Championships on July 17-19. At the same time international 5.5 Metre regattas are also sailed in Helsinki on nearby waters. Supporting the racing activities there will be several social activities, with programmes almost every evening, both for older and younger sailors and their supporters. For example just like during the past two World Cups Cartier will sponsor a major 8mR-dinner.

In the Suunto 8mR World Cup all the categories will be represented; i.e. the Coppa d'Italia, Coupe Cartier, Sira Cup and the Modern. All 8mR-yachts will of course compete for the World Cup. Our main sponsor, the Finnish well-known manufacturer of precision instruments, Suunto, will introduce their revolutionary M9 "Wristop Sailing Computer" at the 8mR World Cup. This Suunto M9 Personal Sailing Instrument has features such as a watch, barometer, thermometer, altimeter, 3D Compass and GPS. The M9 among others calculates the correct line bias based on true wind direction, learns the race course as you sail providing lay-line information and offers simple access to speed-, distance- and time-derived information. All 8mR participating yachts will carry one Suunto M9. It will even be possible to follow post-race the movements of all yachts on a computer sea chart as well as to

make a detailed analysis of the performance of every yacht! The 8mR community is of course very pleased to have been selected the first class to test this new product which may well revolutionise the use of sailing instruments! Magazine is likewise proud to be the first publication to convey this kind of major news to the sailing world simultaneously with the official Helsinki Boat Show press conference and internet launch.

The present estimate is that we will have some 30 participating Eights! If so, this would be highest number ever. The following nations should be represented: Canada, USA, the U.K., France, Germany, the Netherlands, Italy, Switzerland, Sweden and Finland. It is likely that there will be quite a few well-known and merited sailors participating and visiting such as: Messrs. Philip Crebbin, Terry Nielson, Magnus Olsson, Jochen Schuman, Philip Durr, German Frers, Doug Peterson, Ron Palm, Robin Clark, etc.

Further information on the Suunto 8mR World Cup is to be found on the website address : www.8mr.org

On behalf of the Finnish Eight Metre Association I already now would like to thank the participants, Our co-operation partners, the NJK and the HSS and all the persons supporting the World Cup.

Welcome to Helsinki in June 2002.

Robbie Lindberg

Chairman, the Finnish Eight Metre Association



1.

Helsingin Olympiapurjehdukset 1952

Alkuperäinen teksti Harald Alftan, *Frisk Bris* 8/1952, "De Olympiska Seglingarna" ja Esaül Sánchez, *The Kompass*, 07/16/1996 - *Almanac*, Vol. 43, No. 1, Page 6.9: "Chance Brought Home the Gold in '52", käännös Matti Muoniovaara

Helsingin Olympialaisiin oli tullut uusi luokka, kansainväliset 5.5 metriset. Prototyyppi, "The Deb", jonka Charles E. Nicholson konstruoi vuonna 1948, valmistui 1949 ja sitä koepurjehdittiin Solentissa. IYRU hyväksyi luokan mittasäännön samana vuonna ja uusien veneiden suunnittelu ja rakentaminen voitiin aloittaa.

Ensimmäiset suomalaiset neljä venettä olivat vesillä jo 1950 kesällä. Gösta Kyntzellin Porvoossa rakennettu vene Inga-Lill 38 L-2 sai kunnian olla ensimmäinen vene vesillä Porvoon joessa (veneen kerrotaan olleen maailman toinen luokan vene vesillä englantilaisen "The Debin" jälkeen). Muut sen kesän veneet olivat ruotsalaisen Tore Holmin suunnittelema Gullvinge L-1 HSS, Kyntzellin Borgå-Tippan L-3 NJK sekä C-O Granfeltin Trial L-4 HSS. Lisää veneitä rakennettiin kuumeisesti seuraavana talvena vuotta ennen olympiapurjehduksia. Veneiden määrä kasvoi viidellä Kyntzell suunnitteli veneet Nina L-5 ÖNS, Kimmo L-7 TTPS, Ariane IV L-8 NJK. Muita olivat Jarl Lindblomin Skylark L-6 ASS ja ruotsalaisen Arvid Laurinin Vistra L-9 NJK. Vuotta ennen olympialaisia veneitä oli rakennettu jo 9 kappaletta. 1951 Olympiakomitea ilmoitti, että 5.5 metriset ovat Helsingin kisoissa uusi köliveneluokka. 52 talvela oltiin edelleen innostuneita ja veneitä rakennettiin vielä 4 lisää. Laurin suunnitteli Teresitan L-10 NJK, norjalainen Bjarne Aas Hilkan L-11 M, Kyntzell Borgå-Tippan II:n L-12 NJK ja amerikkalainen Olin Stephens Sidorin L-13 NJK. Kahdessa vuodessa oli rakennettu 13 kappaletta uusia 5.5m-luokan venettä, joista vain yksi pääsisi purjehtimaan olympiakullasta.

Ruotsalaiset panivat paremmaksi ja rakensivat samassa ajassa peräti 17 venettä. Suunnittelijoina olivat Tore Holm, Arvid Laurin ja Ohlssonin veljekset. Norjalaiset saivat aikaan 11 venettä. Pohjoismaissa uusi luokka otettiin vastaan innolla ja sitä oli odotettu kauan, jo, itse asiassa, ennen toista maailmansotaa. Nyt voitiin rakentaa veneitä, jotka muodoltaan ja takiloinniltaan vastasivat vene-suunnittelussa tapahtunutta kehitystä.

Olympiakarsinnat

Rainer Packalen oli Merenkävijöiden purjehtijoiden kärkinimiä. Packalen sai tehtäväkseen teettää

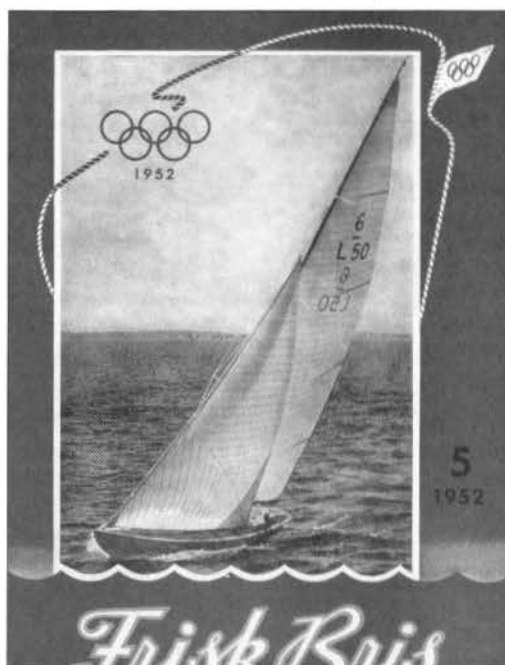
uuden veneen ja raha ei tulisi olemaan mikään ongelma. Ensin piti hankkia veneelle suunnittelija. Veneitä oli tarkkailtu jo edellisenä kesänä ja mitään mullistavaa ei oltu vielä nähty. Tukholmassa tavattiin ruotsalaisia purjehtijoita ja suunnittelijoita. Tulokset olivat laihat sillä sikäläiset suunnittelijat eivät halunneet edes vilauttaa veneidensä piirustuksia. Lopulta suunnitelmat tilattiin norjalaiselta maineikkaalta Bjarne Aasilta. Veneen rakensi Loviisan Rauma Repolan venetelakka Valkossa. Veneen piti olla mahdollisimman nykyaikainen joten maston materiaaliksi valittiin alumiini ja se teetettiin Englannissa.

Venettä 'viriteltiin' pitkin kesää ja olympialaisten karsintapurjehdukset lähestyivät. Veneellä oltiin kaksi päivää ennen karsintoja harjoituspurjehduksella Villingin salmessa, oli melkein 'pläkä' kun yhtäkkiä pamahti, masto katkesi ja koko hieno alumiinimasto tuli alas kannelle. Vaijerit, jotka oli korvattu ohuella pianolangalla olivat menneet kiepil-le ja rakennelma muistutti enemmänkin lattialle pudonnutta käkikelloa. Alumiini on arvaamaton materiaali, jota oli varsin kalliina siihen aikaan vaikea työstää ja muotoilla. Tämä oli paha takaisku koko hankkeelle juuri kun veneen takila oli saatu 'viritettyä'. Olli Holma tuli apuun ja järjesti Packalennille loviisalaisen Ragnar Nordströmin veneen Ninan varamaston. Heloitukset piti uusia osittain ja sovittaa masto vieraaseen veneeseen. Venettä ei enää saatu trimmiin ja karsintapurjehduksissa tuli viides sija. Karsinnan voitti HSS:n Gullvinge nuorella miehistöllä, mutta valintakomitea päätti ottaa olympiaveneeksi NJK:n Söderhjelm & Co:n Teresitan. Argentiinalaiset 'ostivat' Gullvingen ja purjehtivat sillä kisoissa. 5.5 metrin luokan isäntäseurana tuli toimimaan Merenkävijät Särkän linnoitusaaressa.

'Affe' kirjoittaa Frisk Brisissä

XV Olympialaisten purjehdukset tapahtuivat 20.-23. ja 26.-28. heinäkuuta 1952. Suuret veneluokat, 6-, 5.5-metriset,

Louhi- ja Star-veneet purjehtivat meriradoilla Harmajan eteläpuolella ja Finn-jollat Liuskasaaren länsipuolella. Starttipaikka oli 1.5 mpk Harmajan eteläpuolella, jossa lähtöalus oli kiinnitettynä vahvaan poijuun. Tästä poijusta 1.25 mpk:n etäisyydelle oli asetettu kahdeksan poijua ympyränkehään muodostan kompassin pää- ja väli-ilman-suuntien mukaisen kuvion. Rata tehtiin aina niin, että ensin oli lyhyt luoviosuus lähimmälle tuulen suunnassa olevalle poijulle ja sieltä edelleen kaksi yhtä pitkää slööri-osuutta merkille, joka oli ylämerkiltä lähtevän halkaisijan toisessa päässä. Alamerkiltä tehtiin toinen luovi ensimmäiselle ylämerkille ja



sitten uusi samanlainen kierros. Näin tehtiin yhteensä kaksi kierrosta ja vielä säteen mitta ja tultiin maaliin. Vallitsevat tuulensuunnat olivat lounainen ja länsilounainen joten aina purjehdittiin sama rata 6-4-2 paitsi 23. päivänä kun tuuli koillisesta ja purjehdittiin rata 2-4-6 (edellinen myötäpäivään). Poiju 1 oli siis pohjoisessa, 5 poiju etelässä, 4 poiju kaakossa, 6 poiju lounaassa ja 2 poiju koillisessa.

Purjehduksiin oli eri luokkiin ilmoittautunut seuraavasti: 6 metriset 11, 5.5 metriset 16, Louhet 27, Star 23 ja Finnjollat 28. Suurin määrä osallistujia ja maita, mitä koskaan aikaisemmin oli ollut mukana. Ainoa luokka mihin odotettiin enemmän osallistujia oli 6-metriset. Muutoin voidaan sanoa, että kisojen kautta kävi ilmi muissa maissa vallitseva korkea taso, josta täällä oli hyvin heikot käsitykset. Järjestäjät saivat oivallisen arvosanan osanottajilta, ainoa, mikä koettiin hankalaksi varsinkin etelämaalaisien keskuudessa oli vesiemme kylmyys, mikä oli noin 10 astetta alempi kuin, mihin he olivat tottuneet.

Britton Chance muistelee Helsingin olympialaisia

88 vuotias Britton Chance, biofysiikan emeritusprofessori Pennsylvanian yliopistosta, toi kotiin kultaa 50 vuotta sitten. Nykyään hän käyttää biofysiikan osaamistaan auttaessaan muita urheilijoita heidän olympiamitalien tavoittelussaan. Chancen viimeisimpiä vekottimia on Runman, laite joka mittaa veren hapettumista kilpaurheilijan tärkeissä lihaksissa. Ulkonäöltään Runman on kuin Walkman... Se sopii jokaiseen vyöhön. Lake Placidin ja Texasin luistelijat ovat käyttäneet Runmania ja yksi kiinalainen Atlantan Olympia sprintteri testaa vehjettä. "Toivommekin, että valmentajat todella käyttäisivät Runmania nostaakseen valmennettaviensa suorituskykyä huippuunsa." Chance sanoi. "Ehkä neljän viiden vuoden päästä huippu-urheilijat käyttävät jo näitä parantaessaan suoritustaan. Noina päivinä sekuntien murto-osat siellä täällä ratkaisevat kullan ja hopean kohtalon."

Tohtori Britton Chance tietää kokemuksesta. "Olin purjehdusmestari New Jerseyssä," hän kertoo. "Minulla myös oli sama unelma kuin muilla urheilijoilla, voittaa kultamitali olympialaisissa. Sitten luokkatoverini Bill Carr Pennsylvaniasta voitti 400 metrillä kultaa vuoden 1932 olympialaisissa. hänestä tuli suuri inspiraation lähde minulle." Toisen maailmansodan puhkeaminen esti Chancea seuraamasta Carrin johdatusta. Sodan takia olympialaisia lykättiin.

Vaikka Chance ei päässyt osoittamaan urheilijan taitojaan, hän käytti tieteellisiä kykyjään toisen maailmansodan aikana. Pian tais-

telujen alettua hänet rekrytoitiin fysiikan asiantuntijana armeijan tutkaa koskeviin tutkimuksiin. Hän työskenteli tutkaprojektissa vuoteen 1946 asti. Ensimmäiset sodanjälkeiset olympialaiset pidettiin kaksi vuotta myöhemmin Lontoossa. Chance ei voinut osallistua Lontoon Olympialaisiin 1948, Kaikki ei ollut vielä menetetty. 1947 hän sai Guggenheimin apurahan tieteellistä työskentelyä varten Ruotsissa - se ei ollut kaukana Helsingistä, vuoden 1952 Olympiapaikkakunnasta. "Tämä oli viimeinen mahdollisuuteni tulla olympiaurheilijaksi (olympolaiseksi)" hän kertoi. "Paikka oli paras minulle, mutta tarvitsin vielä veneen, miehistön ja treenausta päästäkseni edustamaan maatani."

Vene Ruotsista - Italiaan harjoittelemassa

Olympiakomitea oli 1951 ilmoittanut, että 5.5 metrin kölliveneet tulevat uudeksi luokaksi Helsingissä. Yhdysvallat ei ollut koskaan vielä kilpaillut tässä luokassa. Chance tilasi 5.5-metrinen veneen ja ilmoitti sen talvella Genovan Regataan Italiassa. Veneen (Complex II US-1) suunnitteli ruotsalainen Arvid Laurin ja se rakennettiin Kungsörin venetelakalla. He toivoivat, että mahdollisen menestyksen mukana heidät valittaisiin edustamaan Yhdysvaltoja Helsingissä. Chance ja hänen ruotsalais-italialainen lainamiehistö ei ainoastaan saanut edustuspaikkaa vaan myös voitti regatan. Voitto oli kovalla työllä ansaittu. Chancen vene oli tullut perille vain viikko ennen kilpailua. Kilpailujen aikana satoi lunta ja tuulet olivat kovia. Chance tuskin tunsi purjehduskavereitaan. "Saavuin Genovaan purjehtimaan oudolla miehistöllä ja oudoilla vesillä," hän sanoi.

Purjehtimalla Tukholmasta Helsinkiin

Genovan Regatan jälkeen voittanut vene lähetettiin Ruotsiin, jossa Chance viimeisteli harjoitukset Olympialaisiin. Viikkoa ennen kisojen avajaisia Chance ja hänen täysin amerikkalainen miehistönsä nostivat purjeet suunnatakseen

Tukholmasta vaarallisille koillisille vesille, jotka johtivat Helsinkiin. Matkalla he joutuivat 10 mailin päähän neuvostoliittolaisesta ohjustukikohdasta. Neukat olivat hyvin salaperäisiä asemistaan ja pidättäisivät jokaisen veneen miehistön, joka tulisi sen lähelle. He eivät halunneet, että kukaan vakoilisi heitä ja jos pidätys tapahtuisi se kestäisi ainakin kaksi viikkoa. Veneessä oli jenkkilippu ylhäällä ja he yrittivät pysyä kaukana venäläisestä raketitukikohdasta, mutta purjeveneet ovat suureksi osaksi tuulen ja virtojen armoilla. "Juuri kun ohitimme Neuvostotukikohtaa tuuli tyyntyi ja virta alkoi viedä meitä kohti rajapoijuja, joilla alueraja oli mer-





kitty." Chance muistelee. "Kun toivottomasti lähestyimme neuvostoaluetta ja neuvostotykkiivene lähestyi pidättäkseen meidät, ilmestyi suomalainen tykkivene siniseltä mereltä ja ehti ennen venäläisiä pelastamaan meidät. He heittivät meille köyden ja hinasivat meidät turvaan." Pelastetut amerikkalaiset selvisivät Helsinkiin, jossa voittajasuosikkeja olivat norjalaiset, ruotsalaiset, tanskalaiset ja italialaiset. Kilpailu käsitti seitsemän lähtöä, joista jokaisen veneen huonoin tulos pudotettiin loppupisteistä.

Ensimmäinen purjehdus

Ensimmäinen päivä toi arviolta 6-8 m/sek lounaistuulen, joka purjehduksen kestäessä heikkeni puoleen voimistuakseen lopussa. Aamun pilvet olivat haihtuneet ja purjehduksen tapahtuivat kirkkaassa auringonpaisteessa.

5.5 metrin luokassa teki ruotsalainen Hojwa suuren vaikutuksen ja johti melkein koko kilpailun ajan. Startissa saksalainen Tom Kyle oli yli liian aikaisin ja kutsuttiin takaisin, teki nopean pyörähdyslipulla ja ehti radalle ensimmäisten joukossa. Aluksi johdossa oli Unique, perässään Encore Tom Kyle ja Gullvinge. Teresita hakeutui ensimmäisten joukossa länteen päin, mutta keli oli liian kova sille. Ensimmäisellä merkillä johti Encore ennen Hojwaa, joka pian nopean spinnumanöörin jälkeen siirtyi johtoon ja piti sen purjehduksen loppuun asti. Toisella slööriosuudella oli Gullvinge kakkonen ennen Encorea, Sjöhäxä ja Damoisellea, joka Mirtalan spinnukikan johdosta putosi kuudenneksi. Teresita oli kolmannellatoista sijalla. Ensimmäisen kierroksen lopussa johti Hojwa kahdella minuutilla ennen Encorea ja Gullvingeä. Noin minuutin päässä heistä tuli seuraava ryhmä, jossa olivat Sjöhäxä, Complex II ja Jill. Teresita oli rykäissyt itsensä kymmenenneksi. Maalissa Hojwalla oli kolmen minuutin etumatka Encoreen. Gullvinge oli kolmas, Complex II neljäs, Jill viides jne. Teresita päätyi kahdeksanneksi.

Toinen purjehdus

Tuuli oli heikko lounainen, aluksi 1-2 m/sek, täynnä tyyniä läiskä joihin saattoi juuttua, mutta purjehduksen edistyttyä se kasvoi jonkin verran ja oli lopulta 6 m/sek. Aurinkoista ja lämmintä, mutta lopuksi nousi maista uhkaava sade pilvi, joka antoi tuulta, mutta sade ei jaksanut tulla ulos merelle asti.

5.5-metrisistä starttasi Shoveller parhaiten sisälipulta ja Tam-Tam uloimmalta, jossa olivat Encore ja Mirtala. Keskellä linjaa oli edellispäivän voittaja Hojwa. Ensimmäisen lyhyen kryssin aikana meni Complex II johtoon Tam-Tam tiukasti perässään. Suunnilleen minuutin pääs-

sä käänsi Sjöhäxä ja Teresita. Viimemainitulle oli tuulen voimakkuus hyvin sopiva ja se purjehti hyvin vaikkakin maininki jonkin verran sitä häitösi. Viidentenä käänsi Mirtala, perässään Yeoman V ja Encore.

Ensimmäisen kierroksen meni Tam-Tam III hienosti ja aloitti seuraavan kierroksen ensimmäisenä, perässään Complex II ja Teresita, mikä oli ilahduttavaa. Muu järjestys oli seuraava; Mirtala, Encore, Jill, Yeoman V, De Ruyter, Hojwa ja Gullvinge.

Toinen kierros päättyi purjehduksellisesti jännittävästi. Complex II viihtyi paremmin kun tuuli oli voimistunut merkittävästi ja se ehti ohittaa Tam-Tam III:n 8 sekunnilla. Teresita puolestaan oli runsaan puolen minuutin päässä viimeksi mainitusta maalissa kolmantena, mikä tuli olemaan suomalaisten paras saavutus päivän kaikista purjehduksista.

Kolmas purjehdus

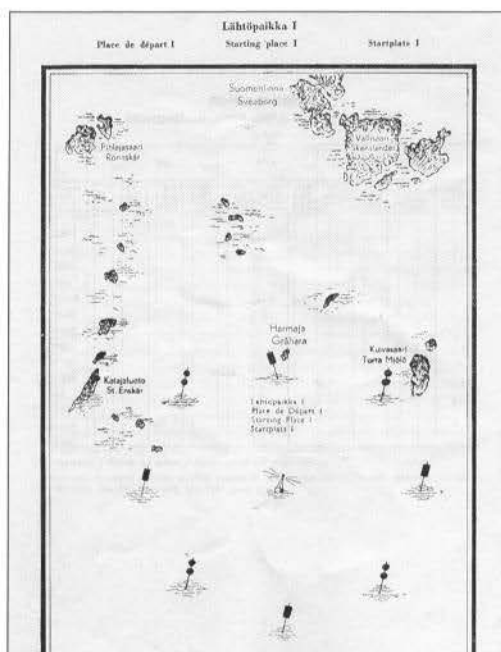
Puhalsi edelleen kovempaa ja tuuli oli puuskaista 8-9 m/sek, ja merenkäynti oli kohtalainen, siellä täällä vaahtopäitä, aurinko paistoi ja se antoi kaikelle juhlallisen leiman.

Britton Chance: Sitten kolmannessa kilpailussa tapahtui haaveri. "Olimme neljäntenä siinä kilpailussa kun voimakas tuuli rikkoi mastomme toppihelan." Chance muistelee. "Selviydyimme maaliin kymmenentenä sinä päivänä. Tulimme laiturin viideltä illan suussa. Oli löydettävä hitsaaja, joka korjaisi maston vielä samana päivänä koska meidän piti kokoontua seuraavaa kilpailua varten jo kello 8 seuraavana päivänä. Löysimme hitsaajan ja hän työskenteli keskiyöhön asti saadakseen maston korjattua. Sinä yönä menimme yöpuulle lopen väsyneinä."

De Ruyter ylitti lähtölinjan liian aikaisin ja joutui lähtemään uudestaan. Parhaiten lähti Tom Kyle, Encore ja Jill. Hojwa teki myös hyvän lähdön ja kulki lujaa tässä säässä, meni johtoon ja karkasi vähitellen kilpailijoiltaan kaikilla osuuksilla ja tuli maaliin melkein neljän minuutin erolla muihin. Lähdön jälkeen menivät Hojwa, Encore, Tam-Tam

III ja Complex II:n etelään päin ja oli mielenkiintoista nousisivatko ne sieltä johtoon. Ensimmäiset jotka lähtivät länteen päin pienemmän merenkäynnin toivossa olivat Teresita ja Unique. Toisella merkillä Hojwan johto oli n. 2 minuuttia Encoreen, joka johti klungaa johon kuuluivat Tom Kyle, Shoveller, Gullvinge ja Complex II. Teresita oli neljännellatoista sijalla.

Hojwa lisäsi johtoaan ja päätti toisen kierroksen 3 min. 40 sek. Encoren edellä, joka oli varma kakkonen. Shoveller oli noussut kolmanneksi seuranaan Sjöhäxä, Gullvinge, Damoiselle, Jill, Unique 20-30 sekunnin eroin. Hoj-



wan voittoaika oli toiseksi parhain kaikista luokista, vain 6-metrinen Llanoria oli 38 sek. nopeampi, mikä antaa hyvän käsityksen sen nopeudesta. Encore oli toinen maalissa uscita minuutteja ennen seuraavaa Shovelleria. Sitten tulivat Gullvinge, Sjöhäxa, Damoiselle, Unique ja Tom Kyle. Jill oli myös taistellut kärkijoukoissa, mutta joutui keskeyttämään saalingin helan murtuessa. Tam-Tam III:lla oli epäonnea maaliintulossa sen perän koskettaessa huonossa manööverissä De Ruyteria, joka protestoi sen ulos kilpailusta. Teresita tuli maaliin kahdentenatoista.

Neljäs purjehdus

Tuuli oli kääntynyt koilliseen, voimakkuus oli purjehduksen alkaessa n 2 m/sek, mutta kasvoi jonkin verran ja oli enimmäkseen 3-4 m/sek lisänä muutama voimakas sadekuuro. Tuulen kääntymistä merenkäynti oli asettunut, mutta jäljellä oli maininkia, joka häiritsi veneitä. Tuulen suunnan muututtua purjehdittiin rata 3-4-6, jolloin ensimmäinen osuus meni kohti koillista ja kierrettiin merkki Kuivasaaren lähellä.

Vaikutti siltä, että kannattaisi lähteä ulommalta lipulta, mikä voisi antaa paremman tuulen ja olisi lähempänä ensimmäistä kiertomerkkiä.

Britton Chance: Seuraavana päivänä amerikkalaiset ehtivät kokoontumispaikalle ajoissa, mutta he oli väsyneitä ja uupuneita edellisen päivän katastrofista. He sijoituivat yhdenneksitoista - väsymyksen johdosta. Heidän mitalien tavoittelunsa oli jäämässä haaveeksi, mutta eivät ne tavoittamattomissa vielä olleet.

Damoiselle teki erinomaisen lähdön paukun kohdalla paapuurin halsseilla ulommalla lipulla. Yeoman V lähti hyvin matkaan Mirtalan luuvartissa, joka sekin oli lähtenyt hyvin. Sjöhäxa pääsi vapaaksi näistä molemmista ajaen alemmaa kurssia ohittaen ne leen puolelta. Hojwa lähti myös hyvin ja oli pian johtoklungassa. Teresita lähti keskeltä ja löi pian paapuurin halsseille, jota seurasi koko laivue, siitä huolimatta, että olisi pitänyt huomata, että aikaisemmassa lähdössä oli chanssit saatu menemällä pohjoiseen. Ensimmäisen slöörin jälkeen oli järjestys seuraava: Sjöhäxa, Yeoman V, Mirtala, Hojwa, de Ruyter ja Encore. Teresita oli kahdestoista vene.

Sjöhäxa kulki loistavasti ja johti ensimmäisen kierroksen lopussa puolelloista minuutilla perässään Encore, Yeoman V, Hojwa ja De Ruyter. Gullvinge ja Teresita olivat vastaavasti kolmannella- ja neljännellä sijalla. Mutta sijoitukset eivät olleet lainkaan selvät ennen toisen kierroksen kiihkeätä kamppailua. Sjöhäxa ja Encore tekivät kolme lyhyttä luovia ennen maalilinjaa kun ensin mainittu me-

nee maaliin voittajana 14 sekunnin erolla, kolmantena tulee Hojwa, joka oli mennyt hyvin vaikkakaan ei ollut sen toivesää, 22 sekunnin erolla voittajaan. Mirtala oli 2 sekuntia perässä, sitten Unique, Shoveller jne. Yksitoista ensimmäistä venettä oli 2 minuutin sisällä maalissa. Teresita päätyi yhdenneksitoista, vaikkakin oli odotettu sen kulkevan paremmin kevyessä tuulessa, joka vallitsi kilpailun alkuvaiheissa.

Lepopäivät olivat tarpeen

Neljää ensimmäistä kilpailupäivää seurasi kaksi lepopäivää, joita kilpailijat arvostivat paljon. Oli ollut fyysisesti rasittavaa purjehtia niin intensiivisesti, sää oli aiheuttanut varusteiden kastumisen eivätkä ne olleet kuivuneet, mikä aiheutti epämukavuutta. Useimmat osanottajat hyödynsivät lepoajan veneiden pohjen puhdistamiseen ja purjeiden ja takiloiden tarkistamiseen.

Viides purjehdus

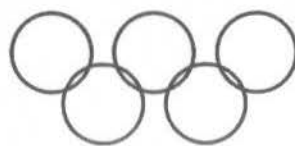
Purjehdukset jatkuivat lauantaina 26. heinäkuuta samassa kurjassa säässä, mikä oli vallinnut osaa edellisten purjehdusten aikana. Maan yllä roikkui raskaita sadepilviä ja silloin tällöin tuli sadekuuro kilpailualueen ylitse. Tuuli vaihteli sekä suunnaltaan, että voimakkuudeltaan, muuta pysyi pääasiassa lounaassa ja arvioitiin 2-3 m/sek. Ei ollut mikään kesäsää ja lähdettiin siitä, että purjehtijat pukeutuivat lämpimästi kestääkseen ns. "pohjoisen kesän".

Britton Chance: Viidennessä kilpailussa amerikkalaiset sijoituivat kolmanneksi. Mutta vieläkin tärkeämpää oli, että norjalaiset olivat vasta kahdensitoista. Amerikkalaisten unelma kullasta eli yhä - vaikkakin niukasti.

5.5-metrisistä kutsuttiin Yeoman V ja Mirtala takaisin liian aikaisen lähdön takia. Joukko pysyi hyvin kasassa ja veneiden sijat voitiin todeta vasta niiden lähestyessä ensimmäistä kääntömerkkiä. Encore johti 25 sekunnilla, sitten seurasi kisojen erikoisin vene Unique, Complex II, Gullvinge ja Tom Kyle. Teresita oli neljäntenatoista.

Slööriosuuksilla tapahtui huomattavia muutoksia sijoituksissa ja kun ensimmäinen pitkä luovi alkoi johdossa oli Tom Kyle seuranaan Hojwa, Gullvinge, Encore ja Complex II, Teresita oli nousut kymmenenneksi. Luovin aikana sijoitukset muuttuivat edelleen ja ensimmäisenä kääntömerkille isolla erolla tuli Unique sitten tulivat lähekkäin Gullvinge, Complex II, Hojwa ja Tom Kyle. Seuraavan kahden slööriosuuden aikana ei muutoksia paljon tapahtunut, mutta täytyy todeta, että Complex II ohitti Gullvingen ja oli toisena. Viimeisellä luovilla tuulen tyyntyessä se oli liian heikko Hojwalle, joka oli tsempannut hyvin tähän

XV OLYMPIA HELSINKI 1952



PURJEHDUS

YACHTING • YACHTING • SEGELING

HARMAJA • LIUSKASAARI
HELSINKI • HELSINGFORS

KILPAILUOHJELMA
PROGRAMME DES CONCOURS
PROGRAMME DE EVENES

20.-28. 7.



asti kovantuulen ominaisuuksistaan huolimatta. Hojwa teki parhaansa vahtiakseen vaarallisimpia kilpailijoitaan, mutta ei voinut mitään ja putosi seitsemänneksi. Unique voitti yli minuutin erolla, mutta sen jälkeen veneitä tuli maaliin hyvin lyhyin väliajoin ja kaikki 16 venettä olivat maalissa kuuden minuutin sisällä.

Kuudes purjehdus

Viimeistä edellisessä purjehduksessa olympialaisista mitalista sunnuntaina huomasi, että jännitys oli nousevaa laatuun. Katsoja-alusten määrä oli kasvanut ja kiinnostus veneiden sijoituksiin päivän purjehduksessa kuin myös sen vaikutus sijoitustaulukkoon oli kosketeltavaa.

Jälleen puhalsi lounaasta 3-4 m/sek voimakkuudella ja se ei vaihdellut. Merkittävää merenkäyntiä ei ollut, näkyvyys oli hyvä vaikka oli pilvistä, mutta välillä aurinko kurkisti esiin.

Lähdössä onnistui Encore parhaiten Uniquen, Mirtalan ja Hojwan seurattessa tiiviisti. Niistä, jotka olivat lähteneet sisälipulta, löivät Complex II, Yeoman V ja Sjöhäxa paa-puurin halsseille ja menivät länteen. Se osoittautui suotuisaksi ja Complex II saavutti ensimmäisenä kääntömerkin ja johti sen jälkeen vaihtelevalla etumatalla 5.5m luokkaa. Ensimmäisenä etelään lähtenyt Encore saapui ensimmäiselle merkille heti Complex II:n jälkeen ja piti radan loppuun asti sijoituksensa. Teresita oli pitkän aikaa viidentenä, mutta putosi viimeisellä kierroksella kahdeksanneksi. Hojwalle sää oli liian kevyttä, he olivat odottaneet kovempaa tuulta purjehduksen ajaksi ja käyttivät kovan tuulen isopur-jetta, mikä oli liian litteä. Oltuaan suuren osan purjehduk-sen aikana jonon keskellä se päätyi yhdeksännelle sijalle Teresitan jälkeen. Shoveller oli aluksi kuudentena, mutta ensimmäisellä pitkällä luovilla se nousi neljänneksi ja ohit-ti vielä viimeisellä luovilla Jillin ja oli lopussa kolmantena. De Ruyter putosi sijoissa kun taas Sjöhäxa nousi yhdek-sänneltä sijalta kolmanneksi pudottuaan viimeisellä slöö-riillä takaisin ja tuli maaliin neljäntenä.

Britton Chance: Kuudennessa kilpailussa Chance ja hä-nen miehistönsä tulivat maaliin 26 sekuntia ennen norjalai-sia.

Finaalipurjehdus

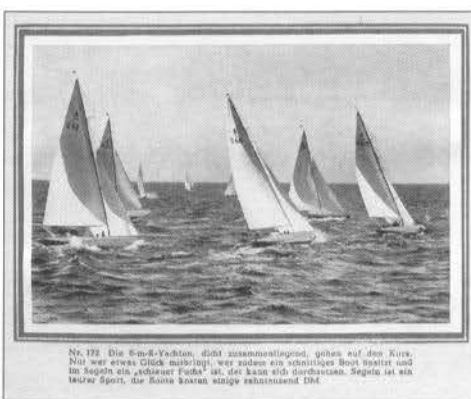
Olympiapurjehduksien viimeisenä päivänä vallinnut kau-nis kesäsää, antoi lopulta mukavan muiston tästä suuresta kansainvälisestä tapahtumasta. Tuulen suunta oli lounainen, alussa hyvin heikko 3 m/sek. Ei ollut mitään merenkäyntiä ja näkyvyys oli hyvä. Aurinko paistoi ja oli vaihteen vuoksi lämmintä, mikä houkutteli osanottajat käyttämään kyseisen maansa olympiapukuja. Kukin toivoi, että kansallisten sym-bolien esilletuominen toisi hyvä onnea tässä ratkaisevassa kilpailussa. Mitalien kohtalo riippuisi viimeisen päivän tu-loksista ja monet kipparit ajattelivat pitävänsä sijoituksensa vahtimalla kilpakumppaneitaan ryhtymättä tavoittelemaan riskillä parempaa sijoitusta. Taistelu oli kovaa ja jälkeen-päin ajatellen parhaat voittivat.

Katsoja-alusten määrä oli edelleen lisääntynyt ja kaikki olivat hyvin kiinnostuneita veneiden sijoituksista ja pisteis-tä ja mahdollisista mitalimahdollisuuksista.

Purjehdettava rata oli jälleen n 6-4-2. Sjöhäxa sai par-haan lähdön seuranaan Encore, Tom Kyle, Unique ja Te-resita. Viimemainitulla oli toivesää, se kulki loistavasti ja syntyi kaksinkamppailu Complex II:n ja Teresitan välille, jotka molemmat olivat A. Laurin suunnittelema samana vuonna. Voittajaksi tuli amerikkalainen, joka leikkasi maa-lilinjan 1.5 minuutin etumatalla. Teresita oli ensimmäisen kierroksen jälkeen ensimmäinen vain 15 sekunnin kaulalla ja sitten toisen kierroksen slööreillä Complex II lopulta meni johtoon. Muista veneistä kärjessä olivat Unique, Jill, Encore ja Sjöhäxa, joka oli vaarallisen lähellä voittaa prons-simitalit Hojwalta, jolle päivän sää oli liian kevyt sen tullessa maalin toiseksi viimeisenä. Hojwan sijoittuminen mitalille johtui paljon sen erinomaisista kovan tuulen pur-jehduksista, joita oli monena päivänä. Kolmantena maaliin tuli Unique perässään Jill, Encore, Sjöhäxa, Gullvinge ja



6.



7.

Kuvatekstit:

1. Kauko Räsänen suunnittelema muistomitali Olympialaisia varten. Se jaettiin kaikille osallistu-neille.
2. Frisk Bris -lehden kansi mallia 5/1952. Kuvas-sa kuutonen Ralia.
3. Frisk Bris:ssä vuonna 1952 julkaistu kuva italia-laiskuutos Cioccasta.
4. Kartta kilpailualueesta.
5. Olympiapurjehdusten kilpailuohjelman kansi. Hinta oli 100 sen aikaista markkaa.
6. Voittoisa Complex 2:n miehistö.
7. Saksalainen tupakka-askista saatu Olympia-ai-heinen keräilykortti.

Tam-Tam III. Protestien jälkeen putosivat Jill ja Tam-Tam III pois. viimeisestä purjehduksista. Encoren neljäs sija riitti hyvin hopeamitaleihin, mutta kultamitaliin olisi tarvittu voitto viimeisenä päivänä.

Britton Chance: Finaalipurjehduksesta tuli hermoja raastavan. Voittaakseen kultaa amerikkalaisten oli oltava ensimmäisiä ja norjalaisten oli oltava neljänsiä tai sen alle. Kilpailu oli 7 mailin pituinen ja amerikkalaiset leikkasivat maalilinjan minuutti 34 sekuntia ennen muita. Toisesta sijasta taisteli kuumasti ryhmä veneitä, jossa myös norjalaiset olivat. Tämän ryhmän veneet ylittivät maalilinjan sekunnin välein toisistaan. Suomalaiset olivat hiukan brittien edellä. Norjalaiset tulivat neljäntenä. Amerikkalaiset olivat voittaneet kultaa. 39 vuoden iässä Chance oli saavuttanut olympialaisen unelmansa. ”Siinä tuli kovin tunteelliseksi kun oli lyönyt itsensä läpi USA:n puolesta,” hän sanoi. ”Mutta se oli myös tuskallinen kokemus ja olin tyhjiin ammennettu.”

Mitalistien saavutukset

Complex otti 5.5-metrin luokan kultamitalin hiukan yllättäen voittaessaan regatan lopussa kaksi kertaa peräkkäin. Sillä yhteensä kolme ensimmäistä sijaa, yksi kolmas, yksi neljäs, yksi kymmenes ja yhdestoista. Niille, jotka tiesivät miten paljon Britton Chance oli pannut veneen trimmaamiseen ja miehistöön, oli luonnollista että hän voitti. Purjehduksia ennen keskustellessamme lähinnä ruotsalaisten konstruktöörin suunnittelemista kilpaveneistä kertoi professori, että ”Complex II:n suunnittelija Laurin ja minä olemme puhuneet asiasta ja uskoimme menestykseen”.

Encore ei ollut kertaakaan ensimmäisenä maalissa eikä ollut aavistustakaan heidän vaarallisuudestaan ennen kuin regatan lopussa aloimme laskea yhteen purjehdittuja pisteitä. Kävi ilmi, että se oli korkealla pistetaulukossa saavutettuaan niin monta kakkossijaa, yhteensä neljä, sekä yhden neljännen, viidennen ja kymmenennen. Se, että norjalainen 5.5-metrinen on vaarallinen, tiedettiin heidän menes-

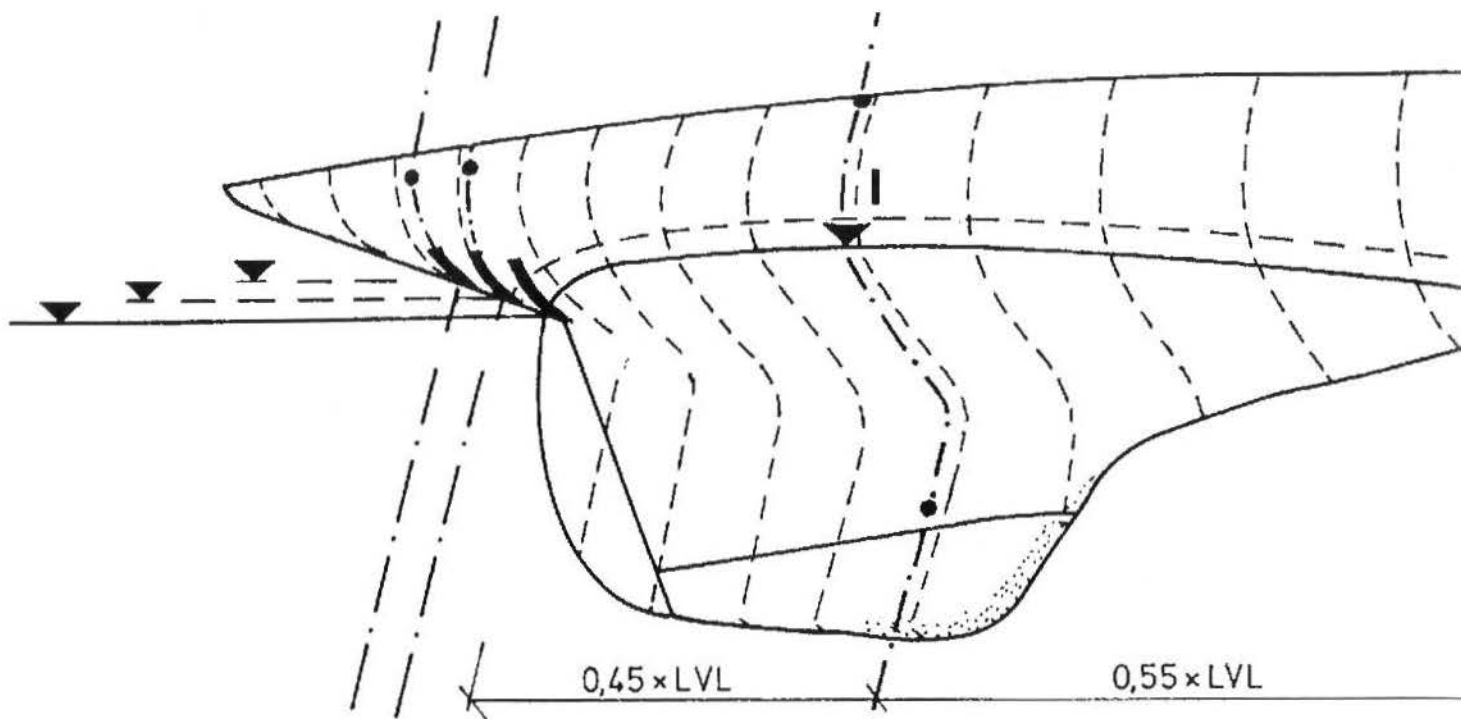
tyksensä ansiosta Sandhammissa. Ja vielä yksi asia, kunnia rouva Lundelle, joka oli kolmantena ”miehistössä” Encoressa. Kaiken kaikkiaan rohkeaa ja reipasta, lisäksi hänestä tuli ensimmäinen nainen, joka oli saavuttanut purjehduksessa olympiamitalin, ja senkin hyvin kovassa kilpailussa veneluokassa, joka vaatii hyvin paljon harvalukuiselta miehistöltä.

Kovan tuulen vene Hojwa oli hyvä kun tuuli enemmän ja oli merenkäyntiä, mutta se oli hiukan äärimmäinen niin moneen purjehdukseen, joissa olosuhteet vaihtelevat. Se menestyi alussa ja kilpailijat iskivät silmänsä siihen ja vahvistivat sitä enemmän kuin muita kilpailijoitaan. Pronssimitalinsa se voitti kahdella ensimmäisellä, yhdellä kolmannella, seitsemännellä, yhdeksännellä, kymmenennellä ja kolmannella sijalla. Ne, jotka olivat tavanneet ruotsalaiset purjehtijat purjehdusten aikana saivat vaikutelman, että Hojwan trimmaamiseksi työskenneltiin paljon ja, että herrat Wassén ja Ohlsson olivat tehneet kaikkensa tuodakseen mitalit kotiin.

Britton Chance: Chance nautti Olympialaisista niin paljon, että hän aikoi pysyä yhteydessä niihin - mutta ei kilpailijana. Rooman olympialaisiin hän valmensi USA:n 5.5-metrinen miehistöä ja he voittivat kultaa. Toinen olympiaryhmä, jota hän valmensi kahdeksan vuotta myöhemmin voitti pronssia. Monet entiset urheilijat puhuvat kuinka järjestelmällisyys, jonka he urheilussa olivat omaksuneet auttoi heitä muissa ammateissa. Britton Chance, päinvastoin, kiittää taas tiedettä monista hänen urheiluosaavutuksistaan. Niinpä hän arvostaa saamaansa Yhdysvaltojen kansallista tiedemitalia yhtä paljon kuin Olympia kultamitaliansa. ”Olen omistanut elämäni tekemällä hyvin tarkkoja instrumentteja ja kokeita,” hän sanoi. ”Samaa olen toteuttanut kun olen maksimoinut veneideni nopeuden erilaisissa sääolosuhteissa. Ajattelenkin sen olevan tieteellistä purjehdusta.”

Olympia-purjehdukset 20-23. & 26-28. 7. 1952, Harmaja, Helsinki, lopputulokset:

1. Britton Chance / M. Schoettle, E. White, S. White Jr.	Complex II, US-1 Arvid Laurin 1952	4-1-10-11-3-1-1	5751
2. Peder Lunde / V. Lunde, B. Falkum-Hansen	Encore, N-11 Bjarne Aas 1952	2-5-2-2-10-2-4	5325
3. Folke Wassén / C. Ohlson, M. Wassen	Hojwa, S-6 E. & C-E. Ohlsson 1951	1-10-1-3-7-9-13	4554
4. D.M. Bello	Sjöhäxa, P-1(S-1) Arvid Laurin 1952	6-4-5-1-8-4-5	4450
5. R. Vollenweider	Gullvinge, A-1(L-1) Tore Holm 1950	3-9-4-7-2-7-6	3982
6. R.S.G. Perry	Unique, K-7 Jan H. Linge	11-11-7-5-1-11-3	3727
7. L.N. Horsfield	Shoveller, KS-19	12-13-3-6-6-3-8	3338
8. H. Dittmar	Teresita, L-10 Arvid Laurin 1952	8-3-12-10-9-8-2	3292
9. H. Lubinus	Tom Kyle, G-1 Rasmussen 1952	7-14-8-8-4-6-9	2845
10. Dario Salata	Mirtala, I-2 C. Sangermani 1951	9-6-9-4-13-12-7	2618
11. P. Ohff	Jill, D-2 Tore Holm 1951	5-7-ret-13-5-5-dsq	2469
12. Henri Copponex	Tam-Tam III, Z-2 Henri Copponex 1950	13-2-dsq-14-15-13-dsq	1674
13. W. De Vries Lentsch Jr.	De Ruyter, H-1 De Vries Lentsch 1952	14-8-11-12-14-10-12	1582
14. J. Roux-Delimal	Damoiselle, F-2	10-16-6-15-16-15-11	1455
15. R.H. Symonette	Yeoman 5, BA-4 Charles Nicholson 1952	15-12-13-9-12-16-10	1428
16. K. Alexandrov Burevestnik	SR-1	16-15-14-16-11-14-14	971



Mittamerkkimysteeri

Hannu Pohjanpalo

Metriset purjeveneet ovat konstruktioveneitä, jotka mittasäännön mukaisesti mitattuna saavat lopputulokseksi oman luokkansa mittaluvun. Viitokset, viisviitokset, kuutoset, kasit, kympit ja kaksitoistametriset kilpailevat mittasäännön mukaan mitattuina tasaväkisesti luokissaan.

Mittauksen tuloksena saadaan mittakirja, joka tulee olla jokaisella kilpailevalla veneellä voimassa. Veneeseen tehtyjen muutosten jälkeen vene pitää mitata uudestaan.

Mittauksen tuloksena veneen runkoon, kanteen ja rikiin laitetaan mittamerkit, joista tuomaristo voi todeta kaiken olevan kunnossa. Vanhan veneen uudelleenmittaus ja kelluminen rungon mittamerkeillä on työläs tehtävä. Kasiliiton Hannu Pohjanpalo kertoo seuraavassa kasien mittauksesta, mutta ohjeet mittauksen valmistelusta ja tekniikasta pätevät kaikille luokille.

Kahdeksikoilla mittaukset ovat nyt maailmanmestaruuskisojen edellä ajankohtainen asia. Tässä esitetään sekä mittauksen valmistelut että itse mittaus ja laskennat. Ohjeet soveltuvat pienin muutoksin myös muille metrisille luokille. Mittalukuriippuvat mitat on alla ilmaistu R-tekijän avulla, kahdeksikoille siis $R = 8$. Itse säännöt löytyvät esimerkiksi internet-osoitteesta www.8mr.org.

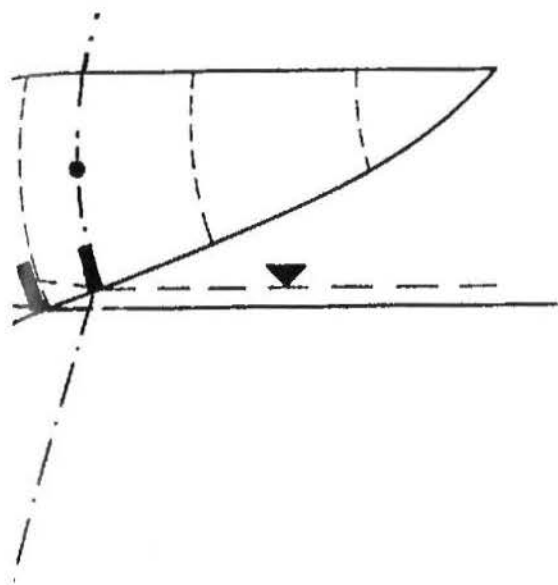
Käytännöllisintä on suorittaa syksyllä punnitus, ketkan mittaus sekä vesilinjan merkintä alla kerrotussa varustuksessa. Näiden perusteella vene telakoidaan vaateriin ja varsinainen mittaus voidaan suorittaa. Mikäli tätä ei ole syksyllä tehty tai se on tehty liian hätäisesti, on paras aloittaa keväällä dippaamalla vene oikeassa varustuksessaan veteen ja vesilinjan merkinnän ja ketkan mittauksen jälkeen uudelleen ylös mittausta varten. Mittausta ja mittaluvun laskentaa ei voi tehdä, jollei vesilinja ole tarkkaan tiedossa.

Tässä artikkelissa lähdetään siitä että mittamerkkejä ei ole olemassa, eli niiden paikat etsitään ja mittaus ja laskennat perustuvat löydettyihin pisteisiin. Jos merkit ovat olemassa ja ne jäävät kokonaan näkyviin vesilinjaa tutkittaessa oikeassa varustuksessa, tehtävä on jonkin verran helpompi.

Punnitus

Kahdeksikkojen mittaussäännön mukaan punnitusta varten veneessä on oltava seuraava varustus:

- isopurje, genoa, spinnu
- masto, puomi, spinnupuomi
- seisova riki; juokseva riki voi puuttua
- ankkuri, vähint. 16 kg, 40 m vähint. 15 mm:n köyttä
- vinssit, 2 kampea
- genoan ja spinnun kääntöplokkit
- rallit
- suorituskykyyn ja trimmaamiseen liittyvät sähkö- yms. laitteet
- kiinteä pumppu tai käsipumppu letkuineen



Veneensuunnittelija on merkinnyt piirustuksiin mitta-merkkien paikat. Mittaamalla vene varmistetaan laskelmat ja että ne ovat vanhassa veneessä kohdallaan. Usein uusintamittauksessa riittää, että vene kelluu merkeillään.

Punnitus tehdään kalibroidulla ja nollatulla puntarilla. Kovalla tuulella mittausta ei ole syytä tehdä, sillä mittaustulos heittelehtii liikaa ja tulos on lisäksi systemaattisesti liian suuri sivuttaispaineen takia. Tuulenpaineen voi minimoida kääntämällä keulan tuuleen mittauksen ajaksi.

Koska eri syistä lukemat heittelehtivät joka tapauksessa jonkin verran, on odotettava ensin pieni hetki nosturin pysähtyttyä. Mikäli lukemat edelleen heiluvat, merkitään ylös lukusarja yksi lukema joka viides sekunti minuutin ajan, ja lasketaan näistä keskiarvo.

Punnituksesta tehdään pöytäkirja, josta käy ilmi veneessä oleva varustus, käytetty vaaka, sen kalibrointiaika, kehikon paino, jollei sitä huomioida vaa'an nollauksessa (jos huomioidaan, siitä tehdään merkintä pöytäkirjaan), sekä mittauspaikka. Pöytäkirjan allekirjoittaa mittaaaja, veneen omistaja sekä yksi ulkopuolinen todistaja.

Vesilinja

Vesilinja merkitään samassa varustuksessa kuin punnitus. Merkintä ja mittaus tapahtuu veneen ulkopuolelta jollasta. On varottava ottamasta voimakkaasti tukea veneestä, jotta se ei vaikuta vesilinjaan. Seuraavat mittaukset on syytä tehdä:

- freeboard aivan keulassa sekä aivan perässä
- vesilinjamerkintä vedenkestävällä tussilla molemmin puolin perän läheltä niin läheltä kuin on käytännöllistä
- vesilinjamerkintä molemmin puolin läheltä vesilinjankeskikohtaa (noin 55 % vesilinjankaulanpuoleisesta päästä)
- vesilinjamerkintä molemmin puolin niin läheltä keulaa kuin on käytännöllistä

Mikäli vedenpinta ei ole täysin tyyni, freeboard-mittauksiin saadaan lisää tarkkuutta asettamalla mittanauhan pää siten että puolet ajasta pää on upoksissa ja puolet pinnan yläpuolella. Samalla tavalla voidaan tarkentaa keskikohdan vesilinjamerkintää.

Vesilinjamerkinnät on helpompi tehdä käyttäen hyväksi lyhyttä lankun kappaletta. Kalikka asetetaan veden pintaan vaakatasoon siten että puolet ajasta sen pää on veden alla. Merkintä tehdään lankun yläreunaan. Telakalla merkinnät voidaan siirtää todelliseen vesilinjaan vatupassilla. Sen voi mittamieskin tehdä, jos kalikka pannaan talteen tai sen korkeus merkitään muistiin.

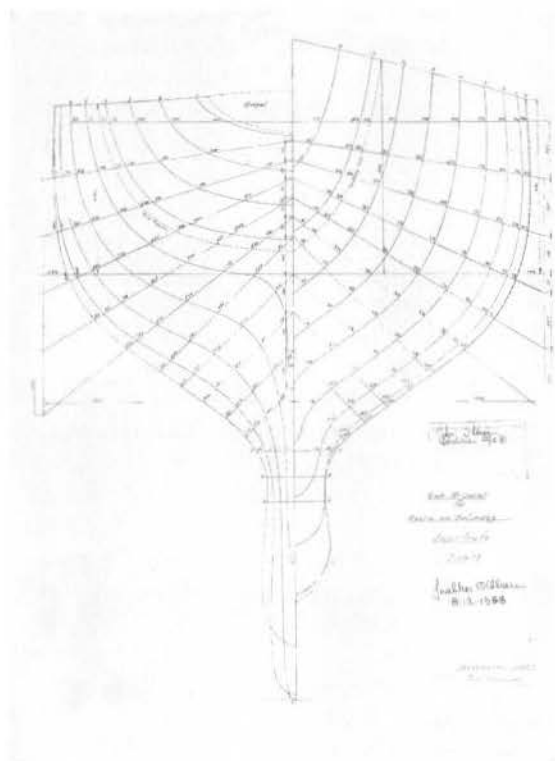
Ketka

Ikävä kyllä kaikki veneet eivät säilytä muotoaan telakalla. Siksi ketka on mitattava jo vesillä, jotta telakalla vene saadaan samaan ryhtiin. Jos ketkaa ei mitata eikä venettä tueta, äärimittauksista rekonstruoitu vesilinja ei täsmää keskiveneen vesilinjamerkkien kanssa.

Ketka voidaan mitata pingottamalla suora lanka perästä keulaan sopivalla muutaman kilon punnuksella ja mittaamalla sen etäisyys kannesta tai ruffista eri kohdissa. Koska kajuutta on yleensä langan tiellä, langan peräkiinnitys voidaan tehdä esim. puolen metrin koolinginpätkän (ja sen päällä joku liukas esine, esim. vasaran varsi) yli, jonka voi tukea esim. takapollariin.

Telakointi

Vene tunkataan suoraan asentoon ja kiilataan siihen lujilla kiiloilla. Tunkit nimittäin falskaavat jonkin verran ja huonot puukiilatkin painuvat kasaan. Vasen-oikea-suunta saadaan riittävällä tarkkuudella pitkällä vatupassilla. Tässä on otettava huomioon se että partaat eivät ole välttämättä samalla korkeudella vedenpinnasta: Veistetään erotuksen paksuinen kalikka ja asetetaan se matalammalle partaalle. Asetetaan suora koolinki sen ja toisen partaan päälle ja vatupassi koolingin päälle. Nyt vene tunkataan vasen-oikea-suunnassa niin, että vatupassin mukaan se on suorassa. Vatupassimittaukset varmistetaan aina kääntämällä passi toisin päin.



Etu-taka-suunta on työläämpi. Tee koolingin kappale pituudeltaan millilleen freeboard keulassa miinus freeboard perässä, ja tue se aivan veneen perään tarkalleen pystysuoraan. Vene tulee suoraan, kun nyt keulan ja koolingin yläreunan korkeus ovat tasoissa. Kiinnitä veneen keulaa ja perää vasten, mutta irti veneestä, pystysuorat rimat. Kiinnitä rimoihin n. 20 m pitkän läpinäkyvän vesiletkun päät, täytä letku vedellä/pakkasnesteeellä niin, että esim. keulassa veden taso on keulan kohdalla. Tarkista ettei letkuun ole jäänyt kuplia – yksikin kupla pilaa koko mittauksen. Tunkkaa sen jälkeen keulaa tai perää niin, että veden taso on millilleen saman verran alle tai yli keulan tason kuin perän koolingin yläreunan tason. Tarvittaessa lisää tai poista vettä letkusta. Ennen kuin hyväksyt asennon, tarkista vielä molemmat päät.

Seuraavaksi on tarkistettava ketka. Viritä ketkalanka samoin kuin vedessä ja kiilaa tai tunkkaa koolingeilla keulaa ja perää niin että ketka vastaa vesillä tehtyä mittausta. Tämän jälkeen tarkista uudelleen vesiletku edellä esitetyn mukaisesti.

Kun vene on telakoitu suoraan, myös ketka huomioiden, mittamies voi hoitaa loput. Huomaa, että omistaja vastaa siitä että mittamerkit on oikein asetettu, ellei mittamiehen kanssa ole vastuusta toisin sovittu.

Huom: Älä tilaa uutta isopurjetta, ennen kuin mittausta on valmis ja mittaluku laskettu. Mittauksen perusteella voidaan laskea, mikä on optimaalinen takaliikin pituus, jotta mittaluvuksi saadaan juuri haluttu arvo, katso kohdasta Laskennat jäljempänä.

Rungon mittausta

Mittauksen voi aloittaa vaikkapa mittaamalla ensin veneen kokonaispituuden. Tarkista, että perän vaakituskalikka on tarkalleen pystysuorassa ja sen takareuna veneen takareunan kohdalla. Veneen kokonaispituus on nyt kyseisen koolingin takareunan etäisyys keulasta.

Vesilinjan mittausta varten on syytä varata pari kolmemetristä koolinkia, toinen keulaan ja toinen perään. Koolingit asetetaan vaateriin korkeudelle, joka vastaa mitattua freeboardia aivan keulassa ja aivan perässä. Koolingin toinen pää tulee joko runkoon kiinni

tai muutaman sentin päähän siitä. Keulaan ja perään asetetaan punnus ohuen narun päähän, niin että se ohittaa hipoen koolingin. Ohituskohtaan piirretään ohut viiva. Tämän viivan etäisyys koolingin veneen rungon puoleisesta päästä lisättyä mahdollisella muutaman sentin erotuksella rungosta on keulan/perän ylitys (overhang). Mikäli mittaustuntuu epävarmalta, se on syytä toistaa



Mittamerkkien paikat siirretään maahan tasolle käyttäen apuna luotilankaa vesiasistassa.

muutaman kerran ja ottaa näistä keskiarvo. Koska varsinkin perässä vene on hyvinkin luisu, kahden millin virhe korkeussuunnassa vastaa noin sentin virhettä vesilinjan suunnassa!

Suolattoman veden vesilinja saadaan nyt periaatteessa vähentämällä kokonaispituudesta ylitykset perässä ja keulassa. Paikka merkitään tilapäismerkein sekä keulaan että perään.

Ennen kuin vesilinjaa todella ruvetaan laskemaan, on kuitenkin ensin arvioitava haluttu turvamarginaali. Kun mittausta on aikanaan tehty, veneen on kelluttava niin että mittamerkkien merkitsevät reunat ja kulmat näkyvät kokonaan, suolattomassa vedessä siis tietenkin suolattoman veden mittamerkit. Jotta ei tarvitse riidellä kilpailun järjestäjän kanssa siitä, näkyvätkö merkit kokonaan vai eivät, kannattaa valita muutaman millin turvamarginaali kor-

keussuunnassa. Saatat ajatella, että kevennetään venettä tarvittaessa niin että mittamerkit tulevat kokonaan näkyviin – näin ei voi tehdä, sillä painon vähentäminen saattaa kasvattaa mittalukua painorangaistustekijän kautta. Kun sopiva turvamarginaali on valittu, esimerkiksi 4 mm, vesilinjamerkit asetetaan tämän verran ylemmäs. Merkitse selvästi että näihin paikkoihin, siis keulaan, perään ja kohtaan 0,55*LWL (ks. alla), tulee makean veden merkit.

Tässä vaiheessa on myös mahdollista miettiä, tuleeko veneen painoon muutoksia, sillä ne voidaan kompensoida turvamarginaalia valittaessa. Vesilinjan korkeuden herkkyyys painonmuutoksille on yksinkertaisesti vesilinjan alan käänteisluku, esimerkiksi Sagitalla 100 kg lisäys laskee vesilinjaa $100/1,025/17,1 = 5,7$ mm. Vaikka todellisuudessa vesilinja-ala vaihtelee painonmuutoksen funktiona, tämä tarkastelu soveltuu aivan riittävän hyvin pienille muutoksille. Toinen pientä epätarkkuutta aiheuttava tekijä on se, mihin etutaka-suunnassa painomuutos kohdistuu: jollei se tapahdu lähellä vesilinja-alan keskipistettä, muutos on toisessa päässä suurempi kuin toisessa.

Koko mittausta ja laskentaprosessi perustuu kuitenkin suolaisen veden mittauksiin, joten seuraavaksi etsitään varsinainen, siis suolaisen veden, vesilinja. Tähän tarvitaan vesilinjan pinta-ala, veneen paino sekä mittausta paikka. Helsingissä veden ominaispaino on 1,002, jolloin voidaan laskea että suolaisessa vedessä, jonka ominaispaino on 1,025, vene kelluu $(1,025-1,002)/1,002$ * paino/LWL-ala ylempänä. Vesilinja-alan voi arvioida mittaamalla vesilinjatason leveyden eri kohdissa ja ynnäämällä nämä puolisuunnikasalat ja kolmiot. Sagitalla, jonka suolattoman veden vesilinja on 9,30 m, kokonaispituus 14,39 m ja suurin leveys 2,60 m, tämä pinta-ala on 17,1 m². Kovin suurta tarkkuutta tässä ei tarvita, vastaavan kahdeksikoon LWL-pinta-alan voi vaikka arvioida tämän perusteella. Näin saadaan suolavesilinjan etäisyys korkeussuunnassa; Sagitalla se on 11 mm.

Seuraavaksi etsitään merkityn, turvamarginaalilla pidennetyn, suolattoman vesilinjan alapuolelta vastaavat suolavesilinjapisteet, Sagitalla 23 mm

taaksepäin keulassa ja 51 mm eteenpäin perässä. Nämä pisteen merkitään veneeseen – näihin kohtiin tulee suolaisen veden vesilinjamerkit – ja vesilinjakoolingit nostetaan tähän uuteen mittauksen perustasoon. Nyt voidaan mitata todelliset keulan ja perän ylitykset ja niiden perusteella vesilinja.

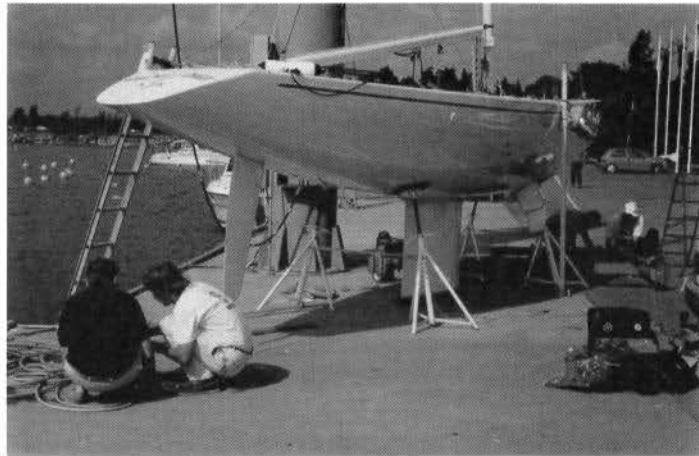
Vesilinjakoolingista etsitään nyt kohta, jossa runko on 120 mm (0,015*R) korkeudella. Helpoiten se käy tekemällä 120 mm leveä suorakulmainen laudan kappale. Jälleen löydetty kohta merkitään sekä veneeseen että koolinkiin, ja mitataan koolinkia pitkin kohdan etäisyydet vesilinjan kohdasta.

Nyt löydettyjen LWL+120 mm -pisteiden kohdalle viritetään poikittain koolingin pätkät vaateriin ja etsitään kannen reunalta kohdat, joissa riippuva punnus sivuaa tätä koolinkia. Kannelta on syytä tarkistaa että pisteet ovat yhtä etäällä keulan ja perän keskipisteistä. Keulassa etsitään tästä LWL+120 mm tasosta 400 mm (0,05*R) ylempänä olevat pisteet, joihin tulee pyöreät mittamerkit. Taipuisalla mittanauhalla mitataan näiden pisteiden väli rungon pintaa pitkin LWL+120 mm pisteen kautta. Perässä sama vyömitta mitataan kannen tasosta vastaavan pisteen kautta toiselle puolelle kannen tasolle. Kannen tasolla tarkoitetaan tasoa ilman mitään listoja.

Mittaussäännössä mainitaan myös perästä mitattava LWL+240 mm tason mittapiste L2, ja siinä kohden mitattava vyömitta. Nämä lukemat eivät sellaisinaan tule kaavoihin, mutta niitä koskevat tietyt rajoitukset, jotka saattavat aiheuttaa joissain uusissa veneissä rangaistustekijän. Vanhoissa pitkäperäisissä veneissä näillä mitoilla ei ole merkitystä, mutta näissäkin piste on merkittävä runkoon.

Samoista kannen pisteistä kuin yllä mainitut vyömitat mitattiin, mitataan myös vapaalaita (freeboard), eli kannen tason etäisyys suolavesilinjan tasosta. Lisäksi se mitataan kohdasta 0,55LWL, kuten jäljempänä selvitetään.

Rungon muodoista kiinnostaa vielä niin sanottu d-mitta. Sitä varten mitataan kannen keskilinjaa pitkin keulasta keulaylitys lisättynä määrällä 0,55*vesilinja (siis edellä mitattu suolaisen veden vesilinja). Asetetaan tähän kohtaan koolinki poikittain ja mitataan se tarkalleen kohtisuoraan. Kohdat, joissa koolinki leikkaa laidat, merkitään reunaan – näihin tulee ylempät pyöreät d-merkit. Näissä kohdissa asetetaan punnukset roikkumaan veneen kylkiä pitkin – kannattaa ripustaa punnukset miltei maahan asti, niitä tarvitaan vielä



Veneen mittaaminen vaatii runsaasti tasaista tilaa ja tyynen päivän.

jatkossa. Vatupassilla siirretään alkuperäinen vesilinjamerkki tälle kohdalle ja korjataan se valitulla turvamarginaalilla ja suolavesierotuksella (esim. +4 mm -11 mm eli 7 mm alemmas). Keskiveneen freeboard on nyt kannen etäisyys tästä tasosta. Seuraavaksi mitataan punnusnarua pitkin kohta 1000 mm (0,125*R) alempana, ja siirretään se vatupassilla runkoon. Näihin kohtiin tulee alemmat pyöreät d-merkit. Varsinainen d-mitta saadaan summana molemmilta puolilta mitattujen girth difference -erotuksista, jotka saadaan mittaamalla LWL-kohtien ja näiden pisteiden väli mahdollisimman suoralla mittanauhalla ja toisaalta pintaa pitkin. Sagitalla tämä mitta on 25 mm kummallakin puolella, jolloin tekijä 2d = 100 mm.

Seuraavaksi tarvitaan vielä maksimileveys ja tumble home, eli laidan kaareutuvuus kantta vasten. Maksimi tumble home on 2% maksimileveydestä. Suurin leveys löytyy siirtäen poikittaista koolinkia veneen alla ja

siirtämällä 0,55*LWL-kohtaan viritettyjä punnuksia. Levein kohta merkitään koolinkiin molemmiin puolin: viivojen etäisyys on veneen suurin leveys. Seuraavaksi etsitään suurin tumble home mittaamalla kannen reunan etäisyys veneen laitaa vasten pystysuoraan asetetusta vatupassista. Mittaustulos on keskiarvo molemmiin puolin mitatuista arvoista.

Maksimisyvyys on vielä mittaamatta. Sitä varten tuetaan silmämääräisesti kolin alimpaan kohtaan poikittain koolinki vaateriin. Asetetaan edellä

käytetyt punnukset nyt tälle kohdalle. Siirretään pitkällä vatupassilla 0,55*LWL-kohdan suolavesilinjamerkit pitkittäin tähän kohtaan. Suurin syvyys saadaan nyt keskiarvona molemmiin puolin mitatuista vesilinjatasojen ja koolingin yläreunan erotuksista.

Kun mittapistet ovat selvillä, niihin on kiinnitettävä mittamiehen valvonnassa mittamerkit. Mittamerkit ja niiden asemat on kuvattu säännöissä.

Purjeet ja takila

Takilan ja purjeiden mittaaminen on kaikin puolin suoraviivainen juttu. Ehkäpä kiinnostavin on J-mitta, eli keulaharuksen takapinnan (jatkeen) ja kannen leikkauspisteen ja maston etureunan välinen etäisyys. Toinen keskeinen mitta on I-mitta, eli keulaharuksen takapinnan (jatkeen) ja maston etureunan leikkauspisteen etäisyys tasosta joka on 120 mm partaan tason yläpuolella.

Isopurje saa ulottua 17 m korkeuteen samasta 120 mm tasosta laskettuna. Liikkien A ja B pituudet mitataan puomin yläreunasta ja maston takareunasta

Laskennat

Yllä mitattuja arvoja on tietenkin mukava pyöritellä excel-taulussa. Yksi tällainen löytyy osoitteesta www.winware.fi/eights/. Jos olet suorittanut mittaukset yllä mainitulla tavalla, voit siirtää arvot suoraan sarakeeseen "Your yacht". Ennen vuotta 1960 valmistuneelle kahdeksikolme sallitaan arvo 8.07, uudemmille tasan 8.00.

Tusinatavaraa

Lina valmistui heinäkuussa 1938 Turun veneveistämöltä ja oli suunnittelijansa Jarl Lindblomin järjestyksessään kolmas 5m-vene. Kuin tulevaisuutta ennustaen vene sai purjeeseensa numeron 12.

Jari Kuusisto

Tähän asti valmistuneista viitosista Linan historia poikkeaa hiukan muista. Toistaiseksi Lina on ainoa tietämäni viitonen, josta on tehty sisarveneitä. Ruotsalaiset rakentavat parhaillaan uutta venettä vanhojen piirustusten pohjalta. Vene yritetään saada näytille jo Tukholman Alt för sjön -messuille maaliskuussa. Lisätietoja projektista löytyy internet-sivulta: www.int5m.com.

Erään Turkulaisen humanistipurjehtijan mukaan Lina on tusinatavaraa, aina purjenumeroa myöten!

Linan valmistumisen aikoihin Turun veneveistämö oli aktiivinen myös kansainvälisillä markkinoilla. Kiinnostus veistämöä kohtaan ylsi aina Etelä-Amerikkaan asti. Myös Argentiinan Laivasto innostui Turkulaisten tuotannosta. Kyse ei ollut sotaluksista, jotka olivat osa veistämön tuotantoa. Argentiinalaiset halusivat tilata kaksitoista 5m-venettä laivaston kouluveneiksi Buenos Airesiin. Lopullinen toimitettu määrä oli yhteensä viisitoista kappaletta. Veneet rakennettiin Turussa Linan piirustusten mukaan.

Lisäksi Argentiinaan tilattiin kahdeksan 5mR-venettä Norjasta. Bjaerne Aasin suunnittelemat veneet poikkeavat kuitenkin hiukan varsinaisesta int.5m-säännöstä. Argentiinassa luokat on yhdistetty.

Tilauksesta on ollut vaikea löytää lisätietoa. Åbo Akademiin on tallennettu kaikki Turun veneveistämön arkistot. On mahdollista, että osa Linaa koskevista tiedoista on tuhoutunut veistämön tulipalossa, koska yrityksistä huolimatta en ole tietoja sieltä löytänyt.

Syksyn aikana 5m-liitto on saanut lisää tietoa yllättävältä taholta. Liitto on saanut uuden purjehtivan ystävän Argentiinasta. Luis Jose Anzizar on jo seitsemänkymmentä vuotta täyttänyt herrasmies ja purjehtija Buenos Airesista. Tuki-kohtanaan hän pitää Club San Fernando -pursiseuraa, jonka kommodorina hän on myös toiminut. Seurassa on 18 000 jäsentä ja 1600 moottori- ja purjevenettä.

Luis omistaa yhden Argentiinan laivastolle kuuluneista viitosista. Vene on Linan sisarvene Zephir A-17. Myös Juliet A-19 on säilynyt ja purjehtii edelleen. Hienoa, että ainakin kaksi Linan sisaruksista on vielä elossa ja voimissaan..

Zephir on säilynyt hyvässä kunnossa ja on omistajansa silmäterä. Vene on mitattu IMS-mittasääntöön. Riki ja "lina-vaatekaappi" on eksoottinen, eikä mene 5m-sääntöön. Kilparadoilla vene on pärjännyt hyvin mm: 1. Annual 2001 vintage sailboats gran prix, 1. Hermadad de la costa Argentina.

Luisin tiedossa on tällä hetkellä yhteensä kuusi Argentiinassa purjehtivaa 5m- ja 5mR-venettä. Luis aikoo muuttaa Zephirin rikin takaisin luokkasäännön mukaiseksi päästäkseen kilpailemaan muita viitosia vastaan.

Kerrottavaa Luisilla on moneen tarinaan. Kommunikointia vaikeuttaa hieman kieliongelma. Luis puhuu ainoastaan espanjaa ja itse ymmärtää sitä ainoastaan viinipullon etiketissä. Tätä kirjoitettaessa on apuvoimat jo hälytetty käännöstyöhön. Luisin seikkailut jatkuvat, kunhan espanjan kielen taitoisten tuttujen kiristäminen tuottaa tulosta.

Seuraavassa joitain Luisin ajatuksia harrastuksesta:

Purjehtijoiksi tullaan usein tietämättä yhdessä hetkessä. On niin kuin yksi minuutti elämässä, joka opettaa, että osaa sittenkin "niin kuin lapsi jolle annetaan kynä käteen ja sanotaan, että piirrä".

Myös mies, joka ei vielä purjehdi, ehkä tuntee kutsun, kun katsoo purjevenettä, joka kulkee merellä tuulta päin purjehtien.

Purjehdus opettaa jokaisella jotain itsestään, kuinka "purjehtia" oikeassa elämässä. Jos tunnet tuon tunteen ja haluat purjehtia, se antaa suunnan elämälle. Kun tuo unelma toteutuu, täytyy myös oma persoonallisuutesi.

Meri on veljeni, täytyy olla nöyrä sen edessä.

Monet luulevat olevansa suuria purjehtijoita, mutta koskaan heistä ei tule sellaisia, koska eivät ole tarpeeksi nöyriä ja itsenäisiä.

Buenos Vientos!



Åländska Segelsällskapet

103 År ung

Bertil Barck

Åländska Segelsällskapet som 1997 fyllde 100 år är Ålands äldsta aktiva förenings och en av Finlands Äldsta segelföreningar. ÅSS bildades redan 1897 med Kungliga Svenska Segelsällskapet (KSSS) och Nyländska Jaktklubben (NJK) som faderföreningar. Sällskapets första kommodor hette K.V.Hällberg och var läkare vid det dåvarande kurhotellet uppe i Badhusparken. Han lät en av dåtidens främsta arkitekter, Ålänningen Lars Sonck rita ett sommarviste åt sig, det s.k. örnböet, som uppfördes på den branta bergskanten ovanför hamnen. Efter Hällbergs fränfalle köpte ÅSS villan och flyttade den med idéella krafter till den plats där den står idag och tjänar som klubbhus och restaurang. Segelpaviljongen anses vara en av de kulturhistoriskt mest värdefulla byggnaderna i Mariehamn. Restaurangen är Ålands populäraste sommarkrog och är vida känd för sin goda mat och många seglare avnjuter kräftpremiären i slutet av juli här.

ÅSS har idag ca 900 medlemmar. 70 segelbåtar är registrerade i föreningen och dubbelt så många motorbåtar. Föreningen har

alltid verkat för segelsporten och bland medlemmarna finner man svenska, finska och nordiska mästare, EM-och VM-seglare, Guldpo-kalvinnare, Tall Ships Race-arrangörer, Whitbread-seglare och förstås många familjeseglare och motorbåtsfolk. Under åren har ÅSS stått värd för finska och nordiska mästerskap, Tall Ships Race 1988 och 2000, Optimistjolle-VM 1995, Internationell Match-racing i Grade 1 1997 och på kommande är Dragon Gold Cup 2002.

Föreningen driver två gästhamnar, den ena i Västra hamnen invid den vackra Segelpaviljongen och den andra på Rödhavn, föreningens klubbholme 10 nm från Mariehamn.

ÅSS har en stark tradition av entypskappsegling både med jollar och kölbåtar. Varje tisdag och torsdag är det lättbåtskappsegling med Laser och Optimistjolle och på onsdagskvällarna samlas 606orna till klubbkappsegling. 606an har kommit starkt de senaste 5 åren och till nästa säsong blir det över 15 båtar på startlinjen.



Martin Rosenstedt – veneentekijä

Vuosi sitten Helsingin venenäyttelyn ihailluimpia veneitä oli kuutonen Caresse. Se oli samalla kertaa sekä uusi vene että vanha vene. Se oli edustava näyte Martin Rosenstedtin ja M-Yachtsin toiminnasta: klassisten veneiden korjauksista ja uudisrakennuksista.

Teksti **Hannu Krohn ja Pekka Barck**
Kuvat **Kimmo Kienanen**



Caresse olisi sinänsä jo oman tarinansa arvoinen. Vuonna 1922 rakennettu vene, alkuperäiseltä numeroltaan L-2, oli pelkkä raato, kun se tuotiin Lo-viisaan Martin Rosenstedtin ”korjattavaksi”. Ennen pitkää kävi ilmi, että on järkevämpää rakentaa uusi vene kuin yrittää korjata vanhaa. Alkuperäisestä Caressesta jäi vain viisi paria metallikaaria ja joitakin heloja. Mutta uusi vene on täysin alkuperäisen kaltainen – tosin liimatuin saumoin.

Tämä osoittaa hyvin Martin Rosenstedtin (38) asennetta työhönsä: Vaikka puuveneisiin suhtautuu tunteella, täytyy pitää myös järki mukana. Muuten työ vie niin paljon aikaa ja tulee niin kalliiksi, ettei kenelläkään ole siihen varaa – ei asiakkaalla eikä tekijällä.

”Joukko hulluja”

– Vielä jonkin aikaa sitten puuveneentekijät olivat vain joukko hulluja, jotka tekivät epätoivoista työtä ilman taloudellisen menestyksen toivoakaan, sanoo Martin.

– Nyt puuvenealasta on vähitellen muodostumassa oikea ”ala”. Tarkoitan sitä, että puuveneyrittäjät pystyvät työllistämään itsensä lisäksi myös muita. Eikä pelkästään veneenveistäjiä, vaan mukaan tulee myös oheisalaja esimerkiksi metalli- ja suunnittelupuolelta.

M-yachts työllistää nykyisin kolme työntekijää: Martinin, Sune Gustafssonin, joka on toinen osakas, sekä Kaj Frimanin, ynnä jonkin verran ulkopuolisia alihankintatoimilla. Mutta tämä kehitys on kestänyt kauan.

Martin on ollut alalla 15 vuotta. Hän opiskeli veneentekoa Kuggomin koulussa 1984-85 ja sen jälkeen oppisopimuksella. Alkuun tarkoituksena oli tehdä veneitä vain rakennusalan päätyön ohella, mutta rakkaus veneisiin vei mukanaan.

– En voisi kuvitellakaan tekeväni enää mitään muuta.

Tosin Martin on toiminut osa-aikaisena opettajana Kuggomin koulussa, mutta sen työn hän on nyttemmin jättänyt.

– Ei tässä rikastu, mutta hengissä voi pysyä, jos on onni myötä, vitsailee Martin.

– Tunneteko tarinan veistäjästä, joka sai ison lottopotin? Juu, sen turvin hän pystyi jatkamaan työtään vielä muutamia vuosia!

Pitkä matka 1930-luvulle

Sitten Martin taas vakavoituu:

– Vaikka puuveneala nyt kehittyä hyvää vauhtia, meillä on vielä pitkä tie edessä, ennen kuin päästään kolmikymmenluvun osaamiseen. Varsinkin puuveneiden suunnittelutaito on kadonnut. Se hävisi muoviveneiden tullessa, kun kysyntää ei enää ollut. Nyt kysyntää on enemmän kuin tarjontaa. Veistäjät tarvitsisivat suunnittelupalvelua.

– Suunnittelun tehtävänä on saada veneen rakentamiseen ”ei niin helvetin kalliiksi”.

– Iso osa tästä hommasta on vain viivoja paperilla, sanoo Martin ja esittelee juuri työn alla olevan uudisveeneen piirustuksia.



Siinä on kymmenmetrinen Stortummlaren, jonka Knud H. Reimers on suunnitellut 1930-luvun lopulla. Nämä piirustukset tosin ovat Martinin itsensä tekemät, nykyaikaiseen tapaan tietokoneen ja CAD-ohjelman avulla.

– CAD on käyttökelpoinen näihin töihin, mutta voisi se parempikin olla.

Toinen hankala ja runsaasti aikaa vievä työvaihe on helojen ja muiden varusteiden hankkiminen. Kaikenlaista puuveneisiin sopivaa on maailmalta saatavissa, mutta:

– Tarjolla on vain kauhean kallista tai sitten huonoa tavaraa, ei mitään siltä väliltä.

Loviisan Veneveistämö ja M-Yachts

Martin Rosenstedtin M-Yachts toimii Valkon sataman lähellä paikassa, jossa on ollut veneveistämö jo toista sataa vuotta, 100-luvun lopulta lähtien. Alfred Granqvistin perustaman veistämön on sittemmin omistanut mm. Kuggomin koulun veneenrakennuksen opettajan Erkki Lönnqvistin isä Sulo Lönnqvist. Viisikymmenluvulla veistämön omisti Finska Fiskeri ja sen jälkeen Loviisan Veneveistämö, Lovisa Båtvarv.

Tällä paikalla on rakennettu satoja veneitä. Viklaa ja Lightningia sarjoina, 45 folkkaria, yksi viisviitonen ja yksi A-vene, ja niiden lisäksi moottoriveneitä ja jollia. Parhaimmillaan työntekijöitä oli viitisenkymmentä.

Loviisan Veneveistämö hoitaa nykyisin ainoastaan telakointia, mutta sen kyljessä M-Yachtsilla on vanha puinen veistämörakennus ja suuri peltihalli, johon mahtuu vaikka pari kasia yhtä aikaa. Telakka ja M-Yachts hyödyntävät toistensa palveluksia.

Osa työstökoneista oli veistämörakennuksessa valmiina jo silloin, kun M-Yachts aloitti toimintansa, mikä tietysti helpotti yrityksen käynnistämistä. Vaikka koneet ovat vanhoja, ne toimivat yhä.

– Esimerkiksi tämä taltaporakone oli vanhanaikainen jo kuusikymmenluvulla, kertoo Martin, eikä se varmaankaan täytä nykyisiä työsuojeluvaatimuksia. Mutta se toimii!

Kirjoittaja ja valokuvaaja katselevat hölmistyneinä konetta. Sehän on nelikanttipora! Siis pora joka tekee nelikulmaista reikää. Eihän sellaista ole olemassakaan!

Myös käsityökalujen joukossa on höyliä ja muita, joilla saattaa olla ikää paljon enemmän kuin niiden käyttäjillä. Mutta klassisten veneiden rakennus- ja korjaustöissä ne puolustavat edelleen paikkaansa. Toki on myös akkuporakoneita ja muita uuden ajan keksintöjä, jotka helpottavat ja nopeuttavat veneentekoa.

Uutta ja vanhaa

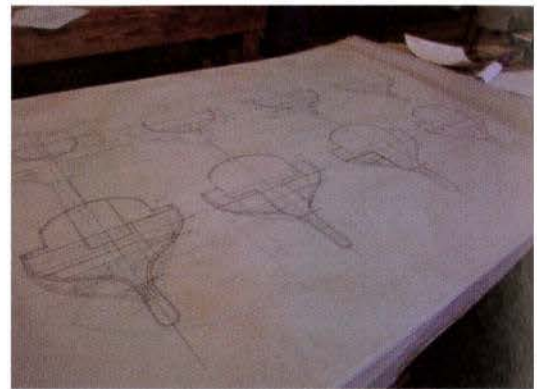
– Juuri tämä uuden ja vanhan yhdistäminen on kiehtovaa tässä työssä, sanoo Martin esitellessään alustavasti työstettyjä sisustusosia. Ne ovat umpipuuta, eivät vaneria.

– Paitsi korjauksissa myös klassisten venetyyppien uudisrakennuksissa pyrimme aina käyttämään aitoja materiaaleja ja alkuperäisen kaltaisia rakenteita, selittää Martin.

– Tietysti umpipuu elää enemmän kuin vaneri, mutta kun rakenne on oikein suunniteltu, ei ongelmia tule. Suunnittelussa pitää muistaa, mihin suuntaan puu elää. Ja kun rakenne on oikein suunniteltu, sen ei tarvitse olla pelkän liiman varassa.

– Eikä klassisen rakenteen tekeminen välttämättä vie enempää aikaa, vakuuttaa Martin. Tästä on olemassa paljon turhia ennakkoluuloja. Näiden ennakkoluulojen karsiminen, asiakkaan ”kouluttaminen”, kuuluu osana tähän työhön.

– En missään nimessä halua olla sokea traditionalisti, mutta varsinkin korjaus- tai entisöintitöissä pitää pystyä tekemään rakenteet alkuperäisen mukaisiksi. Vene ei välttämättä tykkää hyvää muutok-



1. Ylhäällä vasemmalla, Martin Rosenstedt

2. Alhaalla vasemmalla, puuvene tekeillä

3. Ylhäällä oikealla, erilaisia poranteriä

4. Keskellä oikealla, veneen piirustuksia

5. Alhaalla oikealla, Martin valitsee puutavaran tarkoituksen mukaan.



Ylhäällä vasemmalla myötäpäivään, Uudisrakenteessa
käytetään metallikaaria rst-teräksestä .
Nelikulmaisen reiän poranterä.
Uutta ja vanhaa työkalustoa.
Veistämölle mahtuu hyvin suurempikin vene.
Piirustuksia tarvitsee lukea vähän väliä.
Veistämöllä on jos jonkinlaisia koneita ja lähes kaikki pe-
rinteisiä vanhoja.



sista. Jos jokin rakenne on kestänyt esimerkiksi 50 vuotta, ei ole mitään syytä muuttaa sitä.

– Korjaustöissä johtajatuksenamme on tehdä niin vähän muutoksia ja niin vähän korjauksia kuin mahdollista. On aina vaikea päättää, miten paljon materiaalia pitää vaihtaa uuteen. Jos esimerkiksi ”balkvägare” (se on muuten suomeksi palkkipiitta) on terve metrin matkalta mutta laho sen molemmin puolin, pitääkö vaihtaa koko kappale vai ainoastaan huonot osat? Kuinka paljon pitää kunnioittaa alkuperäisyyttä verrattuna moderniin estetiikkaan ja kestävyys? Siinä pitää ajatella ensiksi veneen parasta, ja sen jälkeen voi ehkä tehdä kompromisseja.

– Ongelmana kylläkin on hyvälaatuisen puumateriaalin saaminen. Nykyisin yleisimmin myytävä ”mahonki” on useimmiten afrikkalaista arabutangaa, jolla on taipumus kiemurrella. Aitoa Honduras-mahonkia on melkein mahdotonta saada, joskin maailmalla Honduras-mahongin nimellä myydään puuta monin verroin enemmän kuin sitä on olemassakaan.

Kuutosia ja kaseja

M-Yachtsin veistämöltä on vuosien mittaan valmistunut neljä uutta venettä – pääpaino on ollut vanhojen veneiden restauroinnissa. Viime vuosina myös kuutos- ja kasiveneiden korjaustyöt ovat työllistäneet M-Yachtsia.

Off Course (6mR FIN-60) otettiin perusteelliseen tarkastukseen Sandhamnin edustalla tapahtuneen karilleajon jälkeen. Vedenalaiset osat kaipaivat korjausta, ja samalla rakenne muutettiin lähemmäs alkuperäistä.

– Siinä oli alimmat laudat korvattu jossain vaiheessa vanerilla. Se oli kyllä taitavasti tehty ja luja rakenne mutta ei alkuperäinen, kertoo Martin.

Paria vuotta myöhemmin Off Course tuotiin uudelleen Loviisaan. Nyt oli vuorossa kansi. Siinä tehtiin vastaava entisöinti – vanerikannen tilalle rakennettiin naulattu rimakansi.

– Jos sama vene tulee uudelleen samalle veistämölle, on ensimmäinen työ varmaankin tehty liian halvalla, vitsailee Martin.

Toinen Loviisassa korjattu kuutonen on Mariana (FIN-38). Tähän remonttiin saatamme palata lähemmin Magazinen seuraavassa numerossa.

Sphinx (8mR FIN-4) restauroitiin rungoltaan samoin mahdollisimman lähelle alkuperäistä rakennetta, kestävydestä kuitenkin tinkimättä. Liimaa käytettiin mahdollisimman vähän.

– Sphinx oli hyvä esimerkki siitä, miten työ laajenee edetessään, kertoo Martin. Siinä sekä korjattiin vanhaa että restauroitiin vanhoja korjauksia. Liimaa käytettiin mahdollisimman vähän, koska sitä ei ollut alunperinkään käytetty.

Traditionalisti – vaikkei sokea – Martin Rosenstedt ilmiselvästi on:

– Mieluummin kaivelen vanhaa pilssiä kuin teen jotain modernia. Äskettäin meille tarjottiin rakennettavaksi epoksilaminointua venettä, mutta kieltäydyin siitä, tunnustaa Martin.



Ylhäällä, Caressan alkuperäinen keula koristaa veistämön peräseinää.

Puristin on käytetyimpiä työkaluja, ja niitä tarvitaan paljon.

Asiakkaan vierailut ovat osa veistämön arkea.



Pieni Itämeren kierros

Kimmo Kienanen

Kuvat Kimmo ja Anssi Kienanen

Rautaesiripun roikkuessa viimeisillään ylhäällä tein suuren Itämeren kierroksen. Suurin mahdollinen reitti kulkisiloin Moskovan ja Varsovan kautta. Viime kesän lyhyt kierros sujui sekin matkailuautolla, mutta rahtilaivan uumenissa Aarhusiin ja sieltä ajamalla Flenburgiin, Kielin ja Lyypekiin ja rahtilaivalla taas takaisin kotimaahan.

”Lähdetkö mukaan purjehtimaan MM-kisoihin Saksaan?”

Poikani Anssin kysymys oli outo ja yllättävä. Olinhan ollut poissa kilpapurjehduksesta jo muutamia vuosia ja Anssi purjehtinut ikäistensä kanssa kilpaa ja huvikseen. Anssi on ollut Remin kippari jo kahdeksan vuotta, kolmetoistavuotiaasta lähtien. Viisvitosesessa on kolmen hengen miehistö ja keulagasti on on kevyt ja ketterä – minä en ole enää kovin ketterä. Keskigasti on hyvä taktikko ja painava mörssäri – minä olen laihtunut lähinnä solakaksi.

”Tottakai minä lähten.” Hämmästelin omaa nopeaa vastaustani, mutta syväanalyysit hiiteen, purjehtiminen on tärkeintä.

MM-kahinat pidettiin Tanskan ja Saksan rajan tuntumassa Itämeren pohjukassa Flensburgissa. Lisämausteena olisivat Saksan avoimet mestaruuskilpailut ja siihen perään vielä maailman suurin purjehdustapahtuma Kielin purjehdusviikot.

Valmistelut käynnistyivät viime syksynä ja ensimmäiseksi piti koota tiimi. Keulagastiksi saatiin Kaarron Antti lainaksi kuutonen Elinoresta. Tiimin ryhmähengen rakennushetket jäivät muutamaa kaljallakäyntiä, mutta materiaalin puoli oli tärkeämpi. Veneellä ei ollut traileria eikä vetoautoa, aloitamme siis trailerista. Kävin tutkimassa valmiiksi tehtyjä sellaisia rannassa ja päässä kiteytyi piirustukset juuri viisvitoseselle sopivasta sopivasta rakenteesta.

Trailerin rakentamiseen tuhraantui kuukauden päivät ja lisäksi kaksi kaksi sairaslomaviikkoa uuden etusormenpään ja kynnen kasvattamiseen. Lopulta traileri tuli valmiiksi vähän ennen jäidentuloa ja veimme Remin talvehtimaan Siuntioon navetan vintille.

Auton ostaminen oli oma farssinsa. Olin päättänyt ostamaan Pajeron turbodieselin, sillä voi vetää 3500 kilon ppainoista peräkärä. Sopivaa ei oikein löytynyt ja lopulta päädyin kauppoihin entisen tenavatähden ja nykyisen gospel-laulajan kanssa Jyväskylän takamailla.

Kotimatalla Hämeenlinnassa moottorin jakohihna hypähti rattailta kolmen hampaan verran, siihen loppui sen moottorin tarina. Uusi vähän ajettu moottori löytyi Seinäjoelta ja asennus tehtiin Hämeenlinnassa. Vielä ennen kilailumatkalle lähtöä uusittiin takajouset ja iskarit. Lisäksi lähtöpäivänä starttimoottori vaati huomiota eli bendixin uusi-
mista.

Hyvissä ajoin ennen kevättä alkoivat veneen kunnostus-
toimet. Otimme rungon puupuhtaaksi pakkasten vielä paukuessa, petsasimme ja lakkasimme Tonkinoisin öljylakalla. Lakka kuivui hitaasti ja seitsemän kerroksen lakkaaminen vierähti pitkälle kevääseen auringon jo lämmittäessä mukavasti.

Toukokuun alussa punnitsimme Remin HSK:lla uutta mittakirjaa varten. Eipä ole ennen puuveneellä tullut purjehdittua aikaisin toukokuussa!

Matkailu avartaa, ainakin lompakkoa. Varmaksi sovitut sponssihommat pettivät ja piti turvata varasuunnitelmaan "pappa betalar". Ikävä kyllä minä olin se "pappa".

Suomesta oli lähdössä neljä venekuntaa, kaksi modernia viisvitosta ja kaksi klassikkoo. Jussi Gullichsenin vene Kandoo oli punaisen peitteen alla trailerilla ja lähdössä Kultapokaalitaistoon, joka pidettiin ennen MM-kahinoita. Toinen moderni femfemma oli Savolaisen Joren Goddam ja klassikkoveneitä edustivat Matti Muonivaaran Chaje 3 ja meidän Remi. Veneitä trailerilla oli siis neljä ja lisäksi yksi matkailuvaunu – hinureina oli kolme maasturia. Tiedossa olisi siis jonkin verran edestakaista ajokeikkaa koko kaluston kierrättämisessä.

Olin ajannut iltapäivällä matkailuvaunun valmiiksi laivan viereen ja olimme nyt neljän ruuhkassa Espalla Remi trailerilla Pajeron perässä. Toukokuun viimeinen päivä oli kalistumassa iltaan ja ihailin Remin kiiltävän mahonkikyljen kuvajaista Artekin ikkunasta.

Laivan miehistö oli ruotsalaista ja olimme tasan ainoat matkustajat koko rahtilaivassa. Tunnelma laivalla oli kuin kotona ja saimme hengata vapaasti joka paikassa. Köpiksen kohdalla oli suorastaan pakko jännätä komentosillalla kulkuamme kapealla matalalla väylällä, sillä vettä oli allamme alle metrin.

Lopulta saavuimme päivän ja kahden yön jälkeen kukon-
laulun aikaan Tanskaan Aarhusiin. Miehistömessissä nautitun aamiaisen jälkeen lähdimme kohti Saksaa. Kai ja Holger tulivat sieltä meitä vastaan ja samalla he ottivat neli-
vetopakunsa hinaukseen Chajen. Pienen hässäköinnin jälkeen huoltoasemalla olimme letkassa ajamassa moottori-
tiellä. Parin tunnin ajomatkan jälkeen saavuimme Flensburgin kaupunkiin, joka sijaitsee aivan Saksan ja Tanskan rajalla lämeren eteläisimässä pohjukassa. Kuten kaikissa rajakaupungeissa, valtaapitävät ova vaihtuneet vuosien saatossa ja siksi molempien maiden vaikutus näkyy selvästi



3.



4.



5.

Kuvatestit:

1. Ensipurjehduksella 6. toukokuuta.
2. MM-kisojen isäntäseura FSC:n kotisatama.
3. Matkatunnelmat tiivistyvät laivaan pääsyä odotellessa.
4. Tanskan kohdalla vaaditaan kipparilta tarkaavaisuutta, laivan alle jää 70 senttimetriä vettä.
5. Aito flensburgilainen nokikana.



1.

katukuvassa ja ihmisten välittömyydessä.

Kisapaikka sijaitsi kymmenen kilometriä kaupungin ulkopuolella Glücksburgin kaupungissa. Kisat järjesti Flenburger Segelclub eli FSC. Klubilla oli kaikki tarvittava: hyvä ravintola ja baari, erinomaiset vene- ja mastonosturit, isot ja korkeat venehallit, hyvät tietoliikenneyhteydet ja ilmainen netti-puhelin.

Veneet ajoimme trailereilla halliin sisälle, jossa alkoikin parin päivän veneen viimeistely. Hallissa mitattiin

myös purjeet. Ainoa takaisku kohdistui trailerin alumiinitikapuihin, jotka salaperäisellä tavalla lähtivät kävelemään yön hämärissä.

Lähdin heittämään vielä toisen keikan Tanskaan matkailuvaunua hakemaan. Oikean sataman nurkan löytäminen tuottikin vaivaa ja harmia, sillä laitureita oli kilometritolkulla. Lopulta illansuussa löysin kuin vahingossa vaunun, eikun koukkuun kiinni ja moottoritie rullalle. Toinen keikka meni edellistä vauhdikkaammin, mutta nyt piti taas etsiä oikeaa tietä Flensburgiin ja siitä Glückburgiin. Lopulta

vaunu oli parkissa pурсеуran tilavalla nurmikolla, josta löytyi sähköä ja vetäkin.

Olimme ajoissa kilpailupaikalla ja valmisteluihin ja mittauksiin oli hyvin aikaa. Joka päivälle riitti jotain mukavaa pippaloa ja grillijuhlaa ja uusia tuttavuuksia solmittiin. Uusia veneitä tuli joka päivä ja viimeiset veneet tulivat samana päivänä kuin Kaarron Antti lensi kilpailupaikalle Suomesta.

Kilpailut alkoivat Kultapokaali- ja Klassikkopokaalipurjehduksilla. Emme olleet mukana niissä, vaan



2.



3.



4.



5.



6.



7.

purjehdimme Saksan avoimissa mestaruuskilpailuissa. Lopputulos oli siellä parempi kuin seuraavissa MM-kisoissa, jossa oli kaikenlaista sattumaa joita muistellaan vanhuksina takkatulen loimussa.

Kovassa tuulella spinnu ratkesi sivuliikeistä ylhäältä alas asti. Kovat kelit jatkuisivat eikä meillä ollut sopivan pientä myrskyspinnua. Laiturikeskusteluissa sveitsiläinen Sebastian Schmidt lupasi auttaa ja ilmestyi seuraavana aamuna 7,5 unssin spinnun kanssa laiturille. Teimme edulliset kaupat ja seuraavana aamuna hän tuli veneellemme vielä toisen samanlaisen spinnun kanssa.

–Ota vielä tuokin, hän totesi ystävällisesti hymyillen.

Hauska päättyy aikanaan ja niin myös nämä kilpailut. Seuraavat kahinat olisivatkin Suomessa ja meillä kotikenttäetu. Olimme Anssin kanssa jo keväällä hieroneet kauppaa modernista femfemmasta, mutta vene myytiin nenämme edestä Saksaan.

Palkintojen jaon jälkeen baarissa alkoi kaupankäynti. Australian America's Cup-konkari Gordon Ingate halusi ostaa jenkki veneen My Shout. Sen omistaja päättikin luopua siitä ja keskittyä Louheen.

Ingaten vene Addam-Addam oli siis kaupan, todennäköisesti. Anssi meni tekemään kauppaa Gordonin kanssa ja homma puhuttiinkin valmiiksi. Seuraavana aamuna lähtöpäivänä Gordon käveli Anssin luo.

–No, ostatko Addam-Addamin?

Jätimme kauniin Flensburgin sataman uuden veneen omistajana. Nyt piti heittää kolme keikkaa Kielin, kaksi venettä ja matkailuvaunu. Pohjois-Saksan tiet tulivat tällä reissulla tutuiksi, mutta Remin kanssa tehtiin jo perinteiseksi muodostunut vene-esittely rantabulevardilla Kielissä. Useat kilpailijat tulivat jatkamaan kahinoita tänne maailman suurimpaan purjehdustapahumaan. Meillä oli mietintä, kummalla veneellä kilpaillaan, mutta jätimme muovipulkan kuitenkin rannalle odotamaan.

Gordon Ingate kilpaili uudella veneellään Kielissä, voitti luokkansa ja pääsi ennätysten kirjaan kaikkien aikojen vanhimpana Kielin viikkojen voittajana. Hänhän oli täyttänyt jo 75 vuotta.



8.



9.



10.

Kuvatekstit:

1. Klassikot Remi, Chaje 3 ja Tripel
2. Muutamat innokkaat eivät malttaneet luopua veneistä kisojen jälkeenkään.
3. Remi lähdössä Kielistä takaisin kotiin.
4. MM:ssä oli viimeisen startin jälkeen nosturilla kuhinaa, ja trukilla siirrettiin osa jo nostetuista veneistä pois tieltä.
5. Välillä oli ihan mukavaakin.
6. Kansi(kuva)poika Antti
7. Kandoo ensipurjehduksella kisavesillä.
8. Hollantilaiset olivat raahanneet mukaan oman tender boatin
9. Leirialue toimi myös sosiaali -ja huoltotilana
10. Jore ja nuoriso linnan juhlissa.

Absolute restaurations täydellistä veneenkunnostusta



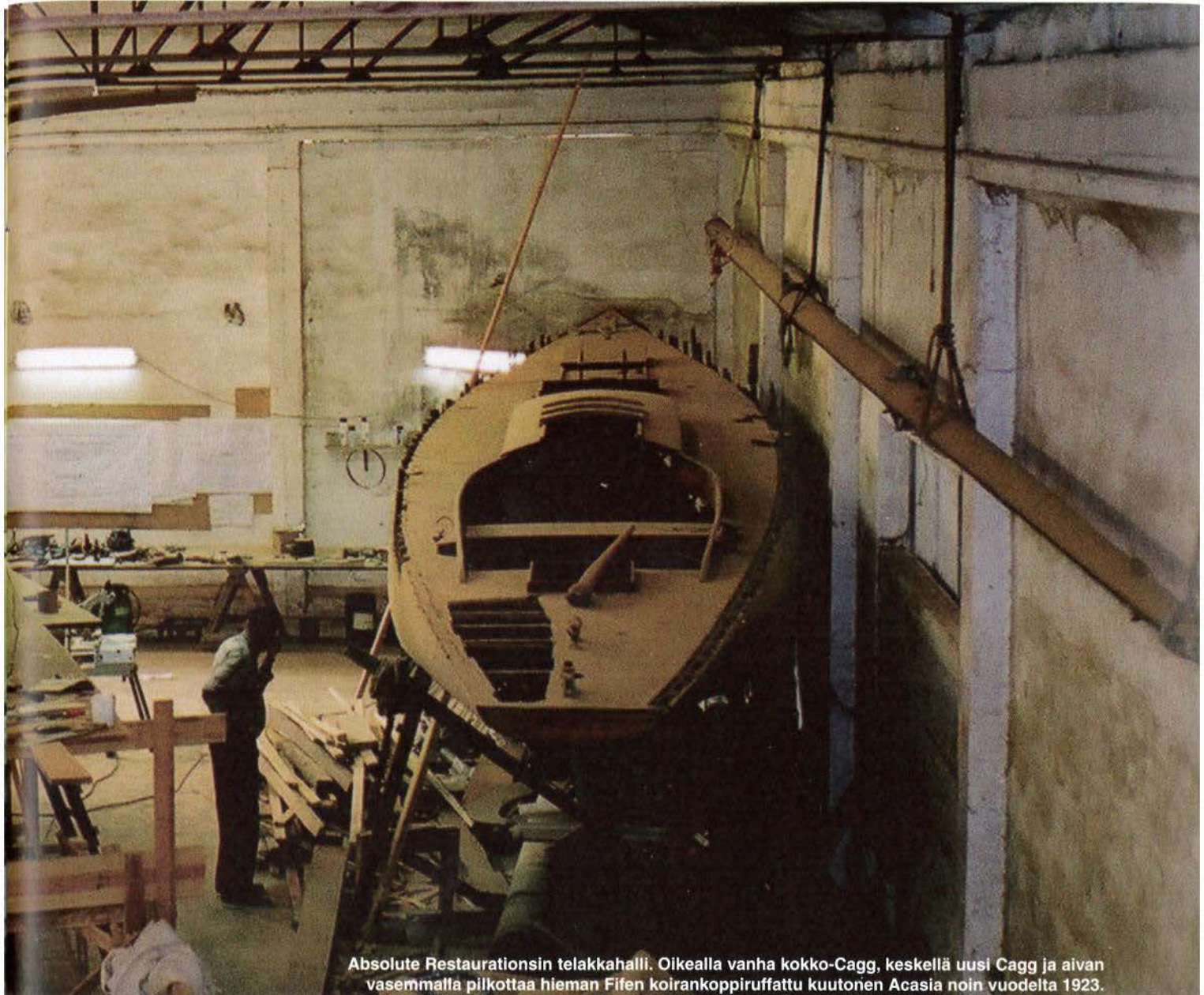
Pari Magazinea sitten kerroin, kuinka yleensä keskelle suurta metsää osuvat työmatkani veivät minut Ranskaan kaseja katsomaan. Viime aikoina on onni taas ollut myöden ja muutamalla Portugalin matkalla olen saanut tutustuttua kolmeen viidestä Portugalin kasista, ja erikoiseen puuvenetelakkaan, josta en malta olla Magazineen kirjoittamatta.

Kahdeksikkojen suuri uussuosio maailmalla ja etenkin Keski-Euroopassa on aiheuttanut merkillisen tilanteen: Ennen flytevaraakkeina pidetyistä harminkappaleista onkin yhtäkkiä pula. Kaseilla kisataan, päiväpurjehditaan, kruisataan ja maailmanmatkaillaan. Juuri tälläkin hetkellä eräs kasi ylittää valtameren, *Reality* siellä taittaa taivalta.

Kasien entisöinti-innostus vain lisää pulaa, sillä varakkaista omistajakandidaateista ei ole ollut toistaiseksi ollenkaan vastaavanlaista pulaa kuin entisöitävistä veneistä. Tällä hetkellä rakenteilla olevat Société Nau-

tique Genève ja Gaston Schmalzin modernit kasit eivät pulaa helpota, sillä ne menevät eri tarpeeseen.

Vaikka tilanne on hankala, vanhoja veneitä syntyy onneksi tavallaan lisää: Kun International Eight Metre Registerin ensimmäinen painos julkaistiin 1998, kaseja oli noin 160. Vuonna 2000 niitä oli rekisterissä yli 170. Kun International Eight Metre Registerin toinen painos julkaistiin 2001, veneitä oli noin 180. Tämä vaikuttaa merkittävästi, etenkin kun samana aikana on valmistunut vain pari modernia kasia. Syynä on yksinkertaisesti tietämättömyys: Eräät venei-



Absolute Restaurationsin telakkahalli. Oikealla vanha kokko-Cagg, keskellä uusi Cagg ja aivan vasemmalla pilkottaa hieman Fifen koirankoppiruffattu kuutonen Acasia noin vuodelta 1923.

lijät eivät ole tienneet purjehtivansa kasilla, jotkut toiset eivät ole tienneet mitään kansainvälisestä kasiliitosta ja joillain veneillä ei ole ollut omistajaa, vaan ne ovat levänneet hylättyinä plaaneilla tai mutapedeilla. Tällä tavoin veneitä löytyy edelleen tasaiseen mutta hidastuvaan tahtiin. Esimerkiksi *Sagittan* sisarvene *Anthea* löytyi Honoluluista 2001 ja jopa muistutti kasia enemmän kuin *Sagitta* vuonna 1995. Kaiken kaikkiaan kaseja tiedetään rakennetun noin 450 kpl, mutta kahvelirikikaseja ja vanhempia bermudakiloituja on hyvin vähän jäljellä. Niitä tuhottiin jo vuo-

sisadan alkupuolella, koska niille ei enää ollut kilpailukäyttöä.

Absolute Restaurations -telakka Setubalissa, Lissabonin lähellä Portugalissa, on lähestynyt lukumääräongelmaa toisella tavalla. Telakka tekee uusia vanhoja kaseja. Tämä ei kyllä ole aivan ainutlaatuista, sillä yksittäiskappaleita on tehty muuallakin, jopa niin, että työn tuloksena vanhan lyijyn päällä seilaa kokonaan uusi runko, ja vanhan korjatun rungon alle on valettu uusi köli. Näin maailmassa on kaksi *Angelitaa*, alkääkö kysyä minulta, kumpi kasi voitti vuoden 1932 olympialaiset Los Angelesissa!

Älkää myöskään kysykö, mikä vene sai pronssia.

Ainutlaatuista on sen sijaan Absolute Restaurationsin tapa tuottaa uusia vanhoja kaseja yksi toisensa jälkeen. Lähtökohdiksi on *Angelita*-ongelmien välttämiseksi otettu vain täysin korjauskelvottomia hylkyjä tai veneitä, joita ei jostain syystä koskaan rakennettu, vaikka niistä on tehty piirustukset. Näin ei tule kränää naapuriveneilijän kanssa siitä, että tälläkin sattuu olemaan Cantieri Baglietton *Bona*-kasi vuodelta 1934.

Telakan tuottamat veneet on tehty hyvässä yhteisymmärryksessä kan-

1. David ohjaa, Ruusu spaagaa, mutta veteen on vielä matkaa.
2. Absoluten absoluuttisen hienoa pronssi- ja puutyötä.



1.



2.

sainvälisen kasiliiton kanssa. Kansainvälisen kasiliiton tehtävänä on edistää vanhojen kasien säilymistä, ja yksi parhaista tavoista edistää tätä päämäärää on tehdä lisää kaseja, koska kasit säilyvät vain, jos niitä on paljon eli niillä on elävä luokka. Telakka on anonut ja saanut rakennusluvut sellaisilla periaatteilla, että veneistä ei tule sen parempia kilpaveneitä kuin vanhoista kaseistaan. Tämä tarkoittaa, että telakka noudattaa orjallisesti Lloydsin scantling-sääntöjä, käyttää perinteisiä työmenetelmiä ja varustaa veneet asianmukaisesti tukevin kasihelojin.

Mies täydellisen korjauksen takana

Telakan sielu on portugalilainen taiteilija-veeneen suunnittelija-insinööri David Viera. David on klassisten puuveiden suuri ihailija, ja kasit ovat, kuten tunnettua, eräitä kauneimpia puuveineitä. Kaseissa metrisäännön määräämät mittasuhteet ovat kuin optimissa, maston korkeus suhteessa rungon pituuteen on kauneimmillaan ja pienet ruffaukset tekevät veneistä kuvauksellisempia kuin ruffittomat kuutoset ja kaksitoiset. David kyllä puuhailee kaikkien

klassisten kaunottarien kanssa, mutta kasit ovat toistaiseksi olleet sydäntä lähinnä. Telakka on Davidille yksi leipätyö. Venehommien lisäksi David tekee jatkuvasti muutakin suunnittelu- ja piirtämistyötä, lähinnä teollista muotoilua, mutta enemmän kuin toinen käsi tuntuu koko ajan haluavan veneiden pariin.

David piirtää kaikki veneet uudestaan. Mittoja ei tietenkään muuteta, mutta koska alkuperäiset piirustukset, jos niitä on, ovat usein varsin summittaisia, David haluaa tehdä tarkat työpiirustukset kaikesta. Hänen piirustuksensa ovat eräänlaisia taideteoksia. Jälki muistuttaa jotenkin käsinpiirrettyä, vaikka kaikki onkin CADin tuotosta. Taidokkaat mittakaavajanat, kokosuhteiden hahmottamista helpottavat purjehtijafiguurit ja muut huolitellut yksityiskohdat yhdessä kauniin sommittelun kanssa tekevät piirustuksista todella mukavia katsella.

Miten korjataan kasi Portugalissa?

Suomen näkövinkkelistä Portugalin mieltää helposti enemmän aurinkorantakohteeksi ja maistuvien viinien vie-

jäksi kuin pitkien perinteiden puuvemanaaksi. Tosiasiassa portugalilaiset juovat hyvät viininsä itse eivätkä mene turistien sekaan rannoille, mutta ovat kyllä rakentaneet puuveineitä jo monien sukupolvien ajan. Koko Portugalin kalastuslaivasto oli ennen puuta, ja kalaveneiden rakentamisen perinne on jatkunut aina meidän päiviimme saakka. Absolute Restauraationsin puusepätkin ovat veneenrakentajia parhaimmillaan kolmannessa polvessa.

Nämä miehet tekevät veneitä pitkälti niin kuin niitä tehtiin viisikymmentä tai sata vuotta sitten. Käsityökalujen käyttö on taitavaa, enkä nyt puhu sähkökäyttöisistä käsityökaluista. Puun ominaisuudet tunnetaan hyvin ja puuta osataan valita eri kohtiin sopivasti. Koneita on käytössä jotenkin liiankin vähän, vannesaha, sirkkeli ja pystyporakone ovat käytössä. Tasohöylä saattoi paikalla olla, en muista, mutta oikohöylää en ainakaan nähnyt. No, eihän veneissä suorapintaisia lautoja olekaan.

Puutyön laatu on parasta missään näkemääni. Lautojen sovitus on niin tarkkaa, että rakoja ei näe kuin aivan läheltä katsomalla, eikä oikein aina sil-

3. Caggin sitlooda, huomaa Absoluten tekemät vinssit.
4. Älä yritä näyttää minulle pitkää nenää. Cagg, Tore Holm 1930.



3.

4.

loinkaan, koska laudat on valittu niin, että saumassa ei ole mitään värieroaa. Rivettä ei siis tarvitse käyttää, veneet ovat pulloitiiviitä ilmeisesti. Telakalla on sopivia suhteita puun hankintaa varten, ja tämä näkyy jäljessä. Mahonki loistaa petsaamattakin punaista hehkuaan perinteisen öljylakan alta. Traditionaalisuus näkyy myös liimojen käytössä tai paremminkin niiden vähäisessä käytössä. Epoksia ei käytetä ilmeisesti juuri ollenkaan. Suurta lujuutta vaativat liitokset, esimerkiksi rikissä, on tehty Acrodur-resorinoliimalla, jota käytetään myös lentokoneissa, ja jonka ominaisuudet ovat eräissä suhteissa epoksiakin paremmat. Saumojakaan ei liimata, ja se vähä liima mitä tarvitaan, on erikoista polyuretaaniliimaa. Epoksiin verrattuna näissä liimoissa on myös se etu, että ne eivät ole yhtä allergisoivia. Tällä on tämän telakan suhteen tavallista enemmän merkitystä, sillä rakentajien kormymagooon eivät suojavälineet istu ollenkaan.

Telakan veneissä on paljon itse tehtyjä heloja ja muita metalliosia. David piirtää pohjatukit, polviot, rustit ja kansikiinnikkeet itse ja valittaa ne pronssista. Telakalla raakavalut hio-

taan muotoon ja kiillotetaan. Davidin tuotteet näyttävät esimerkiksi Toplichin myymiin verrattuna tukevammilta ja kasimaisemmilta.

Pronssiosaaminen ei ole jäänyt vain kansiheloihin. Absolute restaurations tuottaa myös pronssisia vinssejä. David on tehnyt niistä tavallaan perinteisen näköisiä, sillä ne eivät ole itsesitovia. Matala profiili ja suuri rummun halkaisija taas tekevät niistä erinomaiset kisakäyttöön. Mikä mukavinta, vaikka näitä taideteoksia ei saa aivan samaan hintaan kuin tusinaharkeneita, niin ne eivät ole sen kalliimpia kuin paremmat pronssivinsit muuallakaan. Lisäbonuksena tulee veneen nimi kaiverrettuna vinssin toppilevyyn. Ensimmäisenä näitä näkee Suomessakin kisailemaan tulevissa veneissä.

Telakan toimitilat ovat vaatimatotomat, eivätkä edes rannassa. Ulkopuolinen ei löytäisi paikalle millään. Halli on pieni, matala ja lähes vailla luonnonvaloa. Silti siellä syntyy mitä upeimpia puuveneitä.

Emily

Telakan ensimmäinen projekti oli Fife III vene *Emily* vuodelta 1924. Veneel-

lä oli kunniakas historia. Se rakennettiin kiireellä kolmessa kuukaudessa ja toi Englannille hopeaa vuoden 1924 olympialaisissa Le Havressa, Ranskassa. Tämä oli harvinaista herkkua Englannille, sillä suurten suunnittelijoiden kotimaa Englanti, toisin kuin voisi luulla, ei ensimmäisiä, vuonna 1908 Cowesissa pidettyjä olympiapurjehduksia lukuun ottamatta koskaan muulloin päässyt tai tullut pääsemään edes mitaleille kahdeksikoissa.

Emilyn kilpailu-ura ei ollut kovin pitkä, sillä ensimmäiset toisen säännön veneet olivat vielä pieniä, eikä niillä ollut mahdollisuuksia pärjätä uudempien vastaan muuta kuin kevyessä tuulella. Purjeita *Emilyssa* on jopa *Najaan* verrattuna paljon, siihen malliin, että veneessä ei ole takastaagia ollenkaan, koska valtavan pitkä puomi menee perästä yli! Barduunoita on sitten kahdet, jotta puumasto jotenkin pysyisi pystyssä valtameren suurissa mainingeissa ja Tejo-joen suun terävässä aallokossa.

Vene on rakennettu alusta asti uusiksi vanhan kolin päälle. Vanhaa ei ole jäljellä ollenkaan, lukuun ottamatta joitain symbolisesti paikalleen jätet-



1.



2.

1. Absolute winches.
2. Tuokio Caggin tilavassa salongissa.
3. Emily ja piitkä puomi.
4. John Aldenin tulevan kasikolmikon piirustus.

tyjä muisto-osia. Heloitus on traditionaalinen, samoin kermanväriset purjeet.

Olemukseltaan vene on suoraan sanoen suloinen. Kaunis puutyö yhdistettynä Fifen muotoihin pienessä paketissa luovat iloisen 20-luvun tunnelman. Vene aivan kuin odottaa kauniita naisia, viiniä ja musiikkia luokseen. Sama tunnelma jatkuu sisällä, missä tilat ovat pienet mutta tyylikkää.

Cagg

Ennen sotia kaseilla kisailtiin mm. Kattegatin pokaalista. Cagg rakennettiin vuonna 1930 voittamaan tuo kilpailu. Tavoite onnistui kolmanneksen verran, sillä Cagg voitti ensimmäisen lähdön. Kaksi seuraavaa voitti *Silja*, joten peli oli selvä. *Silja* voitti vielä 1930 Norjan Kuninkaan Cupin, hopeaa 1936 olympialaisissa ja maailmanmestaruuden 1970 ja 1975, eli eiköhän ole todistettu, että *Silja* on yksi parhaista klassisista kaseista. Eikä Caggkaan ollut huono vene, päinvastoin, se tuli Tore Holmin piirustuspöydältä ja oli varmasti nopea kasi. Omistajat eivät tästä piitaneet vaan myivät veneen, koska se oli rakennettu tuota yhtä kisaa varten, ja kun kisa oli ohi ja vielä hävitty, Caggia ei tarvittu. Vene ajautui monien vaiheiden kautta myrskyssä riutalle Gotlannin edustalle vuonna 1981 ja tuhoutui sen jälkeisissä pelastus- ja restaurointiyrityksissä korjaukselvottomaksi. Vuonna 1998 hylky rahdattiin Setubaliin ja Absolute Restorations aloitti työnsä.

Työtä varten hankittiin jostain valtava vanha mahonkitukki, joka sahattiin huolellisesti laudoiksi ja jota tarkkailtiin ja kuivailtiin aikansa. Näin päästiin puuta valikoimaan tarkoin, sillä Cagg on aina ollut lakattu, ja tällöin jokaisen laudan väri on tärkeä. Epoksia ja rosteria ei tutusti käytetty ollenkaan. Caggin rakenne poikkeaa sikäli alkuperäisestä, että sinkityt rautaosat on korvattu kauniisti muotoon valetuilla pronssiosilla. Aivan, jokainen pohjatukki ja polvio on erikseen piirretty, muotitettu ja valettu pronssista. Caggin sisusta on kuin korua, eikä ruostu. Rungossa kaikki muu on uutta, mutta kuin pisteeksi iin päälle vanha ruffaus saatiin kunnostetuksi ja nostettiin uudelle kannelle. Siis jopa köli on sikäli uusi, että kolmekymmenluvulla kolmossäännön mukaiseksi vaihdettu köli valettiin takaisin alkuperäiseen kakkossäännön muotoon. Alkuperäinen masto onnistuttiin korjaamaan. Se on suurin piirtein minimipainoinen ja tehty melko harvasyi-

sestä, punertavasta puusta, joka on ilmeisesti tavallista pohjoismaista mäntyä.

Keski- ja Etelä-Euroopassa kaseja pidetään erinomaisina cruising-veneinä. Myös Cagg on rakennettu miellyttäväksi cruista, sillä omistaja kilpailee pääasiassa toisella kasilla. Caggissa on täydellinen sisustus ja dieselmoottori. Sisustus on rakennettu elegantiksi, toimivaksi, mutta silti hyvin kevyeksi. Vaikka Cagg on toisen säännön suikeakeulainen vene, se on sisältä valtava, koska se on peräti 15,37 m pitkä, siinä on korkeat laidat ja sen sitbrunni on varsin takana. Omistajalla on seisomakorkeutta myöten hyvät tilat nauttia satamahetkestä. Caggissa on 30-luvun tyyliin myös pumppattava vessa omassa eriössä. Makuupaikkoja on tarvittaessa jopa kahdeksan eikä silti ole ahtauden tuntua. Sitbrunnin alla on kaksi tilavaa punkkaa, salongissa on kunnan sohvapunkat ja tarvittaessa niiden selkänojista fiksusti kääntyvät yläpunkat, keskikajuutassa on keittiö, sen vastakkaisella puolella vessa ja keulakajuutassa kaksi punkkaa sekä purjevarasto. Ei varmasti tarvitse edes mainita, kenen tekemät helat ja vinssit Caggissa on.

Anekdoottina voisin vielä todeta, että hienoinakaan työn laatu, parhaimmattaan raaka-aineet eivät edes huolellinen hoito auta, jos koettaa taistella luonnonvoimia vastaan. Cagg oli aikanaan lakattu vene Ruotsissa ja hyvä niin. Jos se olisi rakennettu Portugalissa, se olisi maalattu valkoiseksi. Etelän aurinko poltti Caggin kylkiä niin, että muutamassa viikossa ylälaidan saumat aukesivat. Omistajalta paloi pinnat, ja niin lähes uusi vene rimotettiin.

Caggin nimi on nykyään *Elsinor*. Omistaja vaihtoi nimen, sillä hänen euroopan-kielessään cagg on jokin ruma sana.

Birgit

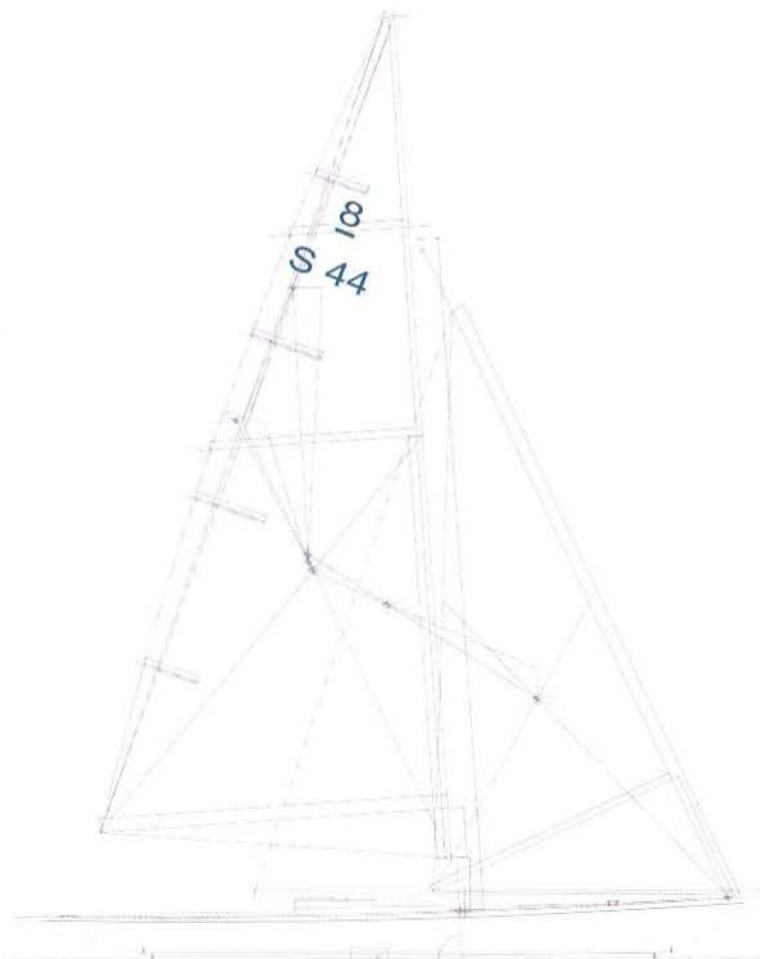
Birgit on Absolute Restorationsin piirtämä, Tore Holmin vuonna 1945 suunnittelema kasi. David teki *Tamara*-kasin Larsseille Blomberg ja Widen työpiirustukset uuden vanhan kasin rakentamiseksi. Tämä oli sopiva kohde, sillä mitään eturistiriitoja ei ollut, koska venettä ei ollut koskaan rakennettu. Davidin kauniista piirtojaljesta saa kalpean aavistuksen, kun etsii kasirekisterin kakkospainoksesta *Birgittin* piirustuksen pienennöksen. *Birgit* rakennettiin Pietarissa, jossa Larssien oli helpompi valvoa työtä. *Birgit* purjehti Pietarista Ruotsiin syksyllä 2001.



3.

Sarjakasi

Davidin seuraava suunnitelma on rakentaa John Aldenin vuonna 1929 piirtämä kasi. Myös tämä aivan huikaisevan kaunis-muotoinen vene jäi aikanaan konaan rakentamatta. Davidin ajatus on tehdä nyt kolmen identtisen veneen sarja. David on jo ostanut oikeudet veneen piirustuksiin ja työpiirustukset ovat tuloillaan. Kun hän on saanut kerättyä kasaan kolme ostajaa, veneet tehdään sarjatyönä. Vaikka sarjatyön etu ei puuve-neessä ole suuri, David uskoo voivansa tehdä veneet todella järkevään hintaan. Tämän mahdollistaa pienen sarjatyöedun lisäksi Portugalin alhainen kustannustaso: ammattitaitoisen veneenrakentajan tuntikustannus on noin puolet Suomen kus-



4.



5.5m MM:t Saksassa

Saksan kilpailuihin oli kerääntynyt paljon veneitä monesta maasta. Saksalaiset ystävämme, Chaje 2:n ja Webin omistajat, Holger Joost ja Kai Wohlenberg mukanaan Oliver Berking, olivat tulleet mukaan kansainvälisiin kilpailuihin vuonna 1998 Cowesissa. Siellä ajatus MM-kilpailujen saamisesta Saksaan syntyi.

Holger ja Kai ovat kotoisin Flensburgista ja heidän pieni kerhonsa Wassersports Vereinigung Galwik sijaitsee kaupungissa. Kilpailut järjestävä seura, suurin paikallinen jahtiklubi, Flensburger Segelclub, on kaupungin ulkopuolella Glücksburgissa Förden rannalla. Kilpailusatama oli todella hyvällä paikalla, vesi oli hiekkapohjan ansiosta äärettömän kirkasta ja telakan varustus huipputasoa.

Kerholla oli valtava venevaja, jonne veneemme parkkeerattiin muutamaksi päiväksi. Koko alkupäivien ajan satoi ja lämpötilakin oli vain n. 11 astetta. Chajen ja Remin hommat olivat Suo-

messa jääneet vähän kesken, joten oli hyvä nikkaroida venettä sisätiloissa. Chajeen oli itse tehty uusi isopurjeen säätökonsoli ja fokan skuuttikiskoon uudet rosterihelat, jotka piti asentaa paikoilleen. Aikaa tähän oli, kun olimme saapuneet paikkakunnalle hyvissä ajoin, viisi päivää ennen kilpailujen alkamista. Tiistaina nikkaroinnin jälkeen saimme Remin ja Chajen vesille, ja trimmaukseen jäi aikaa keskiviikko, kun ensimmäinen kilpailu olisi torstaina 7.6.

Maaailmanmestaruuskilpailuun ilmoittautuneita veneitä oli 38, joista 8 Kultapokaaliin, 3 Classic Cupiin ja 19 German Openiin. Edessä olisi lähdeiltään suurin regatta, mihin allekirjoittanut on osallistunut. Suurempia lähtöjä onkin vaikea löytää kansainvälisten metriluokkien regatoista. Kaikkein suurin lienee ollut vuoden 1968 EM-kilpailun lähtöjoukko, yli 50 venettä. Helsingissä 1961 veneitä oli 42. Nyt saavutettiin MM-kilpailujen

kaikkien aikojen kuudenneksi paras tulos osanottajamäärältään. Järjestysluvultaan MM-kilpailu oli 39:s.

Skandinaavinen Kultapokaali

Kultapokaaliin oli ilmoittautunut 8 maata: Australia, Bahama, Englanti, Hollanti, Kanada, Saksa, Suomi ja Sveitsi. Kanadan venettä purjehti James Clark, joka oli saanut sveitsiläisen Sprecherin Jokerin lainaksi. Ensimmäisenä päivänä tuuli yltyi 9 beaufortin myrskylukemiin ja päivän kaksi kilpailua peruutettiin.

Seuraavana päivänä tuuli oli asettunut aivan eri lukemiin ja kilpailu voitiin suorittaa. Molemmat lähdöt voitti Bahaman Gavin McKinney. Suomen Jussi Gullichsen oli ensimmäisessä toinen ja toisessa viides. Hollannin Hans Nadorp oli neljäs ja toinen. Australian Gordon Ingate purjehti Addam-Addamalla tasaisesti ja oli molemmissa kolmas.



Ylhäällä vasemmalta myötöpäivään:

Tyyntä tai myrskyä, aina mustat lasit.

Jore Savolaisen hyväntuulisuus oli tarttuvaa lajia.

Chaje 3 Classic Cupissa.

Viimeinen lähtö ja kolmas lykkäys.

Hollantilainen Tripel.

Jore Goddamallaan tiukassa puristuksessa.



Royal Kaag Classic Cupissa oli mukana kolme venettä Hollannista, Saksasta ja Suomesta. Ensimmäisen kilpailun voitti hollantilainen Tripel ja toisen saksalainen Web. Kilpailu oli tasainen, ja mikä tahansa kolmesta olisi voinut olla kärjessä.

Toisena päivänä alkoi Jussi Gullichsenin Kandoo kulkea ja se voitti kolmannen purjehduksen Englannin Salamanderin ollessa toinen. Nyt oli finaali paikka saavutettu, ja jatkossa vain voittajat Bahama ja Suomi purjehdisivat, kun sääntöjen mukaan vain voittajat voivat jatkaa. Kilpailu alkoi tavallaan alusta ja siirryttiin puhtaaseen match race -tyyppiseen purjehdukseen.

Samana päivänä Fördellä oli paljon liikennettä, kun Flensburger Klassiker -festivaali oli menossa. Mm. kuusi 12-metristä purjehti alueella.

Ensimmäinen finaali lähtö oli tasainen, mutta Bahama näytti jo menevän edelle. Sitten rata-alueelle tuli isoja

festivaalikelailun veneitä, jotka käyttivät kulkuoikeuksiaan hyväkseen. Niinpä bahamalaiset joutuivat ison veneen linjalle, Gullichsen pääsi vapaaksi ja käänsi Tanskaa kohti. Suomalaiset kasvattivat sitten johtoaan tasaisesti ja tulivat maaliin 300 metriä ennen bahamalaisia. Nyt peli oli tasan 2-2. Ratkaiseva purjehdus tapahtuisi aikaisin kello 10 seuraavana aamuna, sillä iltapäivällä alkaisivat maailmanmestaruuskilpailut.

Classic Cupissa olivat kilpailijat sopineet, että voitto ratkaistaan kahdella ykkössijalla, kun aikataulu oli venähtänyt pitkäksi. Alussa Chaje ampaisi johtoon ja pysyi asemassa viimeiselle ylämerkille asti. Myötätuuliosuudella johtava Chaje valitsi Tanskan puolen ja hollantilaiset menivät oikealle. He saivatkin paremman tuulen ja tulivat maaliin muutama vennenmitta ennen Chajea.

Seuraavana aamuna seurasimme Kultapokaalin viimeistä kilpailua maista käsin. Heti alussa Gullichsen pääsi

johtoon ja kasvatti sitä koko ajan. Homma näytti maista katsoen selvältä. Tuuli oli idän suunnasta ja hyvin kevyttä ja rata-alueelle oli jo tullut 'reikiä' eli tyyniä kohtia. Niinpä toisella myötätuuliosuudella Suomen Kandoo joutui tyyneen kohtaan ja Bahaman John B kiersi sen paremmassa tuulella. Osat vaihtuivat ja Gullichsen ei enää millään saanut bahamalaisia kiinni. Bahamalaiset voittivat Kultapokaalin toisen kerran peräkkäin.

Kysyimme Gullichsenilta, että harmittaako, johon hän vastasi: "Ei harmita läheskään niin paljon kuin vuonna 1961 kun hävisimme ruotsalaisille Kultapokaalin finaali 2-3". Gullichsen itse on sitä paitsi kerran jo voittanut pokaalin Helsingin kilpailussa vuonna 1986. Miehistössäkkin oli kaksinkertainen Kultapokaalivoittaja Henti Lundberg. Purjetrimmaajaa Timo Telkolaa tappio tietysti harmitti eniten.

Voittaneessa John B Once Again purjehtivat Gavin McKinney, Craig Sy-

monette ja norjalainen 'ammattigasti' Lars Horn Johannesen. John B Once Again on sama vene, joka osallistui Hangon MM-kilpailuun vuonna 1995, ja silloin se oli tuloksissa viimeinen. Purjehduksessakin osat vaihtuvat. Paikalla oli myös neljäs Kultapokaali-voittaja vuodelta 1969, australialainen Gordon Ingate.

Samalla radalla purjehdittiin myös vakiintuneen tavan mukaan harjoituskilpailua, johon osallistuivat muut MM-kilpailuveneet. Kilpailu oli sveitsiläisten Sebastien Schmidin suunnitelmien uusien veneiden Artemis XI:n ja Marie Françoise XV:n näytöstä, ja he olivat kaikissa kolmessa lähdössä ykkönen ja kakkonen. Tässä kilpailussa olivat myös suomalaiset Goddam ja Remi mukana. Goddamin tulos oli 8-9-11 ja Remin 13-13-18. Lopputuloksissa ne olivat kymmenes ja viides-toista. Vladimir Marschanin entinen Iain Murray -vene Carmen on nykyään Singora, ja se oli myös tässä tune-up-kilpailussa mukana. Se oli kaksi sijaa Goddamin takana.

Maaailmanmestaruuskilpailu

Viimeisen Kultapokaalikelpailun jälkeen alkoivat samana päivänä maailmanmestaruuskilpailut. Tuuli oli iltapäiväksi heikentynyt 2-3 metriin. Chaje 3 sai hyvän lähdön suunnilleen linjan keskivaiheilta. ensin lyhyt luovi vasemmalle ja sitten oikealle. Kaikki meni kuin purjehduksen oppikirjassa.

Chaje 2 oli startin jälkeen mennyt kauas oikealle äärimmäiseen laitaan. Sieltä ei tuulta kuitenkaan löytynyt, ja se oli kaukana merkistä kun Chaje 3 käänsi merkillä ensimmäisenä klassikkona viidentoista sakissa. Takana oli tässä vaiheessa viitisentoista modernia venettä. Alamerkillä oltiin jo melkein kymmenen sakissa. Yllättäen tuuli kääntyi melkein 180 astetta ja seuraavasta kryssistä tuli slööri. Spinuiksi otettiin vanha kultapokaalipurje tiukkaa slööri varten. Kilpailu kuitenkin meidän harmiksemme keskeytettiin ja veneet kokoontuivat uusintalähtöä varten. Tuuli haihtui melkein saman tien ja odottelun jälkeen lähdettiin FSC:n satamaan hinauksessa. Keskeytetty ensimmäinen lähtö on lykättiin purjehdittavaksi myöhemmin viimeistä edellisenä päivänä lähdön numero kolmen jälkeen.

Seuraavana päivänä toisessa lähdössä tuuli oli kääntynyt luoteeseen ja voimistui päivän mittaan. Kryssi oli kohti Tanskaa, ja ylämerkin läheisyydessä tuuli on puuskittaista ja vaihtelee 15 astetta. Spinnulla ajo on hankalaa, kun puuskat iskivät välillä sivulta, jolloin vene lähtee heti 'rullaamaan' ja vahinkoijippi saattaa yllättää. Monet klassikot menivätkin ilman spinnua turvallisesti. Me kokeilimme Hardin myrskyspinnua, mutta vaikeata se oli. Gordon sai jiiipissä puomin päähänsä mutta toipui siitä. Remi ja Geisha jättivät päivän toisen kilpailun väliin.

Ensimmäisen kilpailun voitti hallitseva maailmanmestari Jürg Menzi ja toisena oli Schumann. Gullichsenin Kandoo oli vasta kahdeksas. Goddam teki parhaan suorituksensa sarjassa ja oli 23:s. Klassikoissa Chaje 2 meni menojaan, ja maalissa 18:s Chaje 3 oli toiseksi paras klassikko – keltainen Tripel jäi taakse. Webin olisi pitänyt mennä paremmin tänään, sehän viihdyttää hyvin kovassa tuulessa, ja Holger ja Kai purjehtivat kotivesillä. Remi on sijalla 34.

Kolmannessa kilpailussa kärki meni tiiviissä ryhmässä, ja lopussa Schumann otti voiton. Kandoo oli neljäs. Klassikoissa Chaje 2 oli ylivoimainen, ja se purjehti kymmenennelle sijalle. Web purjehtii jo paremmin ja oli toinen klassikko sijalla 25. Chaje 3 taisteli Tripelin kanssa ja tuli maaliin sen perässä. Edelle pääsivät kuitenkin klassikot NED-9 ja saksalainen Willy Lehmann.

Neljännessä kilpailussa tuuli oli edelleen luoteesta ja kova, 10-12 m/s. Kilpailun loppuessa tuuli oli liian kova toista purjehdusta varten ja mentiin maihin. Kovassa tuulessa hyvin purjehtinut paikallisten Weekend V joutui keskeyttämään mastokengän irrottua ja vain vaivoin he saivat maston pelastetuksi. Chaje 2 joutui myös keskeyttämään fokan fallin katkettua. Holger ja Kai voittavat klassikot. Chaje 3:n edelle meni kaksi hollantilaista. Pis-



Ylhäällä vasemmalla, Saksan kesäkuinen sää oli oikukas ja kolea.

Ylhäällä oikealla, FSC:n satamaan tehtiin saksalaisella tehokkuudella laituripaikat lähes neljälle kymmenelle femfemalle.

Alhaalla vasemmalla, Saksan avomerimestari Dirk Manno, taustalla.

Alhaalla oikealla, Gordon Ingateen Addam-Addamilla oli vielä ylösnostossa Australian lippu. Seuraavana päivänä vene oli jälleen suomalainen femfemma.

Ylhäällä vasemmalla, maailmanmestari Jochen Schümann.

Ylhäällä oikealla, Kielin purjehdusviikot on maailman suurin alan tapahtuma.

Alhaalla vasemmalla, klassikot ja modernit femfemmat perhepotretissa.

Alhaalla oikealla, Kultapokaali ja neljä sen voittanutta purjehtijaa: Henti Lundberg Suomesta, Jonathan Janson Englannista, Johann Gullichsen Suomesta ja Bahaman Gavin McKinney. Oikealla Australian Gordon Ingate laulamassa aariaa oopperasta Paskaämpäri laineilla.



teitä tuli kuitenkin paremmin, kun viisi keskeytti kovan tuulen takia.

Keskiviikkona 13.6. purjehdittiin kaksi kilpailua, peruutettu ensimmäinen ja viides lähtö, erittäin kevyessä tuulessa. Tuuli oli heikentynyt juuri sopivaksi Chaje 3:lle. Viimeiselle alamerkille tultiin klassikoiden neljäntenä. Chaje 2 meni lopulta kauas oikealle. Me pysyimme keskellä. Puolessa välissä luovia Chaje 3 oli edelleen neljäntenä klassikkona. Tuuli heikkeni olemattomaksi, jolloin lähdimme etsimään tuulta lännestä, ja se kannatti. Ohitimme NED-9:n ja Tripelin, kun ne jäivät keskelle, ja lopussa ohitimme vielä Chaje 2:n. Tulimme maaliin ensimmäisenä klassikkona.

Tuuli heikkeni edelleen, ja toiseen kilpailuun lähdimme hyvistä asemista. Olimme ylämerkillä 15:n joukossa klassikkojen ensimmäisenä. Menimme koko ajan samoja tahteja kavereidemme Chaje 2:n ja Webin kanssa. Ensimmäisen ylämerkin kierron jälkeen tuuli loppui kokonaan ja kaksi kolmasosaa veneistä jäi varttitunniksi tyyneen 'reikään'. Välillä johtoklunga, jossa me olimme, oli kokonaisen legin edellä muuta joukkoa.

Toiselle myötätuuliosuudelle johdossa meni Suomen Kando perässään John B ja Artemis XI. Viimeiselle alamerkille tulivat klassikot Chaje 2, 3 ja Web lähituntumassa. Paikalliset saksalaiset lähtivät oikealle ja Chaje 3 vasemmalle. Chaje 3:ssa oli tarkkailtu

länneä kohti rata-aluetta lähestyvää venettä, joka tuli koko ajan hyvässä tuulessa. Sieltä tulisi todennäköisesti hieman lisää tuulta, ja Chaje 3 hakeutui koko ajan vasemmalle ja ohitti keula kohisten vielä viitisen venettä. Maalissa se oli kahdeksantena ohitettuaan vielä uuden sveitsiläisen veneen, ja jälleen parhaana klassikkona!

Chaje 3:n takana ei ollut ainoastaan kaikki klassikot vaan lisäksi bonukseksi 21 modernia venettä. Tällä huipputuloksella Chaje 3 meni kymmenen veneen ohitse kokonaispisteissä. Tulos oli tosi hyvä, kun takana oli viisi purjehdusta, joista kolme yli 10 sekuntimetrin tuulessa.

Klassikoissa on myös modifioituja veneitä, joissa on erilliset peräsimet. Alkuperäisistä klassikoista Chaje 3 oli paras, toisena oli Web ja kolmas Tripel. Ensimmäisen klassikon Chaje 2:n tulos oli 17. sija.

Viimeisellä luovilla ammatilainen Jochen Schümann meni väkisin suomalaisten ja bahamalaisten ohitse ja voitti kilpailun. Suomalaisten 'kaksoisvoitto' kuivuu kasaan.

Viimeisenä päivänä tuuli ei jaksanut nousta, ja kello 14.10 kilpailulautakunnan päällikkö Claus-Otto Hansen tarttui mikrofoniin ja ilmoitti päivän kilpailujen lopullisesta peruuttamisesta. Kaikille alkoikin olla selvää, että sveitsiläisessä veneessä purjehtiva Jochen Schümann on maailmanmestari. Edellisen päivän tulokset jäävät lopullisik-

si. Schümannilla on harvinaisen hieno sarja (2-1-1-1-1), 6 pistettä, kellontarkkaa ammattityytöä.

"Purjehdi onnesi varmemmalla puolella"

Miksi Jochen Schümann menestyy niin hyvin? "Havaintokyky, keskittyminen, kokemus" kertoi juuri 47 vuotta täyttänyt moninkertainen olympiavoittaja Flensburger Tagesblattissa. Tässä hänen vinkkinsä: Älä mene luovilla äärimmäiseen laitaan – pysy keskellä kenttää – ei kannata heppoisin perustein valita toista laitaa.

"Voihan se kerran onnistua, mutta keskellä kenttää purjehtiminen on pitimmällä aikavälillä ajatellen voittoa", purjehdusekspertti kertoo. "Se on purjehtimista onnen turvallisella puolella", hän kutsuu sitä.

Ja edelleen: Käytä silmiäsi – tarkkaile muita veneitä, varsinkin niitä, jotka eivät kuulu regataan – veneessä, kaikki jotka kykenevät, joutuvat käyttämään silmiään tähyystykseen. Kaikki tiedot ovat tärkeitä, vaikka ne liittyvät tapahtumaan kaukana omasta positiosista. Ja sitten vielä: Veneen hallinnan on pakko olla täydellistä – kädet toimivat siis automaattisesti.

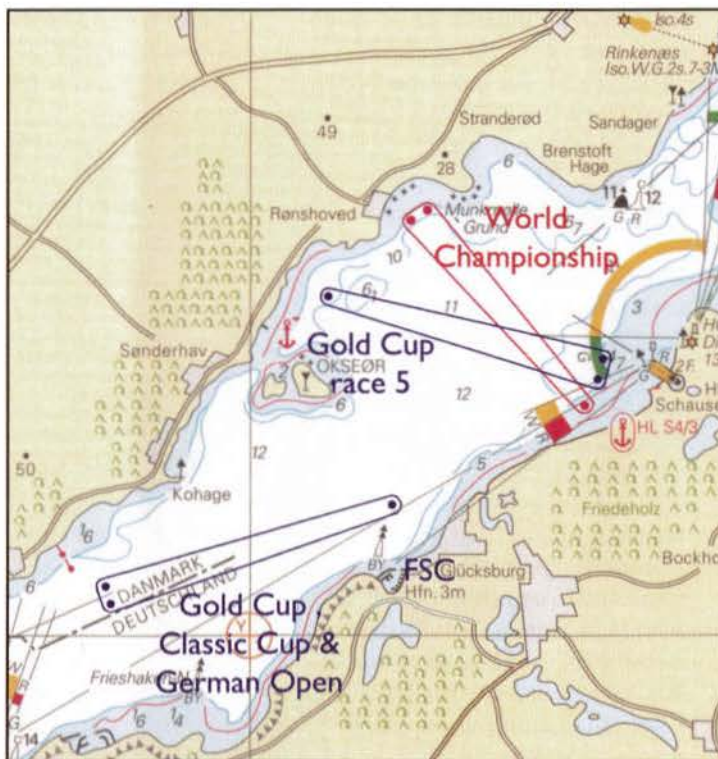
"Oma pää on pakko olla 'ulkona' siitä (siis: keskittymässä siihen mitä ympärillä tapahtuu), muuten ympärillä tapahtuva menee ohi", Schümann selittää menestymisensä salaisuutta. Niin helppoa se on.

Kielin viikolle lähdettiin jo seuraavana päivänä, kun siirtoon oli aikaa vain se päivä. Lisäksi piti ajaa pari venettä myös Lyypekiin. Chae 3:n puriehti Uula ja Matias mui-

Kyseessä oli maailman suurin purjehdustapahtuma. Paikan päällä Kielissä käy noin miljoona katsojaa ja veneitä on kaiken kaikkiaan noin 5000. Alun perin 5,5-metrisiä veneitä piti olla enemmänkin, yli 20, mutta osa lipesi joukosta ja meitä oli vain 11. Kannatti käydä, sillä nyt sekini on nähty. Kuitenkin tällaiset sivukilpailut kannattaa purjehtia ennen MM-kilpailua ja jättää sokeri pohjalle.

Holger ja Kai olivat Chaje 2:lla ja he pitivät hieman parempaa vauhtia kuin Chaje 3. Kolmonen voitti kakkosen pari kertaa: kolmannessa lähdössä kakkoselle tuli ocs ja neljännessä kolmonen oli vain nopeampi. Knock Out jäi kahdessa ensimmäisessä lähdössä taakse. Seuraavana päivänä se ei tullut lainkaan. Remillä oli joitain ongelmia ensimmäisenä päivänä. Toisena päivänä vedettiin läpi peräti kolme kilpailua, eikä tuntunut missään, ainakaan merellä. Maissa kuitenkin jo väsytti pitkän matkan takia.

Gordon Ingate oli ostanut amerikkalaisen Glen Fosterin 90-luvun parhaan veneen My Shoutin ja purjehti sillä täällä Kielissa. Vanha vene Addam-Addam oli myyty Kienaselle, joten vene matkasi täältä takaisin synnyinseuduilleen Suomeen. Gordonin gastit James oli leikannut veneen isopurjeen mastoliikin kaaren pienemmäksi, ja se voitti viisi viimeistä kilpailua. Radiosta sai seuraavana päivänä kuulua, kuka oli Kieler Wochen kaikkien aikojen vanhin voittaja: Gordon W. Ingate, 75 vuotta. Chaje 2:n mastohaverin johdosta Chaje 3:n oli paras klassikko, mutta ei siitä ainakaan järjestäjillä ollut mitään hajua. Seuraavana iltana oli tiin laivassa, joka lähti Lyypekestä kohti Helsinkiä.



Saksan 5.5m laivasto kasvaa

Singoran omistaja Hans Köstner on onnellinen hankittuaan tämän veneen Suomesta. Singoran kipparilla olikin hyvä resepti näin alkajaisiksi kun hän oli purjehtinut veneellään sen ensimmäisen kilpailunsa. "Me iloitsemme, että olemme mukana täällä ja yksinkertaisesti haluamme vain purjehtia hyvin", sanoo Flensburger Segelclubin Hans Köster. Hansin työ lakimiehenä nykyään on Berliinissä Saksassa löytyy nykyään aktiivisia veneitä kuin 60-luvun malliin. Moderneja veneitä on hankittu myös Sveitsistä kuten Marc Langin suunnittelema

1990 rakennettu Julia, joka on saman suunnittelijan kuin Magellan. Molemmissa on muuten erikoiset tiikkikannet. Klassikkojakin on ilmaantunut kätköistä. Web ja Chaje 2 ovat ennestään tutut. Lisäksi löytyy 'soling' Jan H. Lingen suunnittelema Struten (2). Veneen omistaa oikea yachtsman Jens Cornelisen. Hän on ammatiltaan yacht consultant ja on tottunut hoitamaan todella suuria veneen rakennus tai kunnostusprojekteja. Hän on myös oleskellut ammatinsa takia paljon Suomessa Piataarsaassa valvomassa Swanien rakentamista saksalaisille ja muunmaalaisille asiakkaille. Niinpä Struten on entisöity viimeisen päälle ikään kuin käyntikortiksi hänen edustamalleen ammatilleen, jossa laadusta ei tingitä. Ensimmäisessä 1963 rakennetun Strutenin pohja korjattiin, kaikki laudat ja emäpuut vaihdettiin. Toisessa vaiheessa tehtiin uusi tiikkikansi. Strutenin kotisatama on Elbe joella Glückstadtissa ja pursiseura on Segler-Vereinigung Altona-Oevelgoenne. Elbe joella viihtyy myös Nele, joka ei kuitenkaan ollut täällä. Sen omistaa maineikkaan saksalaisen purjehtijan Herbert Schollin gast Hans Baars-Lindner. Vene on vanha ja vuodelta 1954. Se oli jonkin aikaan Bodenseellä, jossa se perusteellisesti korjattiin. Laudoituksen pinnasta höylättiin pois melkoisesti. Sen jälkeen tehtiin epoksikäsittely ja päälle liimattiin 5 millin layeri mahonkia ikään kuin ulkolaudoituksen mukaisesti. Rakenne on meille aika erikoinen ja monet ihmettelee, että kestääkö liimaus pitkään. Rakenteena se on vahva, mutta kuten tiedämme laminointitekniikka ei varsinaisesti kevennä puurunkoja vaan tapahtuukin päinvastoin vene säähieman lisäpainoa.

Kaksi klassikkoa on peräisin DDR:n puolelta alun perin aivan kuten Jochen Schumannkin. Veneet Aero ja Willy Lehmann on molemmat tehty 1968 viimeisinä klassikkoina Saksassa. Aero on rakennettu hyvin kapeista melkein rimamaisista alle 50 millia leveistä laudoista. Molemmat veneet ovat modifioituja ja varustettuja erillisellä peräsimellä. Aeron köli takakulma oli reilusti pyöristetty ja siitä tuntui olevan haittaa ainakin teorioiden mukaan. Ilmeisesti DDR:n hovivenesuunnittelija Willy Lehmann suunnitteli molemmat veneet. Saksasta löytyy Bodenseeltä purjehduskunnossa Helsingin Olympialaisten pronsimitalivene Hojwa, joka esiintyy toisaalla tässä lehdessä. Aikanaan Herbert Scholl osti veneen Ruotsista ja purjehti sillä 50-luvulla ennen kuin hankki ensin Mechtildin ja maineikkaan

Bronian. Schollin ohella kuuluisa saksalainen purjehtija oli Rudolf Harmstorff. Hänenkin vanha veneensä oli täällä, nimittäin Suomen lipun alla ja vene on Remi eli entinen Sünnschien (saksan murretta tarkoittaa auringonpaistetta). Tämänkin veneen vaiheet on selvitetty. Olimme pitkään luulleet, että vene oli mukana Tokion olympialaisissa, mutta näin ei ollutkaan. Kisoissa ollut vene oli nimeltään Subbnboana (G-12) eli suomeksi "soppaluu", hyvin erikoinen veneen nimi ja venettä purjehti silloin Eckart Wagner eikä Harmstorff kuten olimme

luulleet. Veneen alkuperäinen numerokin on nyt selvä eli se on G-13. Harmstorff oli mukana viimeisissä 5.5-metrinen Olympiakisoissa Acapulcossa ja sijoittui neljänneksi. Kienasten omistamalla Sünnschienillä Harmstorff pärjasi hyvin. 1965 Napolin MM-kilpailussa hän oli neljäs ja vuoden 1966 Mm-kilpailuissa Kööpenhaminassa hopealla. Saksaan on pesiytynyt useita entisiä suomalaisveneitä. Täälläkin mukana ollut ja Kulapokaalista purjehtinut vene Knock Out on vanha Dodo, jonka Henrik Dahlman teetti Bahaman kisoja varten 1992. Joukosta löytyy edelleen yksi mahongista kylmälaminoitu helmi Weekend V. Se on Australian kuuluisimman suunnittelijan Ben Lexcenin suunnittelema vuonna 1982. Vene on yhden maailman etevimmän puuvenerakentajan sveitsiläisen Herman Eggerin rakentama. Noina 80-luvun vuosina Lexcen kehitti venettä, josta tuli prototyypin malli amerikkalaisen Melges Boat Worksin rakentamalle ensimmäiselle lujitemuoviselle sarjatuotantoveneelle, josta sarjasta viimeinen oli suomalainen Dodo. Näitä sarjaveneitä, joita karakterisoi viistot 'sweep back' kölit tehtiin vuosina 1985-92 kaiken kaikkiaan 23 kappaletta. Saksaan on muodostumassa voimakas 5.5 metrin veneiden keskittymä ja rekisterissä tai Saksan maaperällä on tällä hetkellä noin 26 venettä eli suunnilleen saman verran kuin meillä täällä. Viimeisin hankinta Saksaan viime vuoden lopulla oli Candida 3, Dodotoon (Joker 8) sisarvene. Candidan uusi omistaja on Jens Cornelisen. Englantilaiset ovat myyneet molemmat modernit veneensä ulkomaille (toisen Salamander 5 Hollantiin) ja jatkossa olemme ilman englantilaisia MM-kilpailuissa. Vai löytyykö Englannista yhtään klassikkoa? Kun katsoo Freundeskreis Klassische Yachten kotisivulta Saksan metriluokkien venerekisteriä on aika hämmästyttävä. Sieltä löytyy joka lähtöön seuraavasti: 12-metrisiä 7 kpl, 10-metri-

siä 1 kpl, 9-metrisiä 1 kpl, 8-metrisiä 19 kpl, 7-metrisiä 3 kpl, 6 metrisiä 48 kpl, 5-metrisiä 1 kpl ja Int. 5-metrisiä 11 kpl. Ehkäpä koko maailman hienoin puisten metriklassikkojen laivasto. He menevät Suomen ohi reippaasti kun isoja veneitä on niin paljon. Veneet voidaan muuttaa painojensa eli tilavuutensa suhteessa lukumääräksi ja voidaan todeta, että 7 kpl 12-metrisiä vastaa 48 6m ja 92 5.5m venettä. Koko laivasto muutettuna 6-metrisiksi on 168 venettä ja vastaavasti 5.5-metrisiksi 319 venettä. Kysymys on todella isosta määrästä veneitä.



Chaje 2, Holger, Kaj ja Dirk Manno, Struten.

Deloitte & Touche Oy on yksi Suomen johtavia tilintarkastus- ja konsultointialan palveluyrityksiä. Henkilöstömme määrä on 130 yhdessä Deloitte Consultingin kanssa. Palvelemme Suomessa Helsingin lisäksi kymmenessä toimipisteessä. Olemme kansainvälisen Deloitte Touche Tohmatsu -ketjun jäsen, 140 maata ja yli 95.000 henkilöä.

Deloitte & Touche

Tärkeimmät palvelumme ovat

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

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

**Deloitte
Touche
Tohmatsu**



Onko eläketurvasi kunnossa?

Selekta-eläkevakuutuksella varmistat ettei elintasosi eläkkeellä laske. Lisätietoja saat soittamalla 0200 3000 (pvm) ma-pe klo 8-21 tai Internetistä www.nordea.fi/selekta. Selekta-vakuutukset myöntää Nordea Henkivakuutus Suomi Oy.

Nyt uutta! Voit ottaa Selekta-eläkevakuutuksen myös suoraan Solossa. Kun maksat ensimmäisen maksun Solossa vakuutusta tehdessäsi, saat 5 % bonuksen vakuutus-säästöillesi.



Nordea

Nordea Henkivakuutus Suomi Oy / Nordea Pankki Suomi Oy

Suomalaisia venesuunnittelijoita viitosluokassa



1.



2.



3.

1. L-2, Barbro (1936)
2. Gösta Kyntzellin suunnittelemat L-10, Carola (1937) ja L-29, Diana (1948)
3. Jarl Lindblomin Lina, L-12 (1938)

Kun kansainvälinen 5m-mittasääntö esiteltiin ja hyväksyttiin Union de Societes Nautique Francaisen aloitusta 1929, se herätti nopeasti laajasti kiinnostusta etenkin pohjoismaissa. Uuteen veneluokkaan kohdistettiin suuria odotuksia kuutosien haastajana, ja jo muissa veneluokissa kannuksensa hankkineet suunnittelijat ja purjehtijat lähtivät toteuttamaan hanketta konkreettisella tasolla. Suunnittelussa alkuvaihetta leimasivat kuutosista ja kuutospurjehtijoilta saadut vaikutteet – 30-luvun veneitä voikin hyvällä syyllä luonnehtia ”pieniksi kuutosiksi”. Kuitenkin kasvavassa määrin, varsinkin Ruotsissa, uusi sääntö alkoi kiinnostaa myös nuoria suunnittelijoita, jotka toteuttivat varsin erilaisia innovaatioita ja konstruktioita löyhäksi luonnehditun mittasäännön puitteissa.

Suunnittelijoiden merkitys oli 30- ja 40-lukujen purjehduskulttuurissa varsin suuri. He eivät olleet ainoastaan piiloutuneena suunnittelupöytänsä taakse, vaan olivat myös varsin merkittäviä tekijöitä purjehduskulttuurin kehittäjinä ja osallistuivat aktiivisesti myös kilpailuihin suunnittelemlaan veneillä.

Vaikka suunnittelijan ensisijaisena pyrkimyksenä oli tietenkin luoda mahdollisimman nopea ja kilpailukykyinen vene, se on kuitenkin vain osa totuudesta. Veneet olivat aina yhdistelmä suunnittelijansa, veistämönsä ja tilaajansa mieltymyksiä, joissa ilmenee myös erilaisia esteettisiä ja varsin käytännöllisiäkin pyrkimyksiä. On myös muistettava, että varsinkin loppuvaiheessaan viitonen oli luokka, jonka suunnittelussa otettiin suuriakin riskejä ja tehtiin erilaisia kokeiluja – näin etenkin Ruotsissa. Suomessa ei useinkaan menty näin pitkälle ja varsinkin sota oli tekijä, joka lamautti suurimman innostuksen uusiin, kokeellisiin konstruktioihin.

Suomalaisista venesuunnittelijoista käsittelen laajemmin neljää,

jotka kaikki ovat suunnitelleet useampia veneitä. Näiden neljän herran lisäksi viitosia ovat suomessa piirtäneet Hans Roberts, Birger Slotte ja Nils Björk.

Jarl Lindblom, joka oli koulutukseltaan insinööri, oli yksi keskeisimpiä hahmoja uuden veneluokan menestykselle Suomessa. Lindblom oli Turun veneveistämöllä suunnitellut lukuisia erilaisia moottori- ja purjeveneitä ja oli ollut jo aiemmin kiinnostunut uusien luokkien kehittämisestä – esimerkiksi 1933 tämä esitteli junioreille tarkoitetun kymmenen neliöisen kilpaveneen, jota kutsuttiin nimellä ”pojkbåt”. Lindblomin merkitys suomalaiselle venesuunnittelulle ja varsinkin Turun veneveistämölle on huomattava.

Myös viitosissa Lindblom oli etunenässä. Vuonna 1936 hän suunnitteli Nils Björkille ensimmäisen viitosen, Najadenin (ent.L-1). Björkin ja Lindblomin kokemuksen perusteella vuonna 1937 rakennettiin uusi vene, Signe (L-9), joka oli Lindblomin ja Björkin yhteinen – tätä ennen Björk oli suunnitellut Birgitan (L-4) – molemmat veneet rakennettiin Pahanien veneveistämöllä. Lindblom oli myös varsin aktiivinen purjehtija ja hän keräsi ympärilleen viitospurjehdukseen ryhmän huippupurjehtijoita. K.G.Källström ”pohjolan paras keulagasti”, kuten luonnehdinta kuului, Walter Kjellberg, Kurt Källström ja Åke Andree olivat huippunimiä, joiden kanssa Lindblom hankki kokemuksia veneistään. Vuonna 1938 Lindblom rakennutti ensimmäisen kokonaan itselleen suunnitteleman veneen, Linan (L-12), jota pidetäänkin hänen menestyksekkäimpänä.

Lindblomin kokeilunhalusta kertoo myös, että hän tarttui Ruotsista tulleseeseen Arvid Laurinin aloitteeseen ja suunnitteli sarjan ruffattuja viitosia, jotka rakennettiin vuonna 1941. Lindblom oli myös ainoa suomessa, joka kokeili varsin radikaaleja ratkaisuja myöhemmissä viitosissaan, esimerkiksi eväköliä

– tämä huipentui viimeisessä suomes-
sa rakennetussa viitosessa, Lindassa
(nyk.L-27), joka rakennettiin Laiva-
teollisuuden telakalla ristiinlaminoi-
malla, ilman kaaria. Kaiken kaikkiaan
Lindblom suunnitteli kymmenen vii-
tosta.

Gösta Kyntzell (1882-1961) kuuluu
myös suomalaisen venesuunnittelun
suuriin nimiin. Kyntzell, joka suun-
nitteli elinaikanaan veneitä kaikkiin
suomalaisiin metriluokkiin oli muka-
na satojen veneidenrakennuttamisessa
ja suunnittelussa ja oli esimerkiksi mu-
kana pohjoismaisen kansanveneen al-
kuvaiheissa. Ensimmäisen kuutosensa
hän suunnitteli jo parikymmentä vuot-
ta ennen viitosten

olemassaoloa. Suurin osa Kyntzel-
lin veneistä on rakennettu Porvoossa,
Wileniuksen veneveistämöllä. Kynt-
zell aloittikin uransa suomessa vuonna
1911 Porvoon veneveistämön teknise-
nä johtajana.

Kyntzell oli myös aktiivinen pur-
jehtija, jonka itselleen suunnittelemat
veneet kantoivat kaikki nimeä Inga-
Lill. Näitä veneitä oli kaiken kaikki-
aan 46! Myös viitosissa on yksi tällai-
nen Kyntzell-vene, Inga-Lill XXVIII
(L-13). Kyntzell suunnitteli Inga-Lillin
lisäksi kaksi viitosta, Carolan (L-10)

ja Dianan (L-29). Varsinkin Diana oli
tietyllä tavalla varsin merkityksellinen
vene. Vaikka viitosten aika alkoi sen
valmistuessa 1948 olla ohitse, se edusti
laajemmassa merkityksessä purjehdus-
kulttuurin elpymistä sodanjälkeisessä
Suomessa.

Kyntzelliin veneet eivät olleet sa-
malla tavalla äärimmäisen kokeellisia,
kuin esimerkiksi Lindblomin myöhem-
mät konstruktiot. Hänen periaatteensa
suunnittelussa oli: ”mikä on kaunista,
se on myös nopeaa”. Kyntzelliin viito-
set ovatkin varsin sulavalinjaisia ja ne
kaikki ovat myös osoittautuneet me-
nestyksekkäiksi kilparadoilla.

Gunnar L. Stenbäck (1880-1947)
tunnetaan purjehtijapiireissä varmas-
takin parhaiten haiveneen suunnitteli-
jana. Myös hän oli suunnittelijana jo
varsin tunnettu, ennen ensimmäistä vii-
tostaan – hänen piirustuspöydältään oli
esimerkiksi ennen ensimmäistä viitosa-
ta, Barbrota (L-2), lähtöisin kahdek-
san kuutosta. Barbron jälkeen Stenbäck
suunnitteli NJK:n arpajaisveneen, Ghi-
tan (L-5). Kaikkiaan Gunnar Stenbäck
ehdi suunnitella viisi kappaletta viito-
sia, näistä vain kaksi on edelleen suo-
messä.

Myös Stenbäck osallistui usein kil-
pailuihin suunnittelemissaan viitosilla.

Vaikka hän ei suunnitellutkaan itsel-
leen omaa venettä, hän kilpaili mm.
int 5m cupissa omilla luomuksillaan.
Stenbäckin tiedetäänkin usein painot-
taneen, kuinka varsinkin kansainväli-
siin regattoihin tulisi osallistua millä
tahansa veneellä – ei välttämättä omal-
laan.

Kilpailamisen ja suunnittelutyön li-
säksi Stenbäck muistetaan myös var-
sin aktiivisesta toiminnastaan NJK:ssa,
purjehtijaliitossa ja Suomen edustaja-
na Skandinaavisen purjehtijaliiton hal-
lituksessa. Monet eri lähteet painot-
tavat hänen merkitystään suomalaisen
purjehduskulttuurin kehittäjänä.

Einar Olofsson (1886-1955) työ-
kenteli piirtäjänä Maskin och bro-
yrityksessä. Hän oli piirtänyt monia
kuutosia jo ensimmäisen kansainväli-
sen säännön mukaan. Viimeisen kuu-
tosensa hän piirsi vuonna 1934, mutta
palasi kansainväliseen sääntöön vuon-
na 1941, jonka aikana hän suunnitteli
neljä viitosta (L-14 – L-17). Nuo neljä
venettä rakennettiin samana vuonna
Forsströmin venetelakalla Helsingissä
ja ne ovat mitoiltaan lähes identtisiä.
Näistäkin veneistä kolme on nykyään
Ruotsissa, vain Aloha (L-17), on edel-
leen Suomessa – sekin saarroksissa
sisävesialueella.

Jouko Lindgren Oy

*Kaikki veneen korjauksesta ja kunnostuksesta
Lasikuitu- ja puutyöt
Pinnoitustyöt
Telakointi ja talvisäilytys*

*Hernesaarenranta 13, 00130 Helsinki
puh (09) 6225 322, (09) 2200 2508
fax (09) 6222 652*

*FINNBOAT -jäsen
laatujärjestelmä ISO 9002*

Vuosien kokemuksella pidämme huolta veneestäsi



Kilpailukesä 2001 näytti ennakkotietojen valossa mielenkiintoiselta. Edellisen talven aikana Arnetta oli vaihtanut omistajaa ja Wireen remontti alkoi olla loppusuoralla. Mariana oli saanut uuden pohjalaudoituksen, kun taas Alibaba II olisi pohjaremontin vuoksi sivussa koko kesän. Hangon PM-kisojen eteen oli tehty paljon työtä, joka alkoi kantaa hedelmää. Alustavien tietojen perusteella Ruotsista oli tulossa 5 venettä ja Suomesta yli 15, joten luvassa oli tasokas maaottelu. Kisakauden loppuhuipennus olisi lokakuussa MM-kisat Porto Finossa, Italiassa, jotka kuitenkin myöhemmin peruttiin terroristiuhahan vuoksi.

Kuutoskesä

Kausi aloitettiin HSS:n järjestämällä Biomet Cupilla. Aikainen ajankohta luultavasti karsi osallistujamäärää, ja mukana kesän avauskisassa oli vain kahdeksan venettä. Lauantaina purjehdittiin kevyessä tuulessa kolme lähtöä ja suunnuntaina ei sitten olleenkaan tuulimittarin näyttäessä yli 12 m/s. Cupin voitti selvästi Toy, toisena Klara Stjärna ja kolmantena Off Course. Antinea oli talven aikana löytänyt uuden mastotrimmin ansiosta hyvän kryssivauhdin ja Kaj Öströmin käsissä Arnetakin suoriutui tulikokeestaan mallikkaasti. Kiitämme kisan sponsoria BiometMerck Finland Oy:tä.

Helsinki Classic Regatta

Helsingin regatassa sääolosuhteet jatkoivat siitä, mihin Biomet Cupissa lopetettiin. Nyt kuitenkin lähdettiin radalle navakassa tuulessa. Ensimmäisen lähdön aikana tuuli kuitenkin vielä nousi ja osa veneistä jätti leikin sikseen. Sunnuntaina tuuli kevyemmin, 3–5 m/s, mikä tuntui aivan luksukselta edellisen päivän ”survival gameen” verratuna. Toy jatkoi yliveraisia esityksiään perässään Mariana ja kolmantena Klara Stjärna. Borée II väläytteli aika ajoin hyvää venevauhtiaan, mutta turhan ahne ylämerkin kierto ja varaslähtö

poikivat kaksi diskausta, jotka tiputtivat Boréen lopulta sijalle 9.

Andö Cup

Osana Kommodorin pokaalia purjehdittiin noin 40 mpk matkakisa Helsingistä Andön saareen. HSS oli ystävällisesti tarjonnut kuutosille yösi-jaksi saaren suojaisen sataman ja saunan. Matkakisaan osallistui 10 venettä, ja lainaten Antsu Kairamon sanoja: ”Fresh wind, nice sunshine, Caribbean conditions, about 1000 tacks...”. Kisan ykkösenä Off Course, kakkonen Toy ja kolmantena Silène III. Mielenkiintoisen ja pitkän jälkikeskustelun jälkeen veneet valuiivat keskiviikon ja torstain aikana Hankoon.

Hanko Regatta

Perinteinen regatta ja Hanko parhaimmillaan. Sääolosuhteet erinomaiset ja osallistujia jopa 18 venettä – pari vierasta ulkomailta ja Anjakin nähtiin kilparadalla pitkästä aikaa.

Ensimmäisessä lähdössä tuuli oli erittäin kevyttä (0–3 m/s) ja rataa lyhennettiin. Hasse Schröderin (lue Pyhä Henki) avustuksella Kairamon veljekset ottivat lähtövoiton, samalla katkaisten kakkoseksi tulleen Toyn alkukauden kestäneen voittoputken.

Seuraavana päivänä Mariana jatkoi varmaa menoaan ennen Silène III:a. Kolmanneksi selviytyi hiuksia nostattavan slööritaistelun jälkeen Elinore heti perässään Klara Stjärna.

Hyvin nukutun yön jälkeen kaikki venekunnat uhkuivat voitontahtoa. Tämä ylilataus purkautui lähtölinjalla turhana ahneutena. Tulos; kaksi yleistä takaisinkutsua, kun puolet fleetistä oli yli linjan. Nämä sekoittivat lautakunnan pasmat, ja teimme varoiksi vielä yhden kunniakierroksen lähtöveneen ympäri. Lopulta lähtö onnistui. Raili nappasi unelmastartin veneeltä ja purjehti järkevästi johtaen kisaa lähdestä maaliin.

Kevyissä tuulissa varmasti purjehtinut Mariana näytti muille esimerkkiä ja voitti regatan sarjalla (1-1-3), jättäen Toyn kakkoseksi. Kolmanneksi selviytyi Silène III ja neljänneksi Raili.

Pohjoismaiden Mestaruus

Tavoitteeksi oli asetettu vähintään viiden ulkomaalaisen mukaan saaminen PM-kisoihin. Ruotsista oli vielä loppu-talvesta tulossa neljä venettä mukaan kilpailuihin, joten yhdessä Hans Oenin Elisabeth X:n (NOR-80) kanssa tilanne näytti hyvältä. Lopputulos oli kuitenkin vaatimaton yksi vene Ruotsista

(Fågel Blå) ja yksi vene Norjasta/Jenkeistä (Elisabeth X). Kunnia kuitenkin heille osallistumisesta.

Ilmoittautuneita veneitä 14, mutta Irma ei päässyt purjehtimaan yhtään lähtöä Regatassa haljenneen parrasjäykkääjän vuoksi. Yllättävien työkiireiden vuoksi Toyn pinnamies Eero Lehtinen joutui luovuttamaan paikkansa hallitsevalle Maailman- ja EuroopanmestariHenrik Tenströmille Alibaba II:sta.

Ensimmäisessä lähdössä tuulta oli noin 6 m/s ja Toy otti taas oman paikkansa kärjessä. Seuraavassa lähdössä tuulta oli aavistus enemmän ja amerikkalais-norjalainen Elisabeth X esitteli ylivoimaista kryssivauhtiaan ottaen helpon voiton ennen Toyta.

Illalla rantamakasiinissa pidetyssä grillijuhlassa ruoka maistui ja Havistran sponsoroima viini virtasi. Musiikista vastasi Toxic Twins, joka ei kuitenkaan ennako-odotuksista huolimatta soittanut yhtään kappaletta Grateful Deadia.

Seuraavana päivänä aamu aukeni aurinkoisena ja tuulisena (10–12 m/s). Toy jatkoi varmoja otteitaan Elisabethin ottaessa varaslähdön. Ruotsalaisvene Fågel Blå pärjäsi kovenevassa tuulessa hyvin, kryssien pienellä fokalla 5 astetta ylemmäs kuin kyljellään makaavat suomalaiset. Neljännessä lähdössä vahingosta viisastunut Elisabeth starttasi varman päälle ja purjehti voittoon, vaikka isopurjeen alaliikki oli revennyt ja korjattu erikoisesti roudarin teipillä. Märän ja raskaan päivän päätteeksi oli mukavaa päästä saunaan parantelemaan kipeytyneitä lihaksia.

Viimeisenä päivänä radalle lähdettäessä vielä neljällä venekunnalla oli hyvät mahdollisuudet voittoon. Jos päivän molemmat lähdöt saataisiin purjehdituksi, voittaja voisi olla Toy, Mariana, Elisabeth tai Off Course. Neljännellä sijalle olevalle Off Courselle näytti päivä lupaavalta, kun tuulta oli luvattu 12 m/s. Ennuste kävi toteen, ja Off Course johti viidettä lähtöä, kun storan fallin pleissaus petti. Vene suuntasi rantaan, ja jos se ehtisi takaisin päivän seuraavaan lähtöön, niin peli olisi vielä auki. Elisabeth purjehti lähtövoittoon perässään Toy ja Mariana. Lähdön viimeisellä lensillä tuulta alkoi olla puuskissa 15 m/s ja meri oli muuttunut todella kuoppaiseksi.

Kilpailulautakunta teki vaikean mutta oikean päätöksen. Viimeistä lähtöä ei purjehdittaisi, joten Pohjoismaiden mestaruus oli ratkennut. Kaikki viisi purjehdittua lähtöä laskettiin mukaan.

PM-kullan vei hienosti purjehtinut Toy. Hopeaa Marianalle, joka voitti merellä vain kerran kolmanneksi tulleen Elisabethin. Off Coursen oli tyytyminen katkeraan neljänteen sijaan, ja viidenneksi nousi tasaisesti purjehtinut Fågel Blå.

Päätösjuhlan jatkoilla ja Klara Stjärnan poikien laulun hiipussa aamutunneilla lähdimme haikein mielin kesätaulle odottamaan seuraavia kisoja. Lopuksi vielä suuri kiitos pääsponsorille Novo Groupille ja kaikille PM-sponsoreille sekä myös kisajärjestäjälle HSF:lle.

Luokkamestaruuskisat

Elokuun puolenvälin jälkeen palattiin taas asiaan luokkamestaruuskisojen merkeissä. Järjestäjänä toimi NJK ja rata-alue oli Isosaaren ja Santiksen välissä. Vaihtelevia olosuhteita oli taas tarjolla 13 osallistujalle.

Lauantaina tuuli puhalsi 10 m/s (3 lähtöä). Tuulen iltapäivän mittaan yltyessä hilpeyttä aiheutti toisen lähdön startti. Maaliin tulleet veneet alkoivat vaihtaa keulille pienempää genuaa. Arnetta purjehti maaliin viimeisenä veneenä, ja lautakunta ampui yllättäen uuden lähdön lähes välittömästi tämän jälkeen. Varsinaisen startin pamahtaessa muutama vene vielä slööraili lähtöalueella ilman genuaa.





Mariana purjehti taas voitokkaasti, ja kakkoseksi purjehti lähdöstä myöhästynyt Toy.

Kovassa tuulessa manööverien tärkeys korostuu. Pienikin virhe kosta- tautuu, ja niinpä päivän aikana nähtiin useita revenneitä purjeita. Kol- mannessa lähdössä Off Course purjehti hienosti kakkoseksi, vaikka se ajoi kaikki lenssit ilman spinaakkaria. Vasta viimeisellä lenssillä se joutui päästämään Marianan ohitseen voittoon. Kolmantena maaliin ilman keu- lapurjetta saapui Toy. Keulamies Halonen oli kuin kärpänen hämähäkin- seitissä yrittäessään pitää kaikki purjeet ja puomit ja köydet sekä itsensä keulakannella, kun muut neljä istuivat tuppisuina ja katselivat eri suuntiin - onni onnettomuudessa oli erittäin lyhyt viimeinen kryssi.

Sunnuntaina oli sitten kevyen tuulen vuoro (3 lähtöä). LM-kisoissa kärkikamppailu käytiin kahden veneen välillä, Marianan ja Toyn. Yhden pisteen erolla voittajaksi selvisi Mariana ja Toy oli kakkonen. Silène III:n kolmossija oli myös aika selvä, mutta tuloslistassa seuraavat kuusi venet- tä olivat kaikki vain viiden pisteen sisällä.

Mariana sai myös ensimmäisenä kutosena merkinnän NJK:n ”lahjoit- tamaan” Kommodori Nikolai Sinebrychoffin haastepokaaliin. Ensi vuon- na Mariana joutuu puolustamaan pokaalia ensi kesän LM-kisojen ykköstä ja kakkosta vastaan purjehdittavassa haasteskabassa. Kisojen aikana jär- jestetyn grillijuhlan juomat ja daily first -palkinnot tarjosi pääsponsor Si- nebrychoff, joista suurkiitokset.

Musto Regatta

Kilpailukauden päätti perinteinen Musto Classic Regatta, joka purjeh- dittiin Kruunuvuorenselällä. Tänä vuonna järjestäjät olivat selvästi huo- mioineet esim. kuutosten antamaa palautetta radan turvallisuudesta ja ratajärjestelyt olivat hyvät. Vaihtelevissa olosuhteissa suhteellisen lyhyel- lä, spinnupakkaajan ihanne-radalla kilpaili 10 kuutosta paremmuudesta. Voiton vei Toy, kakkosena Off Course ja kolmantena Mariana.

Finnish Classic Ranking 2001 ja Kommodorin pokaali

Kauden rankingkisan voiton vei Toy (FIN-44), toisena Mariana (FIN-38) ja kolmantena Klara Stjärna (FIN-21). Kommodorin Pokaalin vei myöskin Toy. Pokaalin pistelaskussa huomioidaan Helsinki Regatan 1. ja 3. lähdöt, Hanko Regatan 1. ja 3. lähdöt sekä Andöcup-matkakilpai- lu.

Yhteenvetona

Kesä 2001 kilpailukausi lienee ollut suhteellisen onnistunut vaikkakin osallistujamäärät jäivät osittain suunniteltua pienemmiksi. Alibaba II oli telakalla koko kesän ja vasta ensi kautena lienee lisäystä tulossa kun nä- emme taas radoilla Wiren, Anjan ja Fridolinin sekä mahdollisesti myös Caressen ja Ianin. Päätoivoite on EM-kisat Kööpenhaminassa, jonka eteen tehdään kovasti töitä. Tavoite on saada mukaan kisoihin useita suoma- laisia veneitä. Tulevan kauden kilpailukalenteri on myös pitkälti lyöty lukkoon ja löytyy 6mR-liiton kotisivuilta (www.6mR.fi). PM-kisoja tar- kastellaan vielä liiton toimesta, vuoro lienee olevan ruotsalaisilla (Sand- hamn?).

Verisen ja kovan kilpailutoiminnan balsamiksi vaaditaan myös sosiaa- lista toimintaa. Rabbe Kihlmanin ystävällinen ja jopa perinteinen kutsu kutospurjehtijoille Getskäriin Helsinki – Hanko matkakisan aikana tule- vana kesänä otettiin kiitollisuudella vastaan. Hallitus mieltii myös kuu- meisesti mitä ensi kauden aftersail-tapahtumia saadaan aikaan. Ilman sponsoreita olisimme tuskin saaneet viime kaudellakaan pippaloita ai- kaan, joten vielä kerran suurkiitokset kaikille kesän sponsoreille. Ensi ke- sänä on kulunut 50 vuotta siitä kun Olympialaiset järjestettiin Helsingissä ja kutoset olivat viimeistä kertaa mukana kilpailemassa kisoissa. Tulevan kesän kilpailutoiminnassa pyrimme huomioimaan ja kunnioittamaan tä- tä.



RSL COM
RSL COM FINLAND

Yritysten teleliikennepalvelujen kokonaisratkaisuihin erikoistuneena operaattorina RSL COM Finland Oy räättäloi yrityksellesi toivomuksienne ja tarpeittenne mukaiset viestintäratkaisut. Olemme erikoistuneet erityisesti puhe- ja dataliittymien rakentamiseen sekä niihin liittyvien palvelujen tarjoamiseen Helsingin, Tampereen ja Turun talousalueilla.

Teemme jatkuvaa kehitystyötä kuuntelemalla asiakkaitamme ja seuraamalla markkinoita yhdessä asiantuntevien yhteistyökumppaneidemme kanssa löytääksemme asiakkaillemme ne parhaimmat, innovatiivisimmat ja luotettavimmat viestintäratkaisut.

Asiantuntevien myyntineuvottelijoidemme avulla löydät kattavasta tuotevalikoimastamme yrityksellesi parhaiten soveltuvat puhe-, data-, Internet ja mobiilipalvelut sekä puhelinvaihteet. Unohtamatta laajakaistayhteyksiä.

- o Edulliset koti- ja ulkomaan-puhelut
- o Puhelukortit
- o Yritysten palvelunumerot
- o Yritysten vaihteet (VoIP ja PaBX) ja vaihteenhoitopalvelut
- o GSM-liittymät yrityskäyttäjille
- o Mobile Desktop -Etätoimisto
- o MultiMail-vastaajapalvelu
- o Vip Net Pro SDSL-liittymät
- o HDSL-liittymät
- o Soittosarjapalvelut
- o Siirto- ja kuituyhteydet
- o Laittilojen vuokraukset
- o Kuituverkon rakennuspalvelut operaattoreille ja suuryrityksille

Tutustu tuotevalikoimaamme tarkemmin osoitteessa www.rslcom.fi tai soita ystävälliseen asiakaspalveluumme puh. 0800-55 996.

RSL COM Finland Oy Call Center: 0800-55 996 tai asiakaspalvelu@rslcom.fi

Suomen 6mR-liitto kiittää tukijoitaan kuluneesta kaudesta. Onnea ja menestystä vuodelle 2002.



novo



S|E|B



KAUKO HUOLINTA OY



Havistra



GYLLENBERG
1911



SUUNTO



OY TEKNOCALOR AB

HENRI LLOYD

Dantech Fasteners Group





Klassikkojen muistoksi

Hollannissa paloi poroksi 7.2.2002 seitsemän viisviitosta. Menetyks oli huomattava ja valitettava, sillä uniikit klassikot ovat lopullisesti hävinneet ja poistuneet keskuudestamme. Vanhat puuveneet muodostavat korvaamattoman kulttuuriperinnön, jossa yhtyvät aikakauden parasta osaamista veneensuunnittelun ja rakentamisen alalla ja tietenkin myös veneeseen liittyviä muistoja ja unohtumattomia huippupurjehtijoiden suorituksia olympialaisissa ja arvokisoissa.

Varmasti tapahtuma nostattaa kysymyksen klassikoista ja replikoista. Uudisrakenteita ei tehdä enää puusta, mutta poistuneitten veneitten tilalle on monessa maassa tehty uusvanhoja veneitä alkuperäisillä piirustuksilla ja työmenetelmillä. Suomessakin ollaan käyty keskusteluja alkuperäisistä veneistä muutamissa luokkalii-toissa varsin kiihkein äänenpainoin. Suomen 5.5m-luokan puheenjohtaja Matti Muoniovaara on kerönnyt tiedot seuraavista palaneista veneistä hollantilaisten ystäviensä avustuksella.

NED 2 Papilio 1965-2002

Designer: Alfred Edward Luders Jr., builder: Chantiers Poirier, Meilen

Original name was Nisse 2 and number Z-67. Other names Bacouni 4, Bacouni, and Papillon. This boat represents a very good example of Luders design from the 60s. It has a typical smooth Luders counter. The new teak deck was made in the Netherlands. Under the name Papilio NED-2, helmed by J. van Staveren, this boat won the Classic World Championship in Muiden 1996.

NED 6 LaPerle 1962-2002

Designer: C. Raymond Hunt, builder: M. Corsier Port

Original name was Artemis IV Z-50 and owner Willy Pieper. Other names Point-Au-Vent 6, La Diala and V.S.O.P. This boat has many has many sister boats. It is a Hunt design. Hunt designed four basic versions during his career. The first series were built 1956 in the US (Quixotic, Mechtild same boats?), the second 1960-62, the third 1963 (Chaje 2, Kismet) and the last series for the Tokyo Olympics (La Poule, Aurelia and identical Caro 6, Ylliam XVI, Xolotl and Voloira III). The origin of the design is Minotaur US-26, the first real 5.5 which was super fast in light winds. It had a minimum wetted surface, slack bilges and maximum tumble home. Minotaur won Gold in Rome. 1961 and 62 were some replicas or similar designs made (boats Minotaur, Chaje, Nisse, Alphee V, Geisha, Artemis IV). Nisse was sold to Switzerland 63 and it was destroyed in a fire 64-65. Chaje is in London Canada and under reconstruction. A total of 15 to 16 Hunt designs were built 1956-64. This boat has a sister in Holland, Geisha.

Artemis IV was 6th in Poole World Championship 1962 and 9th in Long Island Worlds 63 helmed by Willy Pieper. La Perle was 41st in Muiden 1996 helmed by T. Danel.

NED 8 Vinga 1968-2002

Designer: Britton Chamnce Jr, builder: Heinrich, Bodensee

Original name was Artemis VI Z-92 and owner Willy Pieper. Other names



Rana owner Felix Bibus, Elan. This boat was soon modified in the 70s. She got a separate rudder. The mast was moved back to achieve balance between the lateral and sail plan. This typical Chance 68 design had buckles in the middle of freeboard to achieve minimum beam with maximum tumble home. The keel was a very small fin keel and with very small filleting where the keel meets the hull. Very famous sister boats are Topaze and Cybelle. Chance had two basic designs 37 A & B in 1968, the other were boats like Caro VII L-28 and Janael F-29. One extreme design was Luv (now NED-9). Vinga was 33rd in Thunersee Europeans 95 helmed by Bow van Wijk and 31st in Muiden 96 helmed by Adrian Scheffer. Vinga won the Classic World Championship in Medemblik 2000 helmed by the present owner Niek Hoek.

NED 10 Double Five 1989-2002

Designer: Lexcen/Muir, builder: Melges, Zenda (WI)

Original name is Southern Cross 5 KA-51 and owner Frank Tolhurst. Second name Joker 7 SUI-178 and owner Thomas Sprecher. Third in Houston Worlds 1989 helmed by Frank Tolhurst. In Hano Worlds 93 27th, Cannes Europeans 93 8th, Crouesty Worlds 21st and Thunersee Europeans 95 39th helmed by Thomas Sprecher. In Muiden Worlds 96 it was 21st helmed by Bow van Wijk and in Medemblik 00 27th helmed by Lex Vriesendorp.

NED 18 Vision II 1959-2002

Designer: Arthur C. Robb, builder: Burne's Shipyard, Bosham, UK

Orinal name was Vision II and owner Robert 'Stug' Perry. The boat was built for the Rome Olympics. It had the same name in Switzerland and number Z-5 (not Mariposa which now has the same number). Vision II visited Helsinki 1961 and is starring in a movie from that regatta. Vision was 27th in Helsinki helmed by Owen Aisher. In Poole Worlds 62 it was 8th with 'Stug' Perry. In Muiden 96 Worlds under Dutch flag helmed by Haico de Boer it was 38th and in Medemblik 00 it was 34th helmed by the present owner Frits Kruijt.

NED 19 Sindbad 1989-2002

Designer: Eivind Still Design, builder: Still Yachts Ky, Finland

The orinal name is Sindbad L-36 onwers were Fredrik Fazer and Kenneth Oker-Blom. Second owner was Heikki Laine. This boat is the second of a series of three boats from same mold. The other two sister boats are Goddam ex Addam L-35 and Zorina L-38. Sindbad had the original keel which was 85 kilos lighter (smaller keel) than in the other two sister boats. Rudder was changed in 1991 and the original rudder is in Finland in carage. Also the molds exist. Sindbads best result was in Helsinki Europeans 91 when it was 4th helmed by Kurt Nyman. In Hano Worlds 95 it was 10th helmed by Heikki Laine. In season 1994 it was helmed by

Matti Muoniovaara. In 1995 September it almost sunk when it made a chinese gybe and broached in a 40 knots squall. Sindbad was sold to Holland 97. In Cowes Worlds 98 it was 23rd, in Medemblik 00 19th and in Flensburg 01 32nd helmed by Hella Knegetel.

NED 23 Vedette 1964-2002

Designer: Einar & Carl-Erik Ohlsson, builder: H. Wirtz

The original name is Vedette Z-63. No statistics of international regattas.



SIR IAN Myyty

Kuutonen L-59, Sir Ian on vaihtanut omistajaa. Uudet omistajat ovat Michael ja Sini Cedercreutz. Ensi kesänä vene tulee purjehtimaan NJK:n lipun alla nimellä IAN. Eli monta regattaa ja Pohjoismaiden mestaruuden voittanut vene menettää aatelisarvonsa kypsässä 73 vuoden iässä. Aatelittomana Ianina se purjehti jo vuosina 1930-31 ja 1967-84. Ianiin kuitenkin jää vielä yksi aatelinen, kun Pertti Koiranen on luvannut opastaa uusille omistajille kuutospurjehduksen saloja.

Tervetuloa remmiin, Micke ja Sini!



Beken of Cowes

Seuraavan kirjeen Matti Muoniovaara lähetti Bekenille julkaisuluvan saamiseksi kansikuvissa esiintyvän kuvan käyttöön. Lupa tuli, mutta he toivat julki toiveensa löytää myös suomalaisten vanhojen veneitten valokuvia käyttöönsä. Toiminta on korvauksetonta, mutta ilmainen kopio on luvassa kuvan lähettäneelle.

Dear Mr. Keith and Kenneth Beken I have an original Beken photo from 1952. I got it >from my fiends living in Isle of Wight near Cowes. In the photo there is a 5.5 metre boat "Quail" K-5, racing outside Cowes. The photo is taken 23rd May 1952 at the Olympic trials 1st race, which Quail won. Next summer 2002 we are celebrating the Helsinki Olympics 50th Anniversary. We will arrange 5.5 metre World Championship and the Scandinavian Gold Cup in Helsinki in July 16th to 27th. I have written an article of the Helsinki Olympics 5.5 races and a little background information. We have also searched for good photos, but we have not found anything. I would like to use this Beken photo from the British Olympic trials in my article not only because we don't have any other photos but also because of the good quality of your photo. We will print this article in a magazine which is a non-profitable publication. The magazine is a kind of yearbook for the international metre classes like

5-, 5.5-, 6- and 8-metres which are still racing in Helsinki waters. The publishers are the class associations of those four metre classes. The magazine is posted to the class members and other people. We don't sell it because there is no price. The language is Finnish.



We had planned also to put in cover some photos from 1952. We might also use this photo in the cover. In February we will send the Notice of Race of the 50th Anniversary regatta, which I'm also preparing. In the cover and/or in an article we would also use this Beken photo. This Notice of Race will be in English, of course. In the 5.5 world championship are also classic boats racing. The prize fro the best

classic is called "The Quail Trophy". The name of the Trophy comes from this boat in your photo. The Trophy was donated to the class in Cowes 1998 by Mrs. Judith Shanks. I was there in the races and I know that Beken took the fine photos during the regatta. I would ask your permission to print (publish) this photo in the article and in the cover of the magazine and the World championship Notice of Race bulletin. Both publications are non profitable. Second I want to ask: do we have to pay for the use of the photo? If we have to pay, how much do we have to pay? With kind regards Matti Muoniovaara Finnish 5.5 metre class association, president Ps We will start printing after the next weekend.

Vastaus Bekeniltä :

Dear Sir,

May we confirm that we will allow you to use our photo of Quail in the magazine & notice of race in 2002, at no charge.

We would request the following to appear next to the photo...

photo copyright:Beken of Cowes/www.beken.co.uk

Should you have space in your yearbook/magazine, it would be nice to inform your readers that Beken will quite happily search their archives for any old boat dating from today back to 1888. This is a free service and free proofs would be forwarded.

Beken

Patricia purjehtii jälleen

Pursiseura HSS jätti 1979 haasteen Kultapokaalista. Hanke oli rohkea ja joidenkin mielestä yltiöpäinen – sitäpaitsi HSS:n katsottiin olevan olevan aivan väärän seuran kilpailemaan tuosta arvostetusta pokaalista.

HSS:läinen Hans Groop piirsi femfemman linjat ja pursi valmistui Kirkkonummella Vainion Jaskan veistämöllä, osin myös HSS:n voimakkaan talkoohengen voimalla. Seuran menestyksessä nuori purjehtija Matti Rouhiainen miehistönään Enberg ja Mustonen purjehti Hankössä erinomaisesti ja oli vähällä tuoda pytyt ensi kertaa takaisin Suomeen sen jälkeen kun NJK 20-luvulla lahjoitti sen kiertopalkinnoksi.

Vene myytiin kilpailujen jälkeen Ruotsiin ja sieltä myöhemmin Norjaan. Norjassa Patricia viettää hiljaiseloa

HSS:n nuorisosaos mietti mietti muutama vuosi sitten sopivaa välinettä harjoitella ja oppia kilpasäännöt. Seuran puuhamies Gösta Ekman keksi sopivan ratkaisun: hankitaan muutama

radio-ohjattu purjeveeneen pienoismalli ja opetellaan niillä rannassa sääntöoppia.

Sopivia veneen piirustuksia ei vain tahtonut löytyä ja silloin hänelle juolahti mieleen vanha Patricia-projekti, jossa hän itsekin oli ollut aktiivisesti mukana talkoissa. Hän kääntyi Hasse Groopin puoleen, joka lupautui antamaan piirustukset.

Talven aikana valmistui malline ja siitä muotti. Muottiin laminoitiin muutamia veneen runkoja. Veneet takiloitiin ja varustettiin radio-ohjauslaitteilla. Painomääritys osui nappiin, sillä vene kellui vesilinjassa niin kuin iso siskonsa aikoinaan. Patriciaa mitat nimittäin tarkistettiin uusintamittauksella Norjassa, kun kanssakilpailijat eivät uskoneet nopean veneen menevän mitoihin.

Radio-ohjatusta Patriciaa tuli menestys viime kesänä ja kuluneen talven aikana uusia veneitä on valmistunut lisää. Ensi kesänä kymmenkunta pikkupatriciaa on starttiviivalla. Veneestä on myös kaavailtu kansal-

lista yksityistyyppiluokkaa radio-ohjattaviin luokkiin. Joka tapauksessa ensi kesän femfemmojen maailmanmestaruuskilpailuissa ja Kultapokaalipujehduksen väliohjelmassa nähdään maailman huippupurjehtijoiden puikottavan näitä pieniä femfemmoja.

Veneen pituus on 1145 mm ja leveys 247 mm, skaalana on 1:8. Skaalan mukainen syvyys on 165 mm, mutta radio-ohjattavissa purjeveneissä joudutaan syväystä lisäämään reilusti 395 mm:n, sillä tuulen voima, aallokko ja veden vastus eivät noudata pienoismallin skaalaa.



T:mi Janne Pettersson
Puuveneiden rakennus ja
korjaus
040-5267701
Meripellontie 11
00910 Helsinki
janne.pettersson@pp.inet.fi

PERINTEELLISEN MERENKULUN ERIKOISLIIKE

 **FARSONS**

PUUVENEIDEN KUNNOSTUKSEEN JA PERINTEELLISEEN MERENKULUUN LIITTYVÄT TARVIKKEET ALAN ERIKOISLIIKKEESTÄ

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

Pyydettäessä
ilmainen
tuoteluettelo

FARSONS Ky
P.Ranta 8
00170 HELSINKI
puh. 90 - 628 298

Helsingin Olympialaisten 50-vuotisjuhlaregatta

Vuosi 2002 on Helsingin Olympialaisten 50-vuotisjuhlavuosi. Myös 5.5m-purjehtijat juhlivat olympialaisia Helsingissä järjestämällä suuren juhlaregatan.

Regatta on kaksiosainen. Ensin purjehditaan 16-21. heinäkuuta 5.5-metrin luokan järjestyksessä jo 75. Skandinaavinen Kultapokaalikilpailu ja kolmas Royal Kaag Classic Cup sekä Finnish 5.5 Open. Näiden jälkeen alkaa kansainvälisen 5.5-metrin luokan Maailmanmestaruuskilpailu. Kilpailut päättyvät 27. heinäkuuta 2002.

Meillä on perinteitä tässä luokassa. Helsinki liittyy olennaisesti 5.5-metrin luokan syntyyn 50 vuotta sitten kun ne purjehtivat ensimmäisessä Olympiaregatassa Helsingissä 20.-23. ja 26.-28. heinäkuuta 1952. Myös luokan ensimmäinen maailmanmestaruuskilpailu järjestettiin täällä vuonna 1961. Lisäksi Nyländska Jaktklubbenin alulepanemasta Skandinaavisesta Kultapokaalista on Helsingissä kilpailtu useita kertoja, viimeksi vuonna 1986.

Kilpailun Skandinaavisesta Kultapokaalista ja Royal Kaag Classic Cupista järjestää olympialaisten seura Nyländska Jaktklubben (NJK) ja veneiden satamana on Valkosaari (Blekholmen). 17. heinäkuuta on ensimmäinen Kultapokaali- ja Classic Cup purjehdus. Kolmen osapurjehduksen jälkeen 20.7. alkaen vain voittajat jatkavat kilpailua. Kilpailun voittaa se vene joka saa ensimmäisenä kolme lähtövoittoa joten tarvitaan vähintään kolme ja enintään seitsemän purjehdusta. Palkinnot jaetaan 21. heinäkuuta. Royal Kaag Classic Cupista purjehtivat veneet, jotka on rakennettu ennen vuotta 1970.

5.5-metrin luokan Maailmanmestaruuskilpailun järjestää myös olympiaseura Merenkävijät (M) ja kilpailusatamana toimii Särkän linnoitussaari kuten päivälleen 50 vuotta aikaisemmin. Osallistujille järjestetään Kultapokaaliradalla 20 ja 21. heinäkuuta Finnish Open Championship Regatta, joka koostuu neljästä purjehduksesta. Palkinnot jaetaan 21. heinäkuuta.

MM-kilpailujen avajaiset ovat 22. heinäkuuta ja ensimmäinen purjehdus on 23.

heinäkuuta. Seitsemäs eli viimeinen purjehdus on 27. heinäkuuta. Palkintojen jako ja Helsingin Olympialaisten 50-vuotis juhlailallinen on Särkällä saman päivän iltana.

Pursiseurojen ohella kilpailujen järjestelyistä vastaa myös Suomen 5.5 yhdistys. Kilpailuihin odotetaan tulevan osanottajia ympäri maailmaa. Tulemme näkemään Helsingissä kaikki kolmen viimeisen vuoden mestarit. Regatta on jo herättänyt suurta kiinnostusta maamme ulkopuolella. Sveitsistä, Hollannista ja Saksasta tulevat ennätysuuret joukkueet ja järjestäjät odottavat näkevänsä suuren määrän veneitä ja purjehtijoita Helsingin olympialaisten vesillä ensi kesänä.

Matti Muoniovaara

Suomen 5.5m yhdistyksen puheenjohtaja

KATAJANOKKA

P. 627 651
KRUUNUVUORENKATU 1, 00160 HELSINKI



SU 15-01 MA 12-01 TI-TO 12-02
PE 12-03 LA 15-03

LA-MA 11-01 TI-PE 11-02



P 622 1866
TEHTAANKATU 34 D, HELSINKI 15

Kultapokaalivoittajat 1953-2001

1953, Ian IX, S-7, Claes Turitz, Ruotsi, 2-1-1-1; **'54**, Ian IX, S-7, Claes Turitz, Ruotsi, ret-5-1-1-2-1; **'55** Twins VII, I-9, Max Oberti, Italia, 2-1-1-1; **'56** Norna VIII, N-17, Finn Ferner, Norja, 1-2-5-1-1; **'57**, Flame, US-7, Robert Mosbacher, USA, 3-2-5-1-1-1; **'58**, Sabre, US-6, Ernest B. Fay, USA, 2-1-1-2-1; **'59**, Rush V, S-24, Lars Thörn, Ruotsi, 2-3-1-1-1; **'60**, Wasa, S-28, P. Gedda, Ruotsi, 2-1-1-1; **'61**, Nowa, F.Wassen, Ruotsi, 1-6-1-2-1; **'62**, Pride, US-31, Ernest B.Fay, USA, 1-2-2-1-1; **'63**, Pride, US-31, Ernest B.Fay, USA, 2-1-1-1; **'64**, Flame, US-7, Albert B. Fay, USA, 1-1-dsq-1; **'65**, Pride, US-31, Ernest B. Fay, USA, 1-1-2-1; **'66**, Pride, US-31, Ernest B. Fay, USA, 4-1-6-1-1; **'67**, Wasa III, S-40, Br. Sundelin, Ruotsi, dnf-2-1-2-1-1; **'68**, Fram IV, N-31, Prince Harald, Norja, dnf-1-1-2-1; **'69**, Pam, KA-16, Gordon Ingate, Australia, 4-5-1-1-1; **'70**, Nemesis, US-73, R. E. Turner, USA, 2-5-1-2-1-1; **'71**, Tiger, R.E.Turner, USA, 1-4-1-2-1; **'72**, Southern Cross III, KA-23, Frank H. Tolhurst, Australia, 3-1-1-1; **'73**, Sundance, US-81, Ernest B. Fay, USA, 1-?-1-1; **'74**, John B5, BA-1, Robert H. Symonette, Bahama, 1-1-2-1; **'75**, Antares 2, KA-29, Mick Morris, Australia, 1-4-1,1; **'76**, Arunga, KA-, Frank Tolhurst, Australia, 1-1-2-1; **'77**, John B 6, BA-1, Robert H. Symonette, Bahama, 1-1-2-1; **'78**, Arunga III, KA-31, Frank Tolhurst, Australia, 4-1-2-1-1; **'79**, Wildfire, US-84, Albert B. Fay, USA, 1-2-1-?-1; **'80**, Arunga III, KA-31, Frank Tolhurst, Australia; **'81**, Wildfire, US-84, Albert B. Fay, USA, 1-dnf-5-1-1; **'82**, Ballymena, BA-7, Robert H. Symonette, Bahama, 3-1-2-2-1-1; **'84**, Alzira, Z-117 Willi Vollenweider, Sveitsi, 1-6-6-1-1; **'85**, Helena, L-31, Tom Jungell, Suomi, 2-1-2-3-3-1-1; **'86**, Jan VI, KA-41, Bruce Ritchie, Australia; **'86**, Tre Gubbar, L-32, Johan Gullichsen, Suomi, 1-1-1; **'87**, Gorgi, US-92, Robert Mosbacher, USA, 1-dnf-1-1; **'88**, Artemis 8, Z-142, R. Pieper, Sveitsi, 3-1-1-1; **'89**, Gorgi, N(L)-50, H. Lundberg, Suomi, 2-1-3-1-1; **'90**, Alfredo, N-55, Kalle Nergaard, Norja; **'91**, Thunderbunny, US-95, Manley Haines, USA, 1-1-1; **'92**, Alfredo, N-55, Kalle Nergaard, 1-1-1; **'93**, Zenda Corn, NOR 57, Kalle Nergaard, Norja, ?-?-1-?-?-1-1; **'94**, Zenda Corn, NOR 57, Kristian Nergaard, Norja, 1-1-1; **'95**, Dodotoo, FIN-40, Henrik Dahlman, Suomi, 1-3-1-1; **'96**, My Shout, USA-97, Glen Foster, USA, 1-1-1; **'97**, Zenda Corn, NOR-57, John Platou, Norja; **'98**, My Shout, USA-97, Glen Foster, USA, 2-1-1-1; **'99**, My Shout, USA-97, Glen Foster, USA, 1-ret-5-1-1; **2000**, John B Once Again, BAH-17, Gavin McKinney, Bahama, 1-1-2-2-1; **2001**, John B Once Again, BAH-17, NYC, Gavin McKinney, Bahama, 3-3-1-1-1;

Royal Kaag Classic Cup ; 2000 Topaze NED-12, Piet van Opzeeland, Hollanti, 1-2-1-1-3; 2001 Tripel, NED-13, Sander van der Post, Hollanti, 1-3-1



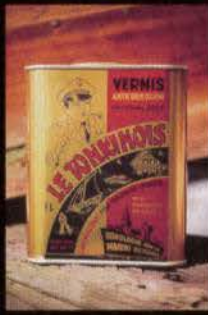
LE TONKINOIS

Lakka, joka on tehty satavuotisen perinteen mukaan pellavaöljystä ja kiinanpuuöljystä.

Le Tonkinois ei sisällä mitään kemiallisia lisäaineita, joten lakkaus sisätiloissakin voidaan tehdä ilman hengityssuojaimia.

Pinta on kulutusta kestävä, kimmoisa ja kiiltävä. Erittäin vahva UV-suoja.

Useat perinneveneet Suomessa ja Ruotsissa on jo lakattu Le Tonkinoisilla.

Maahantuoja: Ky Jotiko-Marine KB, Unionink. 45, 00170 Helsinki
Puh: 09-1351344, Fax: 09-1351404, E-mail: info@jotiko.pp.fi

"Parempi snadi tuimis kuin buli laimis."

Ostamme ja myymme kameraklassikoita.
Uudenmaankatu 19-21
00120 Helsinki
09-601607



ep-kamera



Parhaat



sadeasut



Merihenkiset vapaa-ajan asut



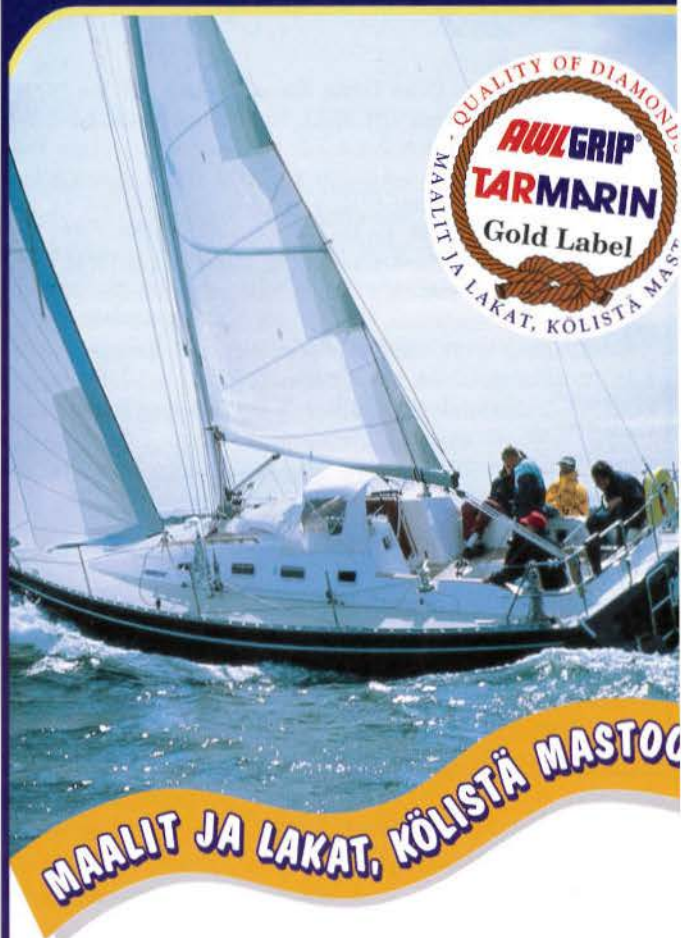
Köydet, elektroniikka, katsastus, kunnostus...

Tervetuloa myymäläämme
Lauttasaareen.

ProSailor

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

Laatumerkit veneesi parhaaksi



Johtavat veneenvalmistajat Suomessa
ja maailmalla kelpuuttavat veneen
pinnoille vain parasta laatua.
Mikset noudattaisi esimerkiksi?

AWLGRIP-maalien suosion salaisuus
on kellastumattomuus, sävyjen
säilyvyys, erittäin korkea kiilto ja
korkea kulutuksen kestävyys.
AWLGRIP-tuoteperhe kattaa tasoitteet,
primerit, tinavapaat eliönestomaalit
sekä kansi- että pintamaalit, satoja
värisävyjä!

GOLD LABEL 100 % tinattomalla eliön-
estomaalilla voit käsitellä maalattavat
pohjat mihin vuodenaikaan tahansa.
Gold Label alkaa reagoida ja vaikuttaa
vasta vedessä.

TARMARIN PUUVENE -sarjan kylästä,
pohjustuslakka ja pintalakka suojaavat
puuveneasi vuosikausiksi kauniiksi ja
kestäväksi.

TARMARIN-sarjasta löydät myös öljyt
ja lakat. TARMARIN-KÄT -kaksikom-
ponenttilakka puu- ja jalopuupintojen,
huonekalujen ja lattioiden lakkaamiseen.
TARMARIN TIKKIÖLJY suojaa sisätilat
kosteutta ja homesientä vastaan.
Kulutuksen kestävä TARMARIN ure-
taaniveneelakka soveltuu veneen kaikille
pinnoille sekä kyllästetyille että jalo-
puupinnolle. Ulko- ja sisäkäyttöön.

AWLGRIP



**TARMARIN
PUUVENE**



TARMARIN OY

TARMARIN OY, Hiidenlinna, 08350 Lohja, Finland. Puh. (019) 312 822
fax. (019) 312 833. Jälleenmyyjät kautta maan. www.kolumbus.fi/tarma

Puuvenerpurjehtijan nettivinkit

Heikki J. Kuisma

Olen kerännyt tähän koosteen nettivinkeistä joita olen yhdessä VENE-lehden lukijoiden kanssa seulonut NET TOP 10 -palstalle parin viime vuoden aikana. Vaikka linkit eivät ole missään paremmuusjärjestyksessä, ei teknisen ulkoasun eikä sisältönsä perusteella, niin aloitamme Puuvenerlehden sivustoista, joka on hyvin laaja mutta selkeästi ja taidokkaasti toteutettu. Sieltä löytyy mm. tietoa veneistä, veistäjistä, veneiden korjaamisesta ja huolloista, sivustoissa on myös erittäin hyvä linkkikokoelma. Osoite on www.puuvener.net.

Toinen puuvenerilijöiden Mekka löytyy puuvenerikeskuksen sivuilta osoitteesta www.kyamk.fi/puuvenerikeskus/. Sivuilta löytyy mm. puuveneritohtorin vastauksia ja projektikuvauksia. Näiden kahden sivuston läpikäylaamisen jälkeen olet jo aikamoinen puuveneriasiantuntija! Ei jää sormi suuhun laiturikeskusteluissa keväällä, kun kaverille annetaan ne ainoat oikeat neuvot!

Jos et vielä omista puuvenerikaunotar-ta, niin apuja saattaa löytyä täältä: www.suomenpuuvenerivalitus.fi. Purjehduskoulu Wilhelminasailing Oy ja Nautikarlsson Oy ovat sopineet, että kevään kursseilla opetusveneinä on Folkkareita, joita saa vuokrata kurssin jälkeen kesällä vaikkapa lomapurjehtuksille.

Näin pääset tutustumaan lajiin pienellä rahalla, ennekuin löytyy se oikea. Purjehduskurssien aikataulut löytyvät osoitteesta www.wilhelminasailing.fi, ja Nautikarlssonin osoite on www.nautikarlsson.fi.

Kansanveneidien sivut ovat www.puuvener.net/kansanvene/index.html ja www.folkboat.dk.

Vitosten sivut, www.int5m.fi ja kuuto-set www.6mr.fi.

Louhia pääsee ihailemaan osoitteesta www.kolumbus.fi/dragon/.

HSS:n kaunottaria voi tarkastella osoitteesta <http://koti.mbnet.fi/~putti33/>.

Nimikin sanoo mitä täältä löytyy: www.puuvener.net/puuvenerpurjehtijat.

Nalle Nybergin Scyllat löytyvät osoitteesta www.pss.fi/oxu/scylla.htm.

Historian havinaa postijahdin sivuilla <http://gamma.nic.fi/~skutan>.

Kilpaa purjehtiville kilpailukalenteri: www.purjehtija.fi/kilpa/kalenteri/index.html.

Jokaisen puuvenerpurjehtijan pitää päästä tänne ainakin kerran elämänsä aikana, aika moni pääsee joka vuosi: <http://mongbat.helsinki.fi/tuoppi/viaporin1.htm>.

Näin talviaikaan voi pistäytyä Turussa www.forum-marinum.fi/ ja käydä katsomassa vaikka Daphnea.

Todella tyylikkääst sivut löytyvät osoitteesta <http://mongbat.helsinki.fi/Ila>.

Haaveita voi joskus tyydyttää pienemmälläkin rahalla, www.porintekniikkaopisto.fi/jari/purje/.

Suomenlahden Puuvenerilijät ry:n lehti: www.saunalahti.fi/~spv/puupaatti.htm.

Satakuntalaista puusepän-taitoa tarjotaan osoitteesta www.puumestarit.com.

Korjauksia jollasta laivaan tarjotaan osoitteesta www.planet.fi/veistokaari.

Puuvener-Sepon sivuille meidät johdattelee Kantelettaresta lainattu runo ; Tuuitle tuuli purtta, soutele vesi venettä, anna juosta puisen purren, mennä mäntyisen venehen, juosta purren puittomia, kiiteä kivettömiä <http://netti.nic.fi/~puuvener/>.

Jokaisen puuvenerakentajan ihmeaineet löytyvät osoitteesta www.sika.com. Liimapuolen kysymyksiin kannattaa etsiä vastauksia osoitteesta www.kiilto.fi. Maalaus-asiaa: www.hempel.fi.

Projekti Porvoon suunnalta, miehistä jotka ovat rautaa ja laivat puuta: www.kulturfonden.fi/alexandra/ Suomenlahden puuvenerilijöiden telakalla kannattaa myös piipahtaa www.saunalahti.fi/spv/.

Intarsiaa ulkopöytään, www.viilukeskus.fi.

Harro Koskinen kertoo rakkaasta harrastuksesta talonpoikaisten veneitä kohtaan: <http://members.surfnet.fi/harro/harrastuksia.htm>.

Veneripirustuksia, korjauksia, puutavaratori jne.: <http://www.wnet.fi/corebros/>.

Puuttuuko jotain? Kysele meripörsistä, www.meriporssi.com. Voit ostaa, myydä tai huutokaupata näissä osoitteissa: www.aari.com/veneet/ tai www.keltainenporssi.fi.

Puuvenerien välitystä ja korjausta, www.wf-marine.com/.

Kartat ajan tasalle saat täältä: www.troilmarin.com.

Kotkan merikirjastosta voit etsiä syvällisempää tietoutta: <http://www3.kotka.fi/merikirjasto/>.

Köysistä tuttu talo www.marnela.fi.

Tasokkaasti toteutettu ulkomainen sivusto, www.woodenboat.com/.

Lopuksi voit lähteä surffailemaan Paraisten venekerhon useamman sadan linkin kokoelmaan <http://at8.abo.fi/pvbk/links.htm>. Sivustoista löytyy kaikkea mitä veneilijän on hyvä tietää, on se paatti sitten puuta tai guttaberkkaa.

Luokkaliitot

Finlands 8 mR Förbund - Suomen 8 mR Liitto

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

Pj-Ordf

Robbie Lindberg, c/o Ekström Oy, Veininlaaksontie 1, 02621 Espoo robbie.lindberg@ekstrom.fi
puh-tel t/tj: 09-5919200 GSM: 0400-604488

Siht-Sekr

Timo Saalasti, Tontunmäentie 33A, 02200 Espoo timo.saalasti@iki.fi
puh-tel: GSM 0400-512100

Suomen 6 mR-Liitto - Finlands 6 mR-Förbund

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

Pj-Ordf

Leif Böckelman Snäppgränd 5 C 1 00200 Helsingfors leif.bockelman@gyllenberg.fi
puh-tel k/h: 09-671667, t/tj: 09-13155259, GSM 040-5450317

Siht-Sekr

Timo Kataja, Ryytimaantie 1 C 8, 01630 Vantaa timo.kataja@eke.fi
puh-tel t/tj: 09-613030, GSM: 040-5000078

Suomen 5.5 m Yhdistys - Finlands 5.5 m Förening

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

Pj-Ordf

Matti Muoniovaara, Pormestarinrinne 4 F 43, 00160 Helsinki matti.muoniovaara@pp.inet.fi
puh-tel k/h: 09-637013, t/tj: 09-6222490

Siht-Sekr

Henrik Lundberg, Krokviksgränd 3, 22100 Marienhamn
henti@alcom.aland.fi
puh-tel k/h: 018-39228, t/tj: 018-39250, GSM: 050-3134250

Int. 5 m Förbundet i Finland - Suomen Kv. 5 m Liitto

<http://www.int5m.fi>

Pj-Ordf

Juha Laukontaus, Hiihtomäentie 19 D 29, 00800
juha@konsikkaat.com
puh-tel GSM: 050-3527582

Siht-Sekr

Mikael Ahrenberg, Kirstinmäki 11 B 21, 02760 Espoo
mickea@papa.partio.fi
puh-tel GSM: 0400-795665

8mR

Ackerman Stefan, 09-607 434
 Ahlström Krister, 0500-500 788, krister.ahlstrom@ahlstrom.com
 Ahlström Nathalie, 09-629 516, 050-5691110, nathalie.ahlstrom@poyry.fi
 Aminoff Arthur, 09-608 511
 Bruncrona Marcus, 09-622 5181
 Båsk Bjärne
 Båsk Erik, 09-612 3619
 Båsk-Karlsson Eva, 050-360 6593
 Dahlberg Lars, 040-590 7725
 Donner Marinette, 09-663 425
 Donner Robert, 09-888 4441, 0500-815 538, robert.donner@kolumbus.fi
 Gundersby Per, 09-622 1722
 Halonen Jyrki, 09-455 4982, 050-560 5026
 Hertell Karl Johan, 09-653 430, 0400-413 040, joni.hertell@bangbonsomer.fi
 Holmström Stefan, 09-327 093
 Juusti Timo, 02-435 5120, 0400-780 148
 Karlsson Olli
 Kehä Mika, 040-829 1214, mika.keha@iobox.fi
 Kienanen Kimmo, 09-522367, 0500-416309, kimmo.kienanen@a-lehdet.fi
 Krohn Klaus, 09-2411457, 050-3687324
 Kuusisto Kari, 09-171 992
 Kuusisto Kristiina, 09-135 2751
 Kuusisto Petri, 09-135 2751
 Leikas Atso, 050-350 7321
 Levanto Heikki, 019-445 553, 050-514 4577
 Lindberg Gunnar, +46-8-715 7911
 Lindberg Marina, 09-454 4452
 Lindberg Robbie, 09-454 4452, 0400-604488, robbie.lindberg@ekstrom.fi
 Lindqvist Kristiina
 Louhivaara Mika, 0400-925 587
 Mikkola Kimmo, 09-796 005, 050-5929182, 09-1575214, kimmo.mikkola@om.fi
 Muoniovaara Matti, 09-637 013, 050-382 8940, 09-622490, matti.muoniovaara@pp.inet.fi
 Mynttinen Satu, 050-570 0724
 Ormio Julia, 0400-489524, julia@ormio.com
 Ormio Petteri, 040-5334652, 0424-2580232, petteri@ormio.com
 Paulig Alexandra, 050-565 8877, 09-2212511
 Paulig Bertel, 09-625 442,
 Paulig Larissa
 Pohjanpalo Hannu, 09-792 131, 040-5464772, hannu.pohjanpalo@winware.fi
 Pärkö Jussi, 02-435 31 55,
 Rajala Carina, 09-624 464, 050-560 2234, carina.donner@pp.inet.fi
 Rajala Anna-Liisa, ks Rajala
 Rajala Matti, ks Rajala
 Rajala Ville, 09-624 464, 040-5358335, villerajala@hotmail.com
 Ruokolainen Tuomas, 03-782 2994, 03-7828244
 Saalasti Timo, 0400-412 100, timo.saalasti@iki.fi
 Saksi Roni, 050-554 0759,
 Schauman Frank, 02-251 55 55
 Slotte Jonas, 040-5873600
 Sutela Seppo, 02-239 1662
 Teissala Hannu, 02-435 0350
 Toukolehto Antti, 040-7555518
 Toukolehto Kari, 019-237 070
 Toukolehto Lilli, 040-7555516, lilli.toukolehto@desico.inet.fi
 Toukolehto Sussu, 040-755519, susutoukolehto@hotmail.com
 Tuomi Juha, 09-278 3251, 040-507 3228, 09-278 3252, juha.tuomi@casagract.fi

Tuoma Mirja, 753 0531
 Wallgren Christoffer, 09-631 883, 09-41110343, christoffer.wallgren@sec.fi
 Vapaasalo Samuli, 050-346 8865, samuli.vapaasalo@torma.fi
 Vihmanen Keijo K., 02-629 8741,
 Zachariassen Jens, 0400-403 123

6mR

Aho Tiitus BOREE II tiitus.aho@eurodis.se 040-5574426
 Ahvonen Anssi SILÈNE III anssi.ahvonen@rkl.fi 040-5222219
 Ajanko Jussi BOREE II ajanko@zce.zcard.com 040-5222219
 Aliklaavu Antti EMZIA antti.aliklaavu@iki.fi 040-753 2360
 Almberg Heidi OFF COURSE 040-5956440
 Andersin Henrik MAY BE VI henrik.andersin@evli.com 0400-406391
 Andersson Mats MARIANA mats.andersson@blomsterf-hfors.fi 09-485050
 Arola Riku IRMA riar@ziehl-cbm.fi 050-560 1656
 Barck Pekka OFF COURSE pekka.barck@pp.kolumbus.fi 040-5116333
 Berg Niclas ST. KITTS II 0400-506726
 Bläsar John ALIBABA II jolle@delicard.fi 050-5555650
 Bäckström Magnus TOY magnus.backstrom@shiptech.fi 050-3579486
 Böckelman Leif ANTINEA leif.boeckelman@gyllenberg.fi 040-545 0317
 Cedercrutz Michael SIR IAN michael.cedercrutz@metsatissue.com +33 6 6296 4128
 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 tea.ekengren@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 markku.hakonen@pp.inet.fi 040-5710658
 Hakuri Jyri FANDANGO jyri.hakuri@bitville.fi 09-41144071
 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 helinkyosti@hotmail.com 050-322 0363
 Hirvi Mikko ELINORE mikko.hirvi@kolumbus.fi 040-5339611
 Hänninen Juha 09-368240
 Iivonen Veli-Matti FANDANGO veli-matti.iivonen@slmv.rvl.mailnet.fi 0405550598
 Ingman Kari BOREE II kari.ingman@capgemini.fi 0400-440435

Inkinen Ari-Matti ari-matti.inkinen@fortum.com 050-64224
 Johansson Jari KLARA STJÄRNA jari.johansson@havistra.fi 040-531 2383
 Joki Juha IRMA juha.joki@icl.fi 050-5175130
 Junno Leo LYN leo.junno@luukku.com 040-5017363
 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@pp.htv.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 asser.kaksonen@kolumbus.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@jippii.fi 050-66712
 Keskinen Timo KERTTU tkeskine@juakk.fi 040-5439 980
 Kienanen Kimmo kimmo.kienanen@a-lehdet.fi 0500-416309
 Kihlman Rabbe MARIANA rabbe.kihlman@fortum.com 050-4524441
 Kiho Jan jkiho@mmm.com 050-3610625
 Kilpi Esko FANDANGO kilpi@kilpi.fi 0400-501800
 Kirjanen Heikki 09-7017418
 Koiranen Pertti 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
 RAILI 06-211952
 Koskela Tapani SILÈNE III tapani.koskela@fmi.fi 050-584 9054
 Kotilainen Jyri FROMISTA jyri.kotilainen@vauhtiviiva.fi 045-6790 790
 Krohn Hannu sixes@kolumbus.fi 09-874 6046
 Kukkavuori Kimmo RAILI 09-8882212
 Kuusinen Arto arto.kuusinen@accenture.com 040-7725503
 Kärki Jaakko ANITRA jkarki@sunpoint.net 040-5136913
 Köhli Eija 019-5247517
 Langenskiöld Robin 050-3231324
 Lassila Janne MAY BE VI janne.lassila@evli.com 0400-800 147
 Laurila Timo ALIBABA timo.laurila@dlc.fi 050-545 6473
 Lehtinen Eero TOY eero@nautorchallenge.com gsm +27-72-1433 102, FIN/040-5039555
 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

6mR jatkuu

Liewendahl Christer JOLANDA III
chl_aland@hotmail.com 050-313 4754
Liewendahl Ingvard JOLANDA III
018-12266
Liljelund Pekka pekka.liljelund@perfo.fi
0400-409399
Lindén Tom ANJA tom.linden@mil.fi
040-8208145
Linko Jukka MAY BE IV 09-479504
Luukko Antti BOREE II
antti.luukko@aatstoluukko.fi 0500-705815
Lähteenmäki Erik OFF COURSE
erik.lahteenmaki@krauss-maffei.fi 0400-199
950
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 KLARA STJÄRNA
andreas.nystrom@lvg.com 0500-851585
Ollila Juhani SILÈNE III juhani.ollila@ttl.fi
040-8455991
Paananen Juha IRMA
juha.paananen@rslcom.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
Petersson Bengt-Erik INGEGERD
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@pp.inet.fi
040-5524910
Reenpää Leo BOREE II leo.reenpaa@aac.fi
0400-814821
Renlund Mikael ANTINEA
mikael@renlund.net 0400-744474
Renlund Robert ANTINEA 0400-444 331
Räsänen Kimmo
kimmo.raisanen@sasvendsen.com
0400-405513
Räme Kristian ALIBABA II
kristian.rame@sailtech.fi 040-5121108
Saarela Mikko 050-5002895
Sahlstedt Erik erik.sahlstedt@novogroup.com
09-676643
Saksi Roni roni.saksi@digital-event.com 040
8234 110
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@wartsila.fi
050-5112560
Sjöödin Folke 990468-269157
Sokura Hannu hannu.sokura@kesko.fi
09-5763126
Solla Jaakob RAILI konkret@sci.fi
040-5119975
Stirkkinen Panu LYN
panu.stirkkinen@fi.transport.bombardier.com
09-6949217
Stuns Karl-Henrik SKADE 02-889622
Suorsa Juha 040-5271051
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@primatel.fi
040-5281288
Wikberg Ensio ELINORE 09-1355394
Väisänen Kari ELINORE 050-300 2525
Åberg Arne 09-671794
Åkerfelt Kaj kaj.akerfelt@eget.fi 018-17171
Åstrand Peter FRIDOLIN peter.astrand@dlc.fi
Österberg Lennart KLARA STJÄRNA
019-2413454
Öström Kristoffer ARNETA

5.5m

Ahlskog Jan, Belgia k+32 23548471, m+ 32
48 6838304, jan.ahlskog@eppa.com
Cederberg Patrik, t4135 4500, f4235 4501,
m040 558 5585,
patrik.cederberg@vineyard.com
Ehrnrooth Georg, Heikelsvågen 6 B, 02700
Grankulla
Ehrnrooth Jorma, Sverige +46 70 754 0563,
jorma.ehrnrooth@digital-dispatch.com
Ervamaa Matti, m040 506 1036
Ervamaa Panu, k884 2884, t622 04043, m050
524 5990, panu@franticmedia.com
Ervamaa Pekka, k804 4231, t8099 1223,
f8099 1200, m050 0608 927,
pekka.ervamaa@rpt.fi
Gullichsen Johan, k02 748 3555, t2517 2505,
f2517 2509, Johan.Gullichsen@hut.fi
Hallberg Thomas, m050 551 3160
Halme Juha, k05 603 014
Havusela Mika, k878 1044, t606 4595, m050
550 4890, mika.havusela@kolumbus.fi
Hilkos Minna, k09 221 6070
Hilkos Tom, k09 221 6070, t09 685 51166,
m040 707 5566, hilkos@kolumbus.fi
Hyvönen Juha, k08 510 682, t08 531 3400, f08
5313420
Höyden Antti, m040 833 3901,

antti_hoyden@emc.com
Jaatinen Jarl, k797 212, t627 233
Johansson Henrik, k018 35 438, m050 526
7292, heiben@aland.net
Jousi Heikki, k02 421 123, t02 421 111
Kienanen Anssi, m050 594 5367,
anssi.kienanen@kuvateksti.com
Kienanen Kimmo, k670 066, t75961, m050
0416 309, kimmo.kienanen@kuvateksti.com
Koski Harri, k563 3418, t413 71441, m040
824 5670, harri.koski@helinco.fi
Kotiranta Pia, Brasilia
Kotiranta Toni, Brasilia
Lahtinen Jaakko, k692 6731, m040 725 0638
Laitinen Matias, k698 8040, m040 719 2598,
mlaitin@cc.helsinki.fi
Lamminkari Juha, t4135 4500, f4135 4501,
m0500 976 986, juha@lamminkari.net
Laukkanen Ilkka, Beirut, m040 570 1519,
ilkkataavi70@hotmail.com
Linnovaara Antti
Lundberg Henrik, k018 39 228, t018 39 250,
m050 313 4250, henti@alcom.aland.fi
Luoma Eero, k754 6878, t146 1088
Mattson Robert, k607 829, t177 570
Muoniovaara Matias, k637 013
Muoniovaara Matti, k637 013, t622 2490,
f658 910, m050 382 8940,
matti.muoniovaara@pp.inet.fi
Muoniovaara Uula, k637 013
Nemes Joel, k422 790, t698 3011,
joel.nemes@vator.com
Nyberg Martti, k621 1110
Partanen Jouko
Penttinen Osmo, m050-5347469
Piekäinen Pekka, k02 237 8233, t02 479 6881,
f02 237 8244, m050 0784 315
Rechardt Esko, k622 72720, t4300 8123,
f4300 8100, m040-7218 116,
esko.rechardt@kolumbus.fi
esko.rechardt@ysy.fi
Rechardt Lauri, t680 34019,
lauri.rechardt@gramex.fi
Rissanen Niko, k668 415
Ruokonen Mare, k698 1319
Ruokonen Pasi, k685 3168, m050 307 7504
Savolainen Jorma, k221 1675, t681 69228,
f681 69292, m050 566 5806,
jorma.savolainen@dnv.com
Silfverberg Martin, m040 590 5051,
martin.silfverberg@multi.fi
Siltala Kari, k6871 7780
Sorvali Teppo, k804 1761, t708 58693,
m050 330 1689, teppo.sorvali@hel.fi
Suhonen Veli-Matti, m040 730 8905, veli-
matti.suhonen@kokkola.fi
Svinhufvud Eino, k452 1834, t404 2004,
eino.svinhufvud@osuuspankki.fi
Svinhufvud Jaakko, k520 474, t511 22792,
jaakko.svinhufvud@nokia.com
Tallberg Thomas, t676 772
Telkola Timo, k02 235 2783, t02 247
1000, f02 247 1022, m0400 825586,
timo@fi.northsails.com
Tuominen Jussi, k726 0315, t451 4907,
jussi.tuominen@hut.fi
Wickström Petri, k05 472 0111, m040
5910519
Virta Kenneth, k02 458 9737, m0400 938 916
Zilliacus Robert, t405 051, m050 0718 402,
robert.zilliacus@welho.com

5m

Ahrenberg Mikael, Ann, 09-5487582, 09-6122 4036, 0400-795665, 09-6122 4033, micke@papa.patio.fi
Alander Reima, ex Why Not, 09-, 09-621 5055, 040-505 3736, reima@wb-sails.fi
Aschan Lena, exMagdalen, Gullö Gärd, 10600, Ekenäs, 019-2461675, 0400-789395
Auer Eroll, Going, Laivurinkatu 43 A 13, 00150, Helsingfors, 09-627 215, 09-1728 3232
Björkroth Rolf, exRöde Örm, Kalevagatan 42 A 19, 00180, Helsingfors, 09-6121 590, 09-6947 511, 0400-430 643
Bor Sanne, Rose Marie, 050-358 3811, scbor@yahoo.co.uk
Boxberg Katja, Liss Gun III, 040-594 9747, katja.boxberg@kauppalehti.fi
Ericsson Christoffer H, ex Lill-Ulla, Främlingsgatan 1 B, 00140, Helsingfors, 09-638 540
Ericsson Martin, ex Eystra, 09-628 486, 09-191 7673, 040-5052706, 09-627 664, martin.ericsson@helsinki.fi
Ericsson Tage, Signe, Västerlånggatan 76 2 tr, 11129, Stockholm
Forsell Tomas, 040-7688484, tomas.forsell@kauko-huolinta.fi
Finell Max, 050-380 7233, mfinell@rhfreight.fi
Förnäs Riggert, ex. Why Not, 09-862 121
Glantz Patrick, Zorina, 050-338 3221, patrick.glantz@helsinki.fi
Granberg Carl-Olof, exRöde Örm, 09-679 790, sb 019-244 3031,
Gyllenbög Gustav, Going, 09-634 069, 09-611 463, 050-500 2694, 09-644 836, Gustav@gyllaw.com
Haila Jussi, ex Vifem, 09-638213
Helzen Jan, Albertina, Stockholm
Honkavaara Kimmo, Barbro,
Höckert Hans, Cést la vie, 09-221 4630
Kaukko Atso, Lina, V050-5957281
Kivikkola Aki, Eystra, 040-8274334, kivikkola@keyconcept.fi
Korkeaaja Minna, Inga-Lill, 09-454 4830, 09-6930 6417, 050-313 3417, 09-6930 6407, minna.korkeaaja@pvo.fi
Krohn Klaus, Why Not, 09-2411 457, 050-368 7324, klaus.krohn@kolumbus.fi
Kuusisto Jari, Lina, 040-726 9489, jari.kuusisto@tulli.fi
Kuusisto Kari, Why Not, 050-324 1450, kari.kuusisto@kolumbus.fi

Laukontaus Juha, Eystra, 050-352 7582, juha@konsikkaat.com
Leino Pirkka, Carola, 040-537 0240, pirkka.leino@utu.fi
Leskinen Jussi, ex Why Not, 09-685 4046, 09-345 2579, 040-503 9597, 09-345 2579
Lindberg Pontus, Eros, 02-235 3536, 02-251 0888
Lindgren Tom, ex Lina, 040-776 2094, tom.e.lindgren@nokia.com
Linna Mikko, Rose Marie, 0400-851 591, mikko.linna@pernio.salonseutu.fi
Linna Pekka, Rose Marie, 050-3819 532, plinna@csc.fi
Liukas Antti, Carola, 02-234 1862, 040-503 3783, antali@utu.fi
Luoma Kari, ex Lina, 0400-606 561, kari.luoma@wmdata.fi
Löfström Jamima, Why Not, 09-636 068, 09-1800291, 040-581 7208, jamima.lofstrom@nib.fi
Malmivaara Pekka, Tiara, 045-677 5767, pmalmiva@nettilinja.fi
Malmström Olof, Diana, 050-5566 517, 050-5566 517, po.malmstrom@pp.inet.fi
Mattila Reijo, Birgitta, 09-685 2092
Mattson Henrik, Going, 09-636 764
Mellin Anita, ex Eystra, 09-6848 250, 09-6848 565, 0400-439 129
Mellin Lars, ex Eystra, 09-6848 250, 0400-783 583, 0400-783 583, 09-454 3370, lars.mellin@ellem.fi
Merilä Outi, Röde Örm, 040-5022660, outi.merila@pp.inet.fi
Mustelin Göran-Fredrik,
Mäkinen Reijo, ex Lina, 040-730 1013, reijo.makinen@wmdata.fi
Nordgren Anders, ex Magdalen, 02-327 977
Nordlund Ivar, Blåtunga, 019-2461 190, 019-263 3160, 0400-608 767, 019-2633 150
Nordlund Max, Blåtunga, 040-5887685, (0400-613 531)
Nurmio Juha, ex Marina,
Oksanen Petteri, Carola, 02-238 9650, 049-664 853
Olin Johan, Blåtunga, 019-2450 201, 019-2411 464
Ojanperä Esko, Marianne, 02-479 6386, 050-500 1202
Peltonen Heikki, Väglek, 09-785 588, 09-708 5470, heikki.peltonen@helsinki.fi
Raitala Pasi

Rautapää Jorma, 09-488 480, 09-1342 1333
Reincke Carolus, Lill-Ulla, 09-4362 428, 050-597 9539
Reincke Harriet/Douglas, ex Cést la vie, 09-2418 295, 0400-501 674, 09-241 8573
Romppainen Leena, Barbro, 09-663 645, 09-478 3035, 040-585 0717, leena.romppainen@deloitte.fi
Ryti Salmi, 09-8037 984
Räsänen Heikki, Väglek, 09-496 972, 09-755 7644, 0400-460 854
Röberg Stig, Linda, 02-2361248, 040-5538398
Sahlstein Sakari, You-Too, 02-2302 303, 02-639 398, 050-514 9820, katariina.laine@hl.telia.no
Sallinen Ville, Aloha, 03-3773 584, 040-5332531, ville.sallinen@nokia.com
Salokangas Kati, Liss-Gun III, 09-4125 792, kati.salokangas@dresdnerkb.com
Salokangas Wisa, Liss-Gun III, 09-4125 792, 09-251 43 027, 040-900 4307, 09-4300 1300, wisa.salokangas@linnunrata.fi
Saxberg Tom, Ghita, Malesia
Schauman Göran, ex Eystra, 09-679 788
Sihvoin Lasse, Barbro, 09-663 645, 09-605 441, 0400-600 349, 09-643 688, lasse.sihvoin@askonpaimo.fi
Simberg Kai, Ghita, 09-4208 582
Simelius Mikael, ex. Cést la vie, 09-588 3660, 204,621,406, 040-551 4714
Sistonen Markku, Birgitta, 09-698 8598
Soukka Jari, Tiara, 040-588 5909, jari.soukka@finnair.fi
Steen Sanna ja Petteri, Inga - Lill, Sanna 040 - 558 4511, Petteri 040 - 557 8881, steen.petteri@mail.htk.fi
Svartström Robert, ex Eystra, 09-630 947, sb 09-8779 781, 050-592 4783, berndt.svartstrom@kolumbus.fi
Tiilikka Putti & Mannila Ulla, Röde Örm, 09-2600815, Ulla 040-7051413, Putti 040-7051413, jouko.tiilikka@mbnet.fi
Eeva & Juha Tiira, Vifem, 09-855 7571, 09-855 7571
Trygg Tom, ex Rose-Marie
Tuhkanen Esa, Marina, 02-823 9181, 0400-526 482
Törmä Sami
Vanamo Iiro
Wahlbäck Svante
Wiiala Christian, Ghita, 09-881 1730, 040-583 33 99, christian.wiiala@kolumbus.fi
Wilenius Tom, ex Why Not, 09-757 0576
Worsöe John, exRöde Örm, 09-452 4710, 09-615 78208, 0400-610 100, 09-615 78330,

TEAKLISTAT

Myöskin mahonkilistat.

Teak-, mahonki- ja okumevanerit.

Myös sahatavarana ja viiluna.



Puukeskus Oy

Jalopuuosasto

Teerikukontie 3, 00700 HELSINKI

Puh 02041 65050, Fax 02041 65089

Venerekisteri

8mR

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	LOA	B	Depl.	SA
1	NAJA	Tuomas Ruokolainen	HSS	G.L. Stenbäck	Åbo Båttvarv	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	Antti Toukolehto	HSS	G.A. Estlander	Åbo Båttvarv	1928	15,21	2,58	8,00	81,20
6	VÅGSPEL	Carina & R. Donner	NJK	Birger Slotte	Wilenius Båttvarv	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	Julia&Petteri Ormio	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	Mannermo Mark	NPS	Harry Wahl	Åbo Båttvarf	1926	10,400	1,975	3,330	44,528
2	Caresse	Blomqvist Jan		Zake Westin	Åbo Båttvarf	1922	10,590	1,710	3,430	42,000
3	Irma	Paananen Juha	SPS	Birger Slotte	Wilenius Båttvarv	1943	11,304	1,850	4,132	43,020
5	Kerttu	Keskinen Timo		Zake Westin	Åbo Båttvarf	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 Båttvarf	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	Armeta	Malmström Kari	EM	Einar Olofsson	Åbo Båttvarf	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	Norrälje Båttvarv	1926	10,875	2,017	4,000	37,480
21	Klara Stjärna	Thuneberg Harry	BSS	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båttvarf	1938	11,408	1,836	3,816	44,181
24	Antinea	Renlund & Co	NJK	Einar Olofsson	Råholmens Båttvarv	1928	11,170	1,955	3,747	42,809
25	Anitra	Kärki Jaakko		Einar Olofsson	Borgå Båttvarf	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 Båttvarf	1937	11,472	1,787	3,909	44,595
31	Lilo-Reet II	Karumaa Kaj	HSK	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båttvarf	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	Wilenius Båttvarv	1935	11,613	1,799	4,220	43,327
37	Lyn	Kataja&Co	HSK	Tore Holm	Wilenius Båttvarv	1936	11,639	1,810	4,107	44,756
38	Mariana	A & E & J Kairamo	SuPS	Gunnar Jakobsson	Wilenius Båttvarv	1936	11,682	1,845	4,029	42,982
39	Jolanda III	Liewendahl Christer	MSF	Harry Wahl	Lemposaaari såg	1936	11,510	2,019	4,350	38,738
40	Fandango	Iivonen Veli-Matti	SuPS	Tore Holm	Wilenius Båttvarv	1937	11,608	1,814	4,282	44,472
43	Wire			Gösta Kyntzell	Wilenius Båttvarv	1938	11,427	1,862	4,230	45,562
44	Toy	Peränen Kenneth	HSF	Gösta Kyntzell	Wilenius Båttvarv	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	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 Båttvarv	1930	11,380	1,910	4,500	42,367
57	Borgila	Ekelund Jesper	MSF	Charles Nicholson	Ångholmens Båttvarv	1924	10,620	2,100	3,300	45,410
59	Sir Ian	Michael Cedercreutz	NJK	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 Båttvarv	1934	10,500	1,900	4,500	44,300
65	Skade	Stuns Karl-Henrik	GK	Tore Herlin	Ångholmens båtvarv	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&Laukkanen		Espoo	Tore Holm	E.Blomqvist	1950	9,83		1,90
1,976		28,82								
2	Fifty-fifty	Heikki Jousi	TPS	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1950	9,61	1,91	1,814	28,97
3	Pikapuikko*	Petri Wickström	LrPS	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1950	9,70	1,92	1,788	28,48
4	Trial	Engström		Carl-Olof Granfelt	L. Wilenius	1951	9,85	1,93	1,697	27,94
6	Melvin Lake		Ruotsi	Jarl Lindblom	Åbo Båttvarv	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. Wilenius	1952	9,79	1,92	1,890	28,49
9	Vis-à-vis*	Kari Siltala&Co	SuPS	Arvid Laurin	L. Wilenius	1952	9,66	1,92	1,871	28,57
10	Teresita	Jan Ahlskog	NJK	Arvid Laurin	L. Wilenius	1952	9,56	1,95	1,702	28,30

Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	LOA	B	Depl.	SA	
11 Hilikka*	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
13 .Linnea*	J.Tuominen, T. Sorvali		Olin Stephens	E. Blomqvist	1952	10,1	1,92	1.753	27,33
14 .Experiment*	E. ja J. Svinhufvud	HIVK	Carl-Olof Granfelt	L. Wilenius	1955	9,88	1,95	1.719	27,02
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*	Juha Lamminkari	HSS	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1959	9,36	1,93	1,892	28,79
21 Caro V	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	Antti Linnovaara	NJK	A E Luders Jr.	Kungsörs	1963	9,89	1,91	2,000	28,96
28 Flopiarie	Pieter Haan	Hollanti	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	Jl-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	E. & T. Wallentin	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	Eduard Cohen	Hollanti	Eivind Still	Still Yachts	1990	9,19	1,91	1,819	28,95
37 Carmen	Hans Köster	FSC	Iain Murray	Hudson Boatbuilding	1991	9,43	1,92	1,853	29,00
38 Zorina	Esko&Lauri Rechardt	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	Kimmo Kienanen	HSS	Eivind Still	GP-Made	1994	9,06	1,90	1,916	28,95
43 Figaro	Pekka, Matti & Panu	Ervamaa	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

*klassikko

Int 5m

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	Loa	B	Depl	SA
1	Marina	Tuhkanen Esa	ASS	Hans Roberts	Åbo Båttvarf	1936	9,21	1,80	1,88	21,47
2	Barbro	Sihvoin Lasse & Co	HSS	G.L. Stenbäck	Åbo Båttvarf	1936	9,31	1,90	1,60	20,77
3	Why Not	Team Why Not	HSS	Birger Slotte	Jakobstads Båttvarv	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	Wiiala Christian	NJK	G.L. Stenbäck	Åbo Båttvarv	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 Båttvarv	1937	9,56	1,80		19,58
11	Eros	Pontus Lindberg	ASS	Tore Holm	Blekhholmens Båttvarv	1937	8,94	1,70	1,70	21,27
12	Lina	R Mäkinen & Co	HSS	Jarl Lindblom	Åbo Båttvarv	1938	9,38	1,98		
13	Inga-Lill	M Korkeaoja & Co	HSS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båttvarv	1939	9,28	1,78	1,90	21,51
17	Aloha	Sallinen Ville		Einar Olofsson	Forströms Båttvarv	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 Båttvarf	1941	9,11	1,94		22,41
20	Vifem	Juha Tiira & Co	HSS	Jarl Lindblom	Åbo Båttvarf	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	Trygg Tam		Jarl Lindblom	A. Poikolainen	1943	9,28	2,04	1,70	19,48
26	Going	Gyllenbögel 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 Båttvarv	1939	9,15	1,80	1,50	19,10
29	Diana	Malmström Olof	ASS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båttvarv	1948	8,54	1,81	1,80	21,61
30	Eystra	Melli Lars &Co	BS	Tord Sunden	Arendals Båttvarv	1940	9,33	1,75	1,90	22,00
31	Lill-Ulla	Reincke Carolus	NJK	Tord Sunden	Arendals Båttvarv	1945	9,00	1,80	1,61	22,58
32	Våglek	Ahvonon Anssi & Co	VP	Gunnar Harmé	Ernst Öрман	1947	9,10	2,01	1,62	21,01
33	Röde Orm	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 Båttvarv	1946	8,51	1,77	1,54	21,85
35	Liss-Gun III	Salokangas Wisa	NJK	Arvid Laurin	Kungsörs Båttvarv	1942	8,90	1,70	1,70	21,09
36	You-Too	Sahlstein Sakari	ASS	Tord Sunden	Arendals Båttvarv	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

5.5m purjehduskausi 2001

Matti Muoniovaara

Helsinki Classic Regatta 2001

Saksan reissulta Suomeen tuotu Addam-Addam pääsi jälleen kotivesillensä takaisin. Valitettavasti muita moderneja ei ollut mukana. Ensimmäisessä lähdössä tuli kuitenkin tiukka taisto Addam-Addamin ja Chaje 3:n välille, mutta lopussa kuitenkin Addam-Addam vei voiton. Toiseen starttiin tuuli yltyi sen verran, että päätettiin mennä maihin. Maihin lähti myös 5.5-laivueen uusi tulokas Figaro, sillä Figaron puomi oli murtunut. Figaro on Ludersin suunnittelema alunperin norjalainen mahonkielinen ja sen omistavat Ervamaan veljekset Pekka, Matti ja Panu. Puomi saatiin korjattua sunnuntaiksi. Figaro voitti Benitan, mutta Remi pysyi edellä. Järjestäjät olivat unohtaneet varata lauantaiksi kerhon ravintolan joten kalliit makkarat ja oluet kilpailijat saivat niellä kalliolla istuen häävieraiden jaloissa!

Tulokset: Santahamina G, S 210-212, K 54, 30.6.-1.7.2001, tuuli m/s SW 9-11, SW 10-12, SW 5, SW 5, sija) no, vene, seura, perämies, miehistö R1-R2-R3-R4 p. fleet, suunn, rakent, vuosi 1) FIN-42, Addam-Addam, HSS, Anssi Kienanen, Uula Muoniovaara 1-1-1-1 0.0 p. M, Still, G-P Made, '94 2) FIN-26, Chaje 3, M, Matti & Matias Muoniovaara, Ilkka Kokko 2-dns-2-2 20.7 p. C, Luders, Vator, '64 3) FIN-41, Remi, HSS, Kimmo Kienanen 3-dns-3-3 28.8 p. C, Ohlsson, Kungsör, '64 4) FIN-43, Figaro, EMK, Pekka, Matti & Panu Ervamaa 4-dns-4-4 35.7 p. C, Luders, '64 5) FIN-15, Benita, SaVK, Mare & Pasi Ruokonen, Jorma Ehrnrooth 5-dns-5-5 41.7 p. C, Kyntzell, Vilenius, '54

Hangon Regatta 2001

Hangon regataan saatiin ilahduttavat 7 venettä mukaan. Chaje 3 oli jätetty Helsinkiin ja lainassa oli Gullichsenin Kandoo. Kerrankin moderneja veneitä oli enemmän kuin seitsemällä veneellä saatiinkin kunnon kisa aikaan. Regatassa kävi ilmi Kandoon nopeus kevyessä tuulella, jossa se vain korostuu.

Ensimmäisessä 2-3 sekuntimetrin tuulella se starttasi Zorinan ja lipun välistä lähes molempia hipoen. Zorina pysähtyi pakkituuleen ja heitti maihin päin. Mereltä näytti tulevan jonkin verran tuulta ja kolmensadan metrin päässä Kandoo käänsi myös sisään pysyen aika lailla keskellä rata-aluetta. Ylämerkillä johto seuraavaan oli kasvanut legin kolmannekseen. Veneen isopurjeen alaliikki oli säädetty melko kireäksi ja näin plaani isopurje antoi ylivoimaisen vauhdin. Kandoon johto kasvoi n. 3/4 legin mittaiseksi kunnes kolmannella krysillä tuli lippuvene onnittelemaan kilpailun voitosta samalla ilmoittaen, että rata oli lyhennetty ja maali oli ollut edellinen ylämerkki jota kohti paraikaa luovuttiin. Perälippu nostettiin ylös ja mentiin maihin. Toisena oli Zorina, kolmantena Addam-Addam ja neljäntenä oli Inga-Lill 44 ennen modernia Goddamia!

Palkintojen jaossa kuitenkin lasitavara jaettiin Addam-Addamille ja Inga-Lillille, jotka poka pitää hakivat ne. Tuloksissa oli ilmoitettu Kandoolle ja Zorinalle dnf. Sen jälkeen mentiin kyselemään kansliasta, siellä taas sanottiin, että todistakaa, että olette tulleet maaliin! Järjestäjil-

lä oli menneet numerot ja luokat sekaisin kun samoja purjenumeroita liikkui rata-alueella eri luokissa. Myös muilta 5.5:ltä oli kysely mahdollista sijaa 'monentenako olette' ilmeisesti he kuulivat väärin jne. Kandoon isopurjeen alaliikin kireyttä epäiltiin muissa veneissä. Niinpä seuraavana päivänä kokeiltiin löysemällä alaliikillä, mutta vauhti ei ollut parempi, tosin taakse jäivät kaikki muut. Tuulta oli tullut n. 1 metri lisää. Zorina purjehti toisena molemmissa jälkimmäisissä lähdöissä, mutta sunnuntain varaslähtö pudotti sen lopputuloksissa kolmanneksi.

5.5-metrin luokka oli jälleen häädetty päälaiturista pois armeijan laiturin toiselle puolelle lahtea, jossa ei minkäänlaisia palveluja ole. Hommat Hangossa alkaa olla jo sitä sun tätä kun osallistuvia luokkia ei kohdella tasapuolisesti. Regatan järjestäjät ovat ilmoittaneet, että he haluavat suosia tiettyjä luokkia satamapaikkojen jaossa. Eikö kilpapurjehdussäännöissä kuitenkin edellytetä, että luokkia kohdellaan tasapuolisesti. Muutosta olisi tapahduttava. Startteja pitäisi perjantaina ja lauantaina olla kaksi. Lisäksi viisi luokkaa samassa lähdössä on käsittämätöntä. Myöskin lähtöjärjestys oli väärin nyt nopeiden 5.5 metristen edessä oli jatkuvasti hitaampia veneitä, joita joutui ohittelemaan.

Tulokset: Russarö itä, S 213-215, K 55, 6.-8.7.2001, tuuli m/s WSW 2-3, W 3-4, SSE 3-5, sija) no, vene, seura, perämies, miehistö R1-R2-R3 p. 1) FIN-44, Kandoo, NJK, Matti, Uula & Matias Muoniovaara 1-1-1 0.0 p. 2) FIN-42, Addam-Addam, HSS, Anssi Kienanen 3-3-2 14.4 p. 3) FIN-38, Zorina, HSK, Esko Rechardt, Jorma Ehrnrooth, Pasi Ruokonen 2-2-oes 20.0 p. 4) FIN-35, Goddam, IVK, Jorma Savolainen, Jouko Partanen, Antti Alilaavu 6-4-3 25.4 p. 5) FIN-41, Remi, HSS, Kimmo Kienanen, Jussi Mäkinen 5-5-4 28.0 p. klassikko 6) FIN-20, Inga-Lill 44, HSS, Dahlberg, Juha Lamminkari, Patrik Cederberg 4-7-6 32.7 p. klassikko 7) FIN-43, Figaro, EMK, Pekka, Matti & Panu Ervamaa 7-6-5 34.7 p. klassikko

Viaporin Tuoppi 2001

Lauantaiaamuna oli aivan tyyntä ja vain 4 venettä ehti lähtölinjalle ajoissa. Lähdöstä mentiin ulos Kustaanmickasta, jossa Chaje karkasi tuttuun tapaan muilta. Remi tuli toiseksi, mutta oli 19 minuutin päässä. Chaje otti kiinni 8-metrinen Laran ja pysyi loppuun saakka sen edellä. Purjehdusaika oikullisessa ja vaihtelevassa tuulella oli nopeampi kuin 8-metrillä.

Tulokset: Suomenlinnan ympäri, S 216-221, K 57, 16.8.2001, tuuli m/s SE 2-6, sija) no, vene, seura, perämies, miehistö aika, jäljessä 1) FIN-26, Chaje 3, M, Matias, Matti & Uula Muoniovaara 3:51:25, 00:00 2) FIN-41, Remi, HSS, Anssi Kienanen 4:10:41, 19:16 3) FIN-10, Teresita, NJK, Henrik Sundström 4:13:29, 22:04 4) FIN-9, Vis-a-Vis, SuPS, Kari Siltala, Niko Rissanen 4:30:43, 39:18 5) FIN-15, Benita, SaVK, Mare Ruokonen dne 6) FIN-21, Caro 5, NJK, Martin Silfverberg dne 7) FIN-20, Inga-Lill 44, HSS, Juha Lamminkari, Patrik Cederberg dne

5.5m Luokkamestaruus

Kilpailuja käytiin yhteensä kuusi. Osanottajina oli 5 venettä. 3 modernia ja 2 klassikkoa. Lauantaina purjehdittiin loistavassa säässä kovassa 8-11 metrin tuulella, puuskissa jopa ylikin em. arvojen. Sunnuntaina tuuli oli kevyttä 2-4 metriä sekunnissa. Näin kaikille veneille riitti sopivasti tuulta veneiden erilaisten ominaisuuksien puitteissa.

Lauantaina menopäällä olikin Zorina, jolla kova tuuli sopii hyvin kun se voitti kaksi ensimmäisistä lähtöä. Kolmannen lähdön lautakunta lähetti liian aikaisin kun kaksi venettä Chaje 3 ja Zorina olivat tauolla saarten sisäpuolella. Zorina ei sitten tullut starttiin mukaan kun oli liian paljon myöhässä. Kolmannen lähdön voitti Addam-Addam. Ensimmäisen päivän jälkeen johdossa oli Anssi Kienanen ohjaama Addam-Addam, toisena Jussi Gullichsenin Kandoo 1.25 pisteen päässä ja Esko Rechardt Zorina Kandosta 0.5 pisteen päässä. Klassikko Chaje pysyi yllättävän hyvin modernien kyydissä näinkin kovassa tuulella. Ehkä syy olikin siinä, että Chajessa hengattiin oikein olan takaa.

Oheista kisäkäppyrää tutkimalla selviää sunnuntain tilanteet. Sunnuntain ensimmäisen lähdön jälkeen porukka oli melko kasassa. Kandoo voitti sen ja tilanne oli kutkuttava. Kolme käärkivenettä oli edelleen 1.75 pisteen sisällä. Jussi meni johtoon ja Anssi 'putosi' johtopaikalta toiseksi 0.75 pisteen päähän Eskosta. Jussi otti toisen lähtövoittonsa viidennessä kilpailussa. Nyt pudotettiin huonoimmat tulokset pois ja Zorina nousi Kandoon kanssa tasapisteisiin. Addam-Addam putosi 3.25 pisteen päähän ja menetti näin käytännössä luokkamestaruushopean. Päivän viimeiseen lähtöön Addam-Addam terästytyi kuten lauantaina ja voitti Kandoon veneenmitalla jännittävän viimeisen myötätuuliosuuden jälkeen.

Luokkamestaruuden voittivat Kandoo, NJK, Jussi Gullichsen, Matias ja Uula Muoniovaara. Toisena oli Zorina, HSK, Esko Rechardt, Jan Thorström ja Jorma Ehrnrooth. Kolmantena oli Addam-Addam, HSS, Anssi Kienanen, Janne Kilappa ja Jussi Martio. Klassikkojen paras oli Chaje 3, M, Matti Muoniovaara, Matti ja Pekka Ervamaa. Teresita purjehti kaukana muista eikä tullut maaliin.

Kaikissa lähdöissä purjehdittiin kolme kierrosta ja maaliin tultiin spinnut ylhäällä. Kilpailua pidettiin onnistuneena ja todella mielenkiintoisena, mutta muita klassikkoja oli liian vähän.

Tulokset: Rata C, S 217-222, K 56, 18.-19.8.2001, tuuli m/s SW4, SW4, SW4, SSW2-3, SSW3, S4-5, sija) no, vene, seura, perämies, miehistö R1-R2-R3-R4-R5-R6 p. 1) FIN-44, Kandoo, NJK, Jussi Gullichsen, Matias & Uula Muoniovaara, 2-3-2-1-1-2 8.0 p. 2) FIN-38, Zorina, HSK, Esko Rechardt, Jan Thorström, Jorma Ehrnrooth, 1-1-dnc-2-2-3 9.0 p. 3) FIN-42, Addam-Addam, HSS, Anssi Kienanen, 3-2-1-3-3-1 9.5 p. 4) FIN-26, Chaje 3, M, Matti Muoniovaara, Matti & Pekka Ervamaa, 4-4-3-4-4-4 12.0 p. klassikko 5) FIN-10, Teresita, NJK, Henrik & Henrik Sundström, dne-dnc-dnc-dnf-dnf-dnf 30.0 p. klassikko



Int 5m tuloksia

Classic Regattan 30.06.-01.07.2001

1. FIN-33 Röde Orm (1./0,0 1./0,0 4./8,0 3./5,7 13,7)
2. FIN-35 Liss-Gun III (3./5,7 2./3,0 2./3,0 5./10,0 21,7)
3. FIN-26 Going (2./3,0 DNS/14,0 3./5,7 2./3,0 25,7)
4. FIN-34 Blåtunga (4./8,0, DNS/14,0 5./10,0 1./0,0 32,0)
5. FIN-2 Barbro (6./11,7 DNS/14,0 1./0,0 4./8,0 33,7)
6. FIN-3 Why Not (5./10,0 3./5,7 6./11,7 7./13,0 40,4)
7. FIN-12 Lina (8./14,0 DNS/14,0 8./14,0 6./11,7 53,7)
8. FIN-30 Eystra (7./13,0 DNS/14,0 7./13,0 8./14,0 54,0)

6-8/7 2001 Hangö Regattan 2001

1. Fin-35 Liss-Gun III, Wisa Salokangas (1./0,0 4./8,0 4./8,0 16,0)
2. FIN-2 Barbro, Lasse Sihvoin (2./3,0 5./10,0 2./3,0 16,0)
3. FIN-30 Eystra, Juha Laukontaus (8./14,0 3./5,7 1./0,0 19,7)
4. FIN-34 Blåtunga, Max Nordlund, (5./10,0 1./0,0 5./10,0 20,0)
5. FIN-33 Röde Orm, Putti Tiilikka (3./5,7 2./3,0 6./11,7 20,4)
6. FIN-3 Why Not, Kari Kuusisto (4./8,0 7./13,0 3./5,7 26,7)
7. FIN-12 Lina, Jari Kuusisto (6./11,7 8./14,0 7./13,0 38,7)
8. FIN-38 Tiara Jari Soukka (7./13,0 6./11,7 8./14,0 38,7)
9. FIN-31 Lill-Ulla IV, Douglas Reincke (DNS/17,0 DNS/17,0 DNS/17,0 51,0)
10. FIN-37 Ann, Mikael Ahrenberg (DNS/17,0 DNS/17,0 DNS/17,0 51,0)

Viaporin Tuoppi

- FIN-33 Röde Orm, Putti Tiilikka, HSS 3:58:44
FIN-35 Liss-Gun III, Wisa Salokangas, NJK, 3:58:57
FIN-3 Why Not Team Why Not, HSS, 4:10:01
FIN-12 Lina, Jari Kuusisto, HSS, 4:10:32
FIN-34 Blåtunga, Ivar Nordlund, ESS, 4:12:03
FIN-5 Ghita, Christian Wiiala, NJK, 4:18:47
FIN-32 Våglek, Räsänen Heikki, VP, 4:20:09
FIN-13 Inga-Lill XXVIII, Petteri Steen, HSS, 4:24:59
FIN-37 Ann, Mikael Ahrenberg, BS, 5:04:31
FIN-2 Barbro, Leena Romppainen, HSS, 4:07:02/DSQ

Kruunuvuoren regatta "Musto Classic Regatta"

- FIN-34 Blåtunga, Max Nordlund, HUS (4./8p, 1./0p 1./0p 1./0p 0,0)
FIN-35 Liss-Gun III, Wisa Salokangas, NJK (1./0p 2./3p 2./3p 2./3p 6,0)
FIN-33 Röde Orm, P. Tiilikka, HSS (3/5,7p 3/5,7p 3/5,7p 3/5,7p 17,1)
FIN-26 Going, G. Gyllenbögel, NJK (2./3p 5./10p 5./10p 9./16,0 23,0)
FIN-2 Barbro, Hans Ekman, HSS (5./10p 4./8p 4./8p 5./10p 26,0)
FIN-3 Why Not, Team Why Not, HSS (6./11,7 7./13p 6./11,7p 4./8p 31,4)
FIN-12 Lina, Tomas Forsell, HSS (8./14p 6./11,7p 7./13p 6./11,7p 36,4)
FIN-10 Carola, Pirkka Leino, ASS (7./13, 8./14p 8./14p 8./14p 41,0)
FIN-37 Ann, Mikael Ahrenberg, BS (7./13p 9./15,0 9./15,0 9./15,0 43,0)9

Jalopuuta:

Mahonki; khaya-sapeli, iroko, teak, tammi, saarni, pyökki, oregon-pine, yms

Venevaneria:

gabon, okume, honduras, sapeli, regina, teak, tammi, yms

Veistämömmme:

Sahaa ja höylää valitsemasi puut ohjeittesi ja piirustustesi mukaan



Kotimaisia puulaatuja
kotimaisia vanereja
kuomukankaita
kuomuputket ja peitelistat
liimat ja massat
köydet ja takilatarvikkeet
asusteet ja turvallisuustarvikkeet
vene-elektroniikka
kansikatteita
sisustuskankaita ruuvit ja
naulat maalit ja lakat
säiliöt ja tankit

Puh: (05) 355 7155
Fax: (05) 3557040
GSM: 0400-750 944

Mäkelänkankaantie 18
49490 NEUVOTON
Email:
seppalan@vene-tarvike.inet.fi

SEPPÄLÄN

★ UENE TARVIKE ★

Internatinal 5m Class Champinships 2001 18 -19/8 2001 HSS

- FIN-34 Blåtunga, Max Nordlund, 5 1 5 2 1 1 9,25
FIN-2 Barbro, Lasse Sihvoin, 4 2 1 1 4 2 9,50
Fin-35 Liss-Gun III, Wisa Salokangas, 1 3 DNF 4 6 4 17,75
FIN-33 Röde Orm, Putti Tiilikka, 2 DNF 2 6 3 5 18,00
FIN-26 Going, Gustav Gyllenbögel, 3 DNF DNF 3 2 3, 21,00
FIN-3 Why Not, Team Why Not, 6 4 3 7 7 7 27,00
FIN-30 Eystra, Juha Laukontaus, 7 5 4 8 8 8 32,00
FIN-12 Lina, Jari Kuusisto, DNF DNS DNS 5 5 6 36,00
FIN-4 Ann, Mikael Ahrenberg, DNC DNC DNC DNC DNC
DNC 50,0-

Ranking 2001

1. Liss-Gunn L-35 NJK (2./8p 1./10p 2./2p 3./7p 2./9p 36p)
2. Blåtunga L-34 HUS (4./6p 4./6p 5./2p 1./10p 1./11p 35p)
3. Röde Orm L-33 HSS (1./10p 5./5p 1./3p 4./6p 3./8p 32p)
4. Barbro L-2 HSS (5./5p 2./8p dsq/2p 2./8p 5./0p* 23p)
5. Going L-26 NJK (3./7p - - 5./5p 4./7p 19p)
6. Why Not L-3 HSS (6./4p 6./4p 3./2p 6./4p 6./5p 19p)
7. Lina L-12 HSS (7./3p 7./3p 4./2p 8./2p 7./4p 14p)
8. Eystra L-30 HSS (8./2p 3./7p - 7./3p - 12p)
9. Ann L-37 BS (- - 9./2p - 9./2p 4p)
10. Carola L-10 ASS (- - - - 8./3p 3p)
11. Ghita L-5 NJK (- - 6./2p - - 2p)
12. Våglek L-32 VP (- 7./2p - - 2p)
13. Inga-Lill XXVIII L-13 HSS (- - 8./2p - - 2p)
14. Tiara L-38 HSS (- 8./2p - - - 2p)

8mR Results

Helsinki Regatta 30.6. - 1.7.2001

As always, the Helsinki Regatta consisted of four starts, two at Saturday, two at Sunday.

June 30th Sun was shining and the windmeter needle of HSS was hovering between 5 and 7 m/s. The participating 45 classic yachts were heading out with large genoas and crews in shorts and T-shirts. However, before the gun was fired, most yachts had hoisted genoa threes instead, and the crews were wearing raingear as the newly risen 11 m/s wind kept spray flying in ample quantities. In the first start Sphinx went over the starting line first and was unbeatable thereafter. It actually kept increasing its lead throughout the race. It could sail very fast upwind with genoa two, well heeled though, where others were using genoa threes. As the weather was a bit devastating and as of other related reasons Lara and Naja gave in. Allegro, as usual was a bit late, but this time not because of active pre-race crew localization training but had technical problems. After the first start the eights decided together that the second start of the day would not be sailed.

July 1 Sun was shining as beautifully as the day before and the crews were wearing even less, if possible. Unlike the day before, this state of matters did not change. There was some 5 - 6 m/s of warm summer breeze and practically no waves. The first round started as the day before - Sphinx went over the line first and now followed by Windy and Lara. During the first upwind leg Sagitta, however, managed to just sail past the fleet and rounded the mark first. The following three upwind and downwind legs all followed the same pattern - Sagitta was fastest upwind and Sphinx downwind but Sagitta still leading. Finally, Sagitta crossed the line first leading Sphinx by about one boat-length. The second start was the most even - all boats were in one pack with Sphinx leading for the most of time. Finally, Sphinx pulled a long lead that Allegro and Lara were unable to match and went to regatta victory. Sagitta sailed to fourth position past Naja and Windy and secured the other place in total regatta standings while Allegro became third.

Based on this regatta, it seems not be unfair to say that today Sphinx is the top classic racing eight in Finland, so skillfully is she sailed and managed by her owner Antti Toukolehto. Lara, previously unbeatable by other Finnish eights now

has someone to watch in the coming regattas.

In the prize ceremonies a special prize was given to Karl-Helge Löfgren, the skipper of Allegro, as this was his fourtieth (40!) Helsinki Regatta with Allegro in a continuous row since 1961! This is an achievement for others to follow.

Final Standings: 1. FIN 4 Sphinx, HSS (1 , DNS, 2, 1), 2. FIN 2 Sagitta, HSS (2 , DNS, 1, 4), 3. SWE 15 Allegro, KSSS (DNC, DNC, 3, 2), 4. FIN 10 Lara, HSS (DNS, DNS, 4, 3), 5. FIN 8 Windy, EMK (3 , DNS, 6, 6), 6. FIN 1 Naja, HSS (DNF, DNS, 5, 5),

Hanko Regatta 6. - 8.7.2001

Lots of sun shine every day and 7 out of 9 finnish eights were present! On Friday the wind was very light and the committee decided to shorten the course. The way they did it was a bit confusing. Due to hardly any wind it was hard to see which flags, if any, were hoisted and when the committee boat was floating around it was very difficult to find the finishing line. That cost Andromeda regattas overall victory. They hoisted flag on the second place just 50 meters before what finally turned out to be the finishing line. Sphinx made a phenomenal tactical move away from others and sailed the last upwind leg 16 min faster than others, literally passing the whole fleet to a victory.

Naja had an 80-year anniversary on Friday and sailed quite nicely during the regatta. In fact it seems that 8 racing in Finland is getting better all the time. All the boats can win races.

Final standings: 1. Lara FIN-10 (5,2,3), 2. Andromeda SWE-23 (DNF,1,2), 3. Allegro SWE-15 (2,3,8), 4. Sphinx FIN-4 (1,6,6), 5. Iroquois FIN-12 (DNF,4,1), 6. Naja FIN-1 (3,7,7), 7. Windy FIN-8 (4,8,5), 8. Wanda FIN-3 (6,10,4), 9. Sagitta FIN-2 (7,5,9), 10. Tamara SWE-8 (DNF,9,10)

Alandia Yacht Race 14.-15.7.2001

* heavy winds

* 1st day sunshine, 2nd and 3rd nice rain

* hardweather boats unbeatable (see results)

* good regatta

1. Andromeda SWE-23 5 points, 2. Iroquois FIN-12 12 points, 3. Sphinx FIN-4 17 points, 4. Tamara SWE-8 19 points, 5. Allegro SWE-15 & Sagitta FIN-2 22 points

Viaporin Tuoppi/Sveaborgs Stop/ Viapori Mug Race 11.8.2001

For the non-Scandinavians, "stop" is not a stop but a beer mug

This years race took place in low 1-3 m/s sea breeze and a nice and wet rain.

It took about 4 hours to sail the course and nothing dramatic happened until Windy hit some rocks just a few cables from the finish line. Beeing behind Sphinx and Iroquois Windy lost its third place and finished last.

After the race all six eights filled the idyllic harbour inside Suomenlinna. The party started. Live music, dancing, good food, some drinks and a few hundred wooden boat enthusiasts gathered together on this rainy Saturday evening.

Final standings 1. Sphinx, 2. Iroquois, 3. Sagitta, 4. Naja, 5. Lara, 6. Windy

Pentalan Tuoppi 25.8.2001

Pentalan Tuoppi is organized by the Finnish Wooden Boat Association. Since the regular race course is so short for long boats like eights, the eights decided to make an Appendix 8 which means that they first sailed through the original finish line and proceeded immediately towards the Appendix 8 finish line.

Standings at the original finish line:

1. Sphinx, 2. Naja, 3. Sagitta, 4. Vågspel

Standings after Appendix 8: 1. Sphinx, 2. Sagitta, 3. Naja, 4. Vågspel (DNF)

Musto Regatta 1.-2.9.2001

BS regatta is a very special race with a very special course. The boats zig-zag in the relatively small bay just east of Helsinki proper. As all classic boats from stars to eights participate, the sea is just filled with sails. Collisions do take place sometimes.

Sphinx sailed consistently enough to win all the races. Winds were light and sun shined during the first day. What a nice and unrelaxing day!

On Sunday the fall started and the wind was from 6 to 8 m/s. Cloudy but no rain.

1.9. Race 1: 1. Sphinx, 2. Naja, 3. Sagitta, 4. Windy, 5. Lara (DNA)

1.9. Race 2: 1. Sphinx, 2. Sagitta, 3. Naja, 4. Windy, 5. Lara (DNA)

2.9. Race 3: 1. Sphinx, 2. Sagitta, 3. Naja, 4. Windy (DNS) 5. Lara (DNA)

2.9. Race 4: 1. Sphinx, 2. Sagitta, 3. Naja, 4. Windy (DNS), 5. Lara (DNA)



Miksi tyytyä tavanomaiseen?

Jaguar X-type. Jatkuva neliveto. Takuu 3 v. ilman km-rajoitusta. Määräaikaishuollot kiinteähintaisia. Kulutus/päästöt 9,6-10,5 l/234-249 g. Hinta alk. € 50 120.

Jaguar on auto, joka kulkee tinkimättä omia teitään. Niin muotoilussa kuin teknisissä ratkaisuksissakin.

Hyvä esimerkki tästä on nelivetoinen X-Type. Saat sen joko 2,5- tai 3,0-litran suorituskykyisellä 24-venttiilisellä V6-moottorilla (145-172 kW) ja manuaalisella tai automaattisella 5-portaisella vaihteistolla.

Vakiomallin lisäksi valikoimaan kuuluu urheilullinen Sport-versio sekä ylellinen Executive-malli. Kaikki loppuun asti hiottua laatua. Ei ihme, että Jaguar on kolmen huippumerkin joukossa kansainvälisissä autonomistajien tyytyväisyystutkimuksissa.



Vakiona mm. ilmastointi, kuljettajan istuimen sähkösäätö, etu- ja sivuturvatyyny sekä turvaverhot.

Miksi tyytyä tavanomaiseen? Tee itsellesi palvelus ja koeaja aito Jaguar lähimmän jälleenmyyjän luona. Käsityksesi autoilusta ja yksilöllisyydestä saa uuden ulottuvuuden. Tervetuloa!


JAGUAR

ART of PERFORMANCE.

Aito Jaguar alkaen € 50 120. X-Type, S-Type, XJ-Series, XK-Series. Lisätietoja: www.jaguar.fi

Myynti ja leasing: Espoo Niittymaantie 8 (09) 508 0800 • Turku Orikedonkatu 12-14 (02) 283 9300 • Tampere Sammonkatu 66 (03) 225 9500 • Maahantuonti: Inchcape Motors Finland Oy