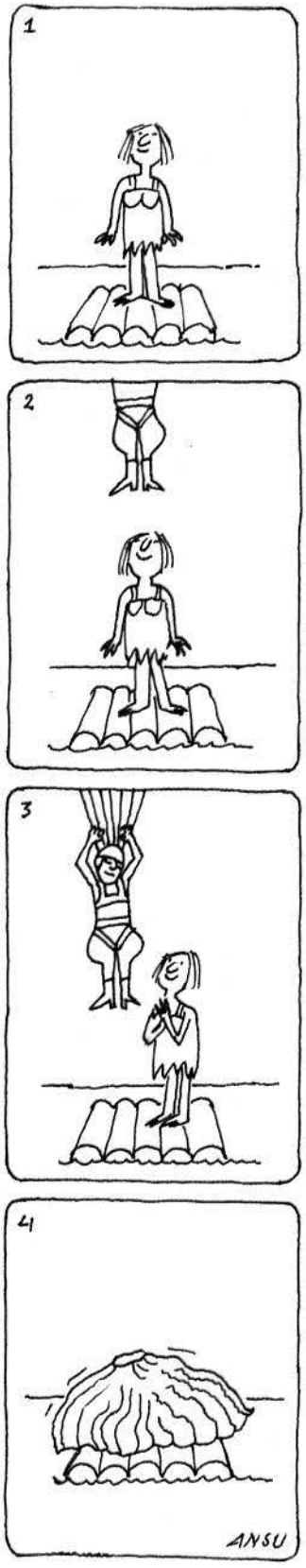
Magazine 2003

Think Classic

WB-Sails
Winning Boatspeed

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



Takana loistava tulevaisuus

Klassisten purjeveneluokkien asema Suomessa on vakiintunut ja tunnustettu. Kaukana hämärässä menneisyydessä ovat ajat, jolloin hienot kilpaveneet ruffattiin ja vähitellen rapistuivat. Vanhoja mahonkikaunottaria hankkivat lähinnä ihmiset, joilla ei ollut mahdollisuutta ostaa uutta muovivenettä.

Vähitellen puuveneitä alettiin arvostaa katoavana luonnonvarana ja Suomessa alkoi puuveneitten uusi aikakausi. Veneitä peruskunnostettiin ja hankittiin takaisin Ruotsista, jonne niitä myytiin rappiokaudella. Ruotsissa on pitkä puuveneperinne ja niitä on osattu paremmin arvostaa ja säilyttää.

Kasvava innostus on tuonut uusia harrastajia metrisiin veneluokkiin. Starteissa ja kilpailuissa alkaa olla ajoittain Mannerheimintien iltapäiväruuhkan makua ja meininkiä. Vanhat herrasmieperinteet on ajat sitten upotettu Ytterskärille ylämerkin kierrossa.

Vanhat rungot ovat saaneet kantaakseen isompia ja jäykempiä purjeita ja kovilla rodeilla tuettuja mastoja. Veneitä ei vain oltu konstruktoitu näille suuremmille rasituksille ja peruskorjausten väli tihenee.

Puuveneen kunnostus on taitoa ja ymmärrystä vaativaa. Kustannussyistä saatetaan tehdä kompromissejä tai käytetään vääräntyyppisiä rakenteita tai materiaaleja. Luokissamme on lähes jokainen vene käynyt läpi peruskorjauksen.

Tässä numerossa kerrotaan kuutosen nimeltä Wire pitkästä ja tinkimättömän linjan peruskorjauksesta. Wiren korjaus tehtiin kunnoittaen vanhoja rakennustapoja ja materiaalivalinnat tehtiin alkuperäisten mukaisesti. Aikataulut ja budjetit ylitettiin monin kerroin. Lopputulos on kiitoksen arvoinen.

Päivän kuuma puheenaihe on uudisrakenteet ja replikat. Modernit kuutoset koettivat nostaa meillä päätään, mutta moinen kehitys lopahti alkuunsa. Maailmallakaan ei uudisrakenteita ole näkynyt, sillä kuutosten kehitys loppui Amerikan Cupin venetyypin vaihdokseen, 12-metriset kun suunniteltiin 1:2 malleilla eli kuutosilla.

Sopivien uusien kilpureitten puuttuessa on herännyt ajatus rakentaa majan majoille menneen Violetin piirustusten mukaan uusi ja entistä ehompi vene. Hanke on herättänyt runsaasti huomiota ja heittänyt ilmaan kysymyksiä vastattavaksi. Onko kyseessä uusi kuutonen vai vanhan klooni? Onko uusi Violet museaalisesti arvokas ja rakennetaanko se samoilla menetelmillä ja materiaaleilla kuin kadonnut vanhempi siskonsa?

Hyviä kysymyksiä, joihin Pasi Kaarto koettaa antaa viisaita vastauksia lehdessämme.

Itse voisin suositella uuden veneen rakennuttamista harkitsevalle siirtymistä viisviitosiin, siellä kun tapahtuu jatkuvasti kehitystä. Jussi Gullichsen on tilannut uuden viiviitosen tarkoituksenaan uusia Kultapokaalin voitto vuodelta 1986. Peukut pystyyn Jussille!

Kimmo Kienanen

Toimituskunta
Magazinea julkaisevat luokkaliitot: Suomen 8mR-liitto, Suomen 6mR-liitto, Suomen 5.5m-yhdistys ja Kansainvälinen 5m-yhdistys.
Lehteä julkaistaan yksi numero vuodessa helmikuussa ja se jaetaan luokkaliittojen jäsenille ja puuveneitten ystäville.
Päätoimittaja Kimmo Kienanen, toimituskunnassa on Antti Kaarto, Hannu Krohn, Matti Muonivaara, Lasse Sihvoin ja Lilli Toukolehto.
Ulkoasu Anssi Kienanen
Kannen ja sisältösivun kuvat Tajna Wesolowski
Painopaikka Askon Paino Oy ja painosmäärä on 1500 kpl.

Magazine 2003

Pääkirjoitus 3

Sisällys 4

Kuutospurjehtija Rabbe Kihlman 6

Rabbe Kihlman on kuutosliiton primus inter pares, sillä hän on purjehtinut kuutosilla nuorukaisiästä lähtien. Hannu Krohn kävi Haukilahdessa Rabben muistoja kirjaamassa.

Kahdeksikkojen kaikkien aikojen kahinat 12

Viime vuoden kasien kilpailut keräsivät näitä ylväitä merten vinttikoiria ennätysmäärän Suomenlahden laineille. Lilli Toukolehto kertoo tarinansa Sphinksin kannelta.

Museotoimintaa vai välineurheilua 18

Pasi Kaarto pohtii aidon ja replikan suhdetta.

Wiren tarina 20

Wiren uusi elämä alkoi täydellisen peruskunnostuksen ja vuosien uurastuksen jälkeen. Petri Hämäläinen kertoo pitkän projektin tarinan.

Nälkä yllättää 28

Ruokailu kilpaveneessä tarjoaa harvoin herkkuhetkiä. Sir Ianissa ei kärsitty vilua eikä nälkää, olihan siellä mukana ravintoloitsija Hannu Krohn.

Kuutosten EM-kilpailut Tanskassa 30
Toy nappasi EM-pokaalin kotiin

Loistava Skandinaavinen Kultapokaali 36
Helsingin vesillä kilpailtiin jälleen arvostetusta Skandinaavisesta Kultapokaalista

5.5m MM-kisat Helsingissä 40
Viisviitosten maailmanmestaruuskilpailut Merenkävijöitten järjestämänä olivat Olympialaisten muistokilpailut. Helsingin Olympialaisten purjehduksista oli kulunut lähes päivälleen viisikymmentä vuotta. Bruno Maranzzi vei mestaruuden Sveitsiin.

Diana on viitonen 46

Puuveneen korjaus – kirjaesittely 50
Jokaisen puuveneen kirjastoon kuuluva perusteos on tajunnan virtaa laajentava lukuelämys. Ota ja nauti.

Luokkaliitot ja veneet 52

Sataman valot 58
Viimeiset Kallen juorut Kapkaupungin kautta kuultuna. Luokkauutisia, tuoteuutisia ja mitä laarin pohjalta löytyykään?

Kilpailukalenteri 66

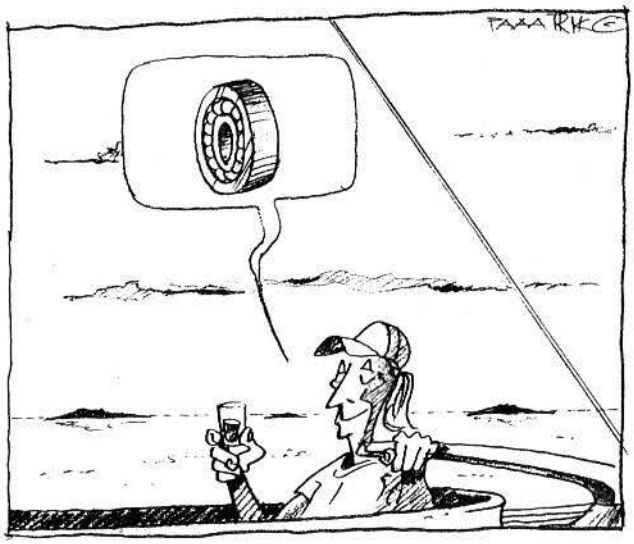
Rabbe Kihlman

Mr. Kuutonen

Rabbe Kihlman (65) valittiin viime vuonna kuutosliiton kunniajäseneksi. Se oli hyvä valinta. Rabbe on kuutosten "Grand Old Man", joka on vienyt luokkaa ja eteenpäin varmaan enemmän kuin kukaan Suomen 6mR-liiton koko historian aikana.

Mutta on monta muutakin hyvää syytä kertoa, kuka Rabbe on.

Teksti Hannu Krohn
Kuvat Anssi Kienanen ja Rabbe Kihlmanin arkisto
Piirrokset Pede Piha



Kuka Rabbe Kihlman on? Kaikkihan Rabben tuntevat, ainakin kaikki jotka ovat purjehtineet kuutosilla.

Viime vuoden lopulla Rabbe oli kuoronsa – Muntra Musikanter – mukana Unkarissa esiintymässä suuressa kansainvälisessä kuorolaulutilaisuudessa. Matkaohjelmaan kuului myös vastaanotto Suomen suurlähettilään luona. Laulajat vaimoineen tulivat kättelemään suurlähettilästä jonossa kuin linnan juhlissa, arvokkaasti kukin vuorollaan. Kun Rabbe tuli kohdalle, suurlähettiläs Pekka Kujansalo huudahti:

– Terve, Rabbe!

Rabbe oli silmät pyöreinä, sillä hän ei pystynyt muistamaan tavanneensa suurlähettilästä koskaan aikaisemmin. Tämä selitti:

– Et varmaankaan muista minua, mutta purjehdimme taannoin kuutosilla samassa kilpailussa. Olin Klara Stjärnan miehistössä vuonna 1969.

Suurlähettiläs muisti Rabben yli 30 vuoden takaa!

Kahdeksan boforia

Kyllä Rabbekin tuon kilpailun muisti. Se oli matkakilpailu HSK:lta Upinniemeen elokuussa 1969. Lounaistuuli yltyi yli kahdeksaan boforiin. Se ei ollut mikään kuutosten keli, mutta Rabbe toi Aglajan maaliin voittajana – ja ainoana maaliin saakka päässeenä veneenä.

Aglajan lokikirja kertoo:

"Vesi huuhtoo suoraan istumalaatikkoon leen puolelta ja hyökyaallot vyöryvät yli luuvartista. Tuula Grundström äyskäröi ämpärillä melkein kaiken aikaa. Kovalla työllä pääsemme lopulta hiukan rauhallisemmille vesille Porkkalanniemen suojassa. Träskön pohjoispuolella koko Itämeri kaatuu päällemme, mutta nyt voimme löysätä skuuttia ja slöörata kohti Upinniemeä. Jännitys kohoaa – saa nähdä, onko kukaan ehtinyt ennen meitä! Pian näemme maalilinjan ja ihmisjoukon toisella rannalla. Hurraavatko he? Kyllä vain! Me olemme ensimmäisinä!

Saamme myöhemmin tietää, että Arneta oli keskeyttänyt rikottuaan fokkansa, Klara Stjärna rikottuaan kaksi isopurjetta, Renata kun keulastaagi oli revennyt irti kannesta, ja että Monya keskeytti koska he luulivat olevansa ainoana jäljellä."

"Miten opin purjehtimaan nopeasti..."

Joskus 40-luvun lopulla Rabben isä Svante Kihlman hankki ns. Triangelbåtin, 15-valöörin nostoköliveneen. Tällä veneellä Rabbe opetteli purjehtimana yhdessä Erkki "Edu" Kairamon kanssa Tammisaaren saaristossa, jossa Kihlmaneilla on edelleen useita saaria. Tarkoituksena oli, että Edu oppisi ruotsia ja Rabbe suomea, mutta pojat oppivat jotain muuta tärkeää...

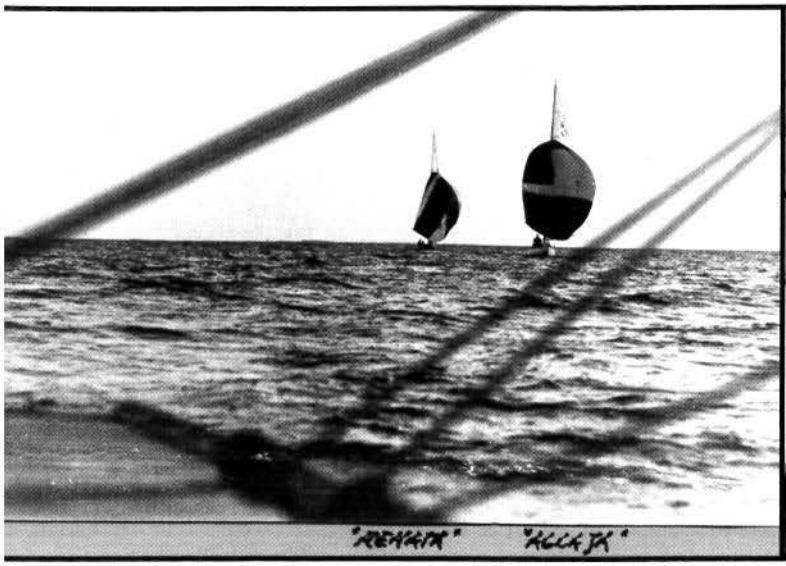
Getskärin fladalla seilatessaan pojat kohtasivat paikallisen kalastajan, joka liikkui pelkkien purjeiden voimalla hänkin. Pojat järjestivät heti spontaanin "match racingin" luovien toisen veneen keulan editse. Kalastaja ei ilmeisesti pitänyt tätä ollenkaan hauskana juttuna vaan ennen pitkää suuttui tosissaan. Vaikkei hänellä ollut varsinaista kilpailuhenkeä, hän alkoi heitellä painolastina olevia kiviä mereen saadakseen veneelleen lisää vauhtia, napatakseen pojat kiinni ja antaakseen heille selkäsaunan. Nyt tuli pojille kiire. Tilanne näytti jo uhkaavalta, kun pojat vihdoin pääsivät kotisatamaansa ja ukko luopui takaa-ajosta.

– Silloin opimme, että on tärkeää osata purjehtia nopeasti!

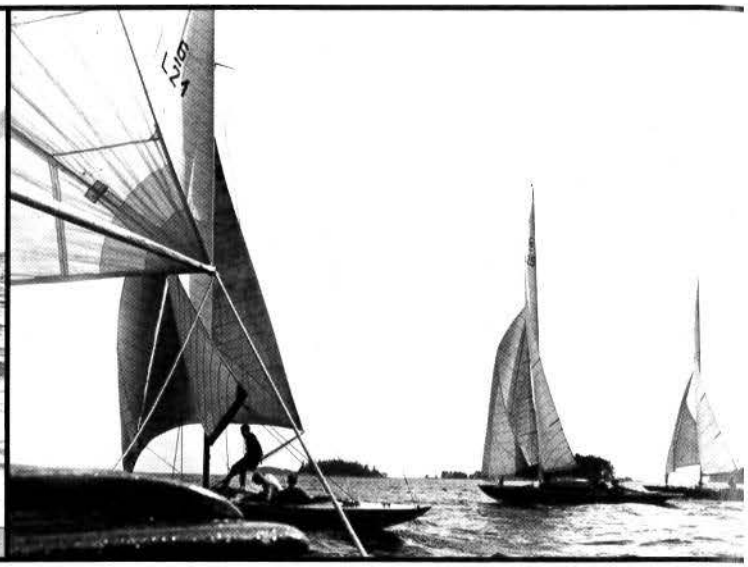
Aglaja

Vuonna 1957 Svante Kihlman osti 6mR Aglajan (L-1), jolla oli jo tuolloin ikää yli 50 vuotta. Edellisen omistajan jäljiltä sen nimi oli Nina ja siinä oli lyhennetty masto, koska veneeltä puuttui alkujäykkyyttä. Alirikauksesta ei ollut suurta haittaa, koska vene hankittiin perheen matkaveneeksi. Kuutonen matkaveneenä ei ollut mikään harvinaisuus

NJK



Renata ja Aglaja matkakilpailussa Hangosta Helsinkiin 1971



Kajholmenin matkakilpailu. Vasemmalta Klara Stjärna, Anitra ja Renata.

50-luvulla. Svante Kihlman oli aikaisemmin omistanut amerikankuutosen nimeltä Gondola.

Purjehduksia tehtiin perheen ja ystävien seurassa, ja toisinaan sai parikymppinen Rabbe lähteä seilaamaan myös ilman isän valvovaa silmää.

Aglaja on muuten se vene, josta tulee sanonta "Viipurin viulu- ja veneveistämö". Harry Wahlin suunnitteleman veneen alkuperäinen nimi oli Cremona, joka on Stradivariusviulujen kotikaupunki Italiassa. Nimen Aglaja ("loistava") vene sai Merikarhujen kommodorina tunnetulta vapaaherra Sten Aminoffilta, joka omisti sen 1938–47.

Kihlmanin perheessä Aglaja pysyi pitkään. Se oli kymmenen vuotta perheveneenä, kunnes Svante Kihlman osti Vindö 30:n ja antoi Aglajan Rabbelle 30-vuotispäivälahjaksi. Koska Rabbe oli "oppinut purjehtimaan nopeasti" eikä kilpailuvietti ollut aivan heikko, hän pidensi maston alkuperäiseen mittaan ja osallistui moniin kisoihin, varsinkin matkakilpailuihin. Miehistöön kuuluivat useimmiten Tuula ja Paul Grundström (Arnetan L-17 omistaja tuohon aikaan). Aglaja menestyi parhaiten keveissä keleissä, mutta kuten edellä kerrottiin, Rabbe toi veneen maaliin säässä kuin säässä.

Miksi juuri kuutonen?

– Ihastuin kuutosen kauneuteen jo nuorena poikana, kun Lillevi (L-48) ankkuroi säännöllisesti kotivesilläni, Rabbe muistelee.

– Mutta ennen kuin hankin oman kuutosen, jouduin perustelemaan valinnan itselleni. Kirjoitin Frisk Brisissä (numero 1/1979) näin:

"Venetyypin valinta tuli meille ajankohtaiseksi vuosi sitten, ja koetimme edetä systemaattisesti määrittämällä tavoitteemme: Veneemme pitäisi sopia saaristopurjehdukseen perheen kanssa. (Avomerelle emme kaipaa, kun meillä kerran on näin kaunis saaristo.) Neljä henkeä veneessä vaatii tilaa, mutta seisomakorkeus ruffissa (pentterin edessä) ei ollut ehdoton vaatimus. Veneen pitäisi olla nopea (siihen olimme tottuneet) ja samalla turvallinen, jos keli kovenee (ajatellen lapsia ym.). Veneen pitäisi olla linjoiltaan kaunis ja ilo silmälle purjehtiessaan. Mieluiten sen pitäisi olla myös "persoonallinen" – siinä saisi olla hiukan purjehdusromantiikkaa. Mutta halusimme myös mahdollisuuden jättää matkapurjehdusvarusteet maihin ja osallistua silloin tällöin kilpailuihin. Ja viimeisenä muttei vähäisimpänä vaatimuksena oli kohtuullinen hinta. Mistä löytäisi tällaisen veneen? Vastaus tuli tuota pikaa: Modernisoitu vanha kuutonen!"

(Työkaverini tosin väitti, että ensin oli tehty päätös: 'Sen pitää olla kuutonen!' – ja perusteet oli laadittu vasta jälkeenpäin.)

Olipa järjestys kumpi tahansa, Rabbe omistautui kuutosille täydellisesti.

Mariana

Kun Aglajallakin oli menestytty kohtalaisesti, vaikka sitä ei pidetty mitenkään nopeana veneenä, Rabbe lähti 1978 Mats Anderssonin kanssa etsimään parempaa kuutosta. He kävivät katsomassa Ninnietä (L-60, nyk. Off Course), joka oli myytävänä. Mutta Rabben mielessä kangasteli Ruotsiin rekisteröity Mariana (S-53, nyk. L-38), jonka hän oli tavannut Airistolla pari vuotta aikaisemmin. Rabbe otti yhteyden veneen omistajaan, Jan Göranssoniin, ja kertoi asiansa.

– Hyvä että soitit, vastasi Göransson. Olen juuri päättänyt myydä Marianan.

"Karkkipojat" iskivät jälleen!

...sää, tuuli ja vähäinen uni jättivät jälkensä kasvoihin.

Sitä kauppa Rabben ei tarvinnut pitkään miettiä – eikä koskaan katua.

Veneeseen hankittiin uudet North-purjeet, ja heti ensimmäisenä kesänä Mariana vei yhdeksän voittoa kymmenestä startista. Se oli niin ylivoimainen, että se olisi voinut jopa tappaa koko 6mR-luokan, mutta kaikeksi onneksi juuri tuohon aikaan moni muukin innostui satsaamaan kuutosiin. Ruotsista ostettiin (takaisin) parempikuntoisia veneitä ja niihin uusia purjeita. Siitä alkoi klassisen kuutosluokan uusi nousu.

Vahva kuutosluokka

Sitä ennen kuutosilla oli purjehdittu pääasiassa siinä kunnossa ja niillä varusteilla, joita sattui olemaan. Rahan säästämiseksi kuutospurjehtijat hankkivat 70-luvun taitteessa Englannista kimpassa suuren määrän purjekangasta, josta tehtiin samanlaiset purjeet kaikille.

– Purjeet leikkasi ja ompeli muuan Hellström, joka oli tottunut tekemään Hain purjeita, muistelee Rabbe. – Niinpä isopurje sai sellaisen muodon, että puomin takapää oli paljon etupäätä ylempänä, niin kuin Haissa. Aika kamalat purjeet, mutta niilläkin voitiin kilpailla, kun kaikilla oli samanlaiset!

Jo noilta ajoilta ellei kauempaakin on peräisin kuutospurjehtijoiden hyvä yhteishenki, jota eivät tiukat kilpailutilanteetkaan ole päässeet ravistelemaan.

– Porukan yhtenäisyys on kuutosluokan suurin vahvuus, sanoi Rafu Wolontis taannoin.

– Ja se pitää varmasti paikkansa, todistaa myös Rabbe. – Luokka on täynnä kivoja ja ennen kaikkea osaavia kavereita, jotka satsaavat vakavissaan veneisiin, varusteisiin ja purjehdustaitoon. On tullut moneen kertaa näytetyksi, että suomalaisten kuutospurjehtijoiden taso on kansainvälisestikin korkealla, ja onhan meillä maailman isoin kuutosfliitti!

Rabbe on alusta lähtien toiminut aktiivisesti kuutosliitossa – se perustettiin 1969 – ja oli puheenjohtajanakin 1979–82. Ja nyt kunniajäsenenä.

– Kunniajäsenyys ei tule muuttamaan tapojani, vakuuttaa Rabbe. – Vaikka luovuin osuudestani Marianaan vuonna 2000, pysyn tavalla tai toisella mukana kuutosluokan tapahtumissa.

Rabbe oli myös mukana perustamassa klassisten kuutosten tukiyhdistyksen. Perustajajäsenet Pekka Barck, Pasi Kaarto, Esa Kalervo, Rabbe Kihlman ja Tapio Lehtinen ovat kiteyttäneet ajatuksensa yhdistyksen sääntöihin näin:

"Yhdistyksen tarkoituksena on edistää Suomalaisten 6mR veneiden vaalimista, ylläpitämistä ja peruskorjausta siten, että tämä kauniiden ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden veneiden luokka edelleen säilyy ja kehittyy Suomessa. Erityistä painoarvoa annetaa silloin alkuperäisten rakenteiden, materiaalien ja työtapojen säilyttämiselle. Myöskin painotetaan että veneluokka on alunperin konstruoitu kilpailuluokaksi, jonka takia yhdistys ei kannata veneiden muuttamista muihin tarkoituksiin. Myöskään uusista materiaaleista tehtyjen rikien ja purjeiden hankkimiselle yhdistys ei anna tukea."

Miten kuutosella voitetaan

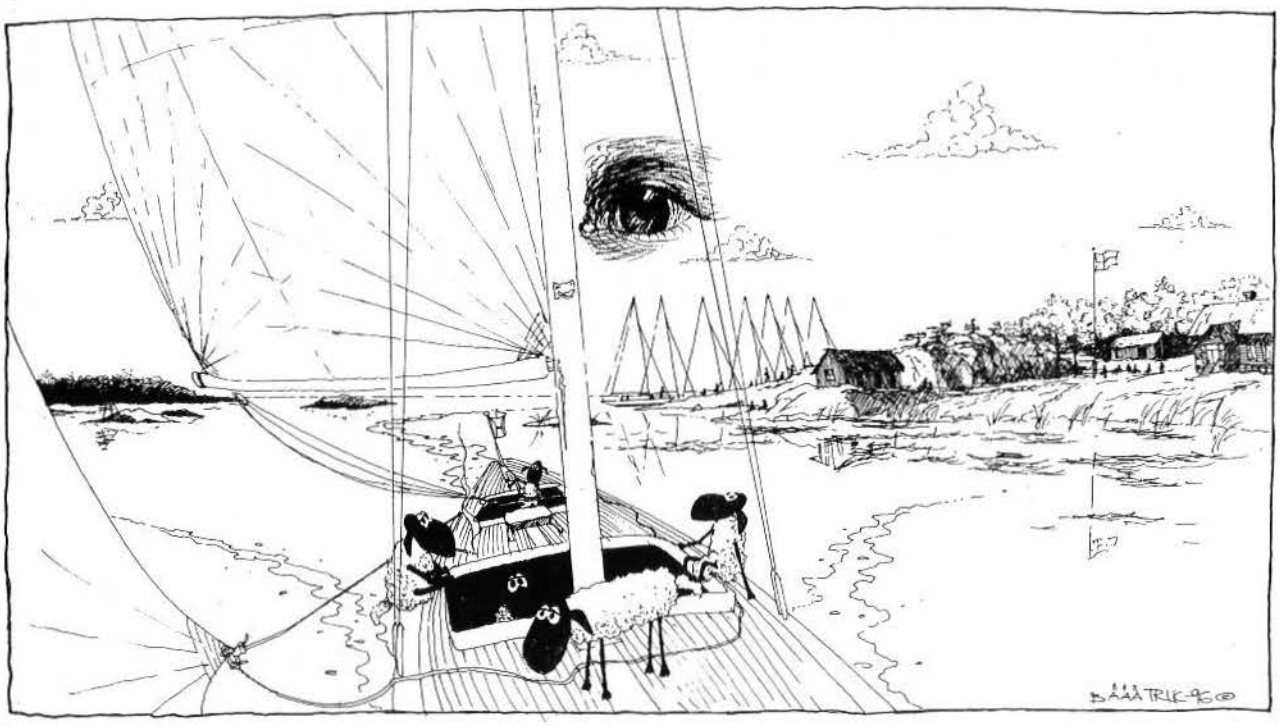
Rabbe ja Mats purjehtivat yhdessä Marianalla toistakymmentä vuotta hyvällä menestyksellä. Sen jälkeen Rabben kumppaneiksi tulivat Kairamon veljekset vuonna 1990, mutta menestys jatkui.

Miksi Mariana oli aina kärjessä, vaikka monet muutkin veneet ovat yhtä nopeita?

Rabbe kertoo, mikä on ollut Marianan salaisuus:

Yläkuva: Mariana vuonna 1936. Omistaja ja veneen piirtäjä Gunnar Jakobsson ruorissa. Mariana tehtiin Porvoossa Villeniuksen veneveistämöllä
Alakuva: Käymässä Sölvskärillä. Kippari soittaa.

Yläkuva: Matkalla Airistolle regattaan. Etualalla Rabben vaimo Pia Kihlman.
Alakuva: Mariana-team ennen Hangon regattaa. Edessä vasemmalla Mats Andersson ja oikealla Rabbe.



– Ei voittajan tarvitse olla nopein vene. Menestys tulee muista asioista, purjehdustaidosta, taktiikasta, tuuliolosuhteiden tuntemisesta ja niin edelleen. Tuuliolosuhteiden oppimiseksi pitää aina lähteä radalle hyvissä ajoin. Pitää muistaa, että kilpailu alkaa jo paljon ennen lähtölaukausta.

– Meillä oli aina pysyvä miehistö, sekä Matsin aikoina että Kairamon kanssa. Sekin on suuri etu.

– Lähestyimme kilpailemista myös teoreettiselta puolelta. Minulla on vanha, 1976 painettu kirja, Stuart H. Walkerin kirjoittama "Advanced Racing Tactics", jossa on kaikki tarpeellinen tieto. Se on luettu kannesta kanteen. Kirjoitin siitä kolmesivuisen yhteenvedon, jonka kävimme läpi miehistön kanssa aina ennen kilpailua.

Näitä neuvoja noudattamalla on monella veneellä mahdollisuudet nousta kärkeen, ei pelkästään kuutosissa vaan missä tahansa luokassa.

Sen sijaan Marianan menestyksen salaisuuksiin ei varsinaisesti kuulu se, että Kairamo-Kihlman-tiimissä oli tavanomaisesta poikkeava työnjako. Siellä oli kaksi ruorimiestä – Antsu Kairamo ajoi startit ja sen jälkeen Rabbe otti pinnan – ja asioista keskusteltiin demokraattisesti.

– Se skulaa kun on yhteen trimmattu miehistö, vakuuttaa Rabbe. – Harvemmin ollaan eri mieltä. Se joka on pinnassa, tekee kuitenkin lopulliset päätökset.

– Pinnamiehen pitää vain purjehtia optimaalisesti. Hänen ei pitäisi tehdä mitään muuta. Meillä Antsu toimii "sail masterina" ja vastaa siitä, että purjeet toimivat.

Ottakaa opiksi!

Tarinoita

Jos pyytää Rabbea kertomaan kuutostarinoita, niitä tulee loputtomiin – tottakai, kun miehellä on takanaan vuosikymmenien kokemukset.

Mikä on ollut paras kilpailusi?

– Varmaankin MM-purjehdus Sandhamnissa 1995, kun Mariana otti neljä piikkiä. Tai ehkä sittenkin Hangon EM-hopea, se oli kilpailuna paljon kovempi.

Entä pahin?

– Se oli matkakilpailu Hangosta Helsinkiin vuonna 1971, Aglajalla. Lähtö oli kello 21, koko yö tultiin spinnulla. Aamulla oltiin rättiväsyneinä Helsingin edustalla, ainuttakaan muuta kuutosta ei ollut näkyvissä, ja puolivahingossa oikaistiin yksi reimari joka piti kiertää. Tuomaristo oli kuitenkin tarkkailemassa, ja meidät diskattiin. Monya diskattiin samasta syystä. Silloin se harmitti.

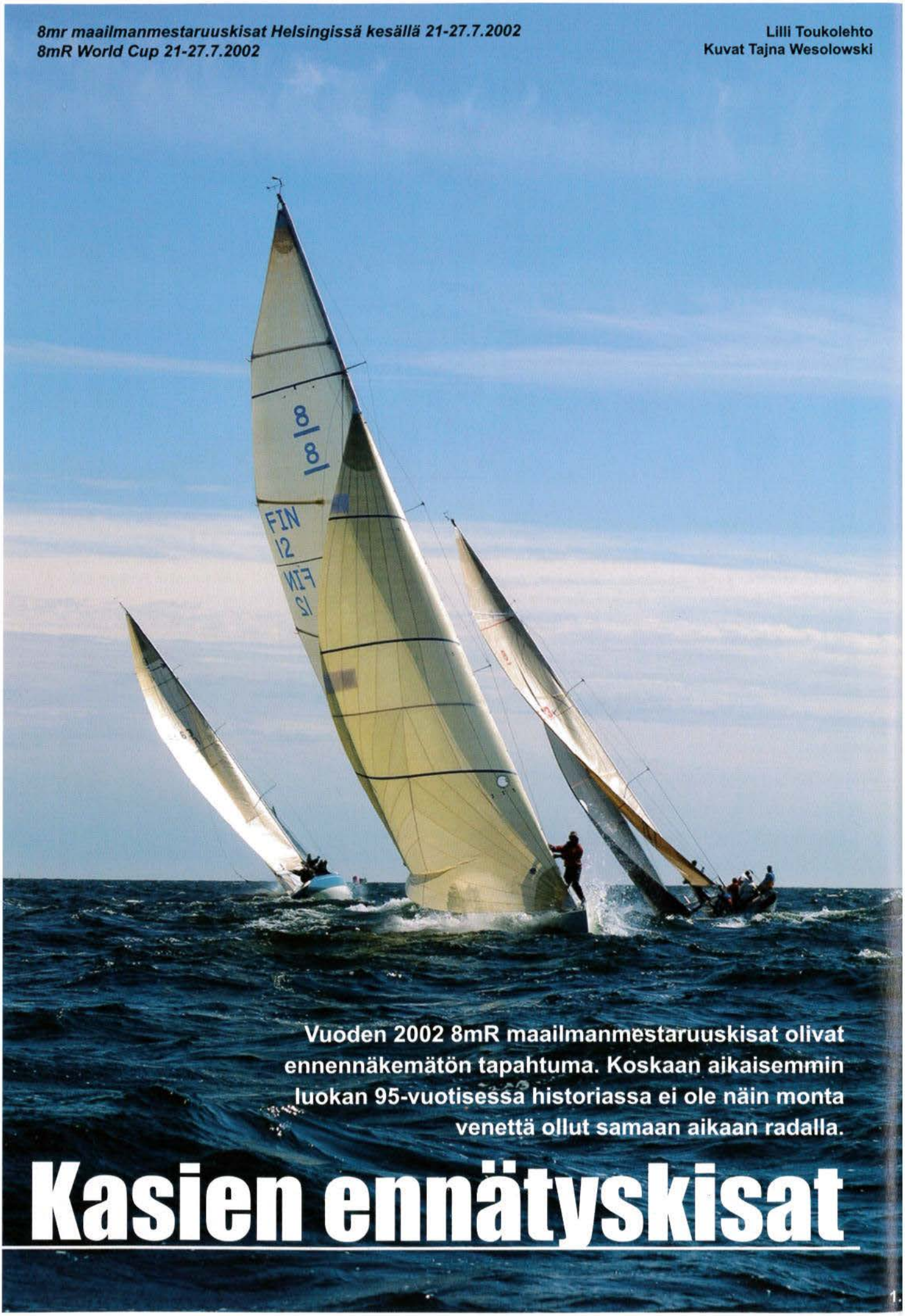
– Hassuin kilpailu oli PM-kisat 1985 Mälarenilla. Kent Perssonin Melittaa vastaan tehtiin protesti, koska se oli koskettanut merkkiä, ja sen ansiosta Mariana toi pokaalin kotiin. Persson teki kuitenkin vastaprotestin, koska ensimmäisen protestin käsittelyssä oli tehty muodollinen virhe. Vasta syksyllä minulle soitettiin ja pyydettiin palauttamaan pokaali, joka oli ehditty jo kaivertaa.

Haastattelun lopuksi pyydän Rabbea kajauttamaan Marianan voittolaulun, joka on saatu kuulla monet kerran kuutosten palkintojenjaossa. Rabbe kieltäytyy, kun samana iltana on Muntra Musikanter -kuoron esiintymistilaisuus, mutta hän antaa laulun sanat. Sävel tulee vanhasta lastenlaulusta ja sanat kuuluvat näin:

Hej på er alla, stora och små,
här är Mariana
som skall gå på banan
koskis för de stora
jaffa för dom små
skynda på, skynda på,
ny ska Mariana gå!
Ha ha ha, nu går det så bra
för Kairamo och Kihlman och Mariana!
Hurra!

8mr maailmanmestaruuskisat Helsingissä kesällä 21-27.7.2002
8mR World Cup 21-27.7.2002

Lilli Toukolehto
Kuvat Tajna Wesolowski



Vuoden 2002 8mR maailmanmestaruuskisat olivat ennennäkemätön tapahtuma. Koskaan aikaisemmin luokan 95-vuotisessa historiassa ei ole näin monta venettä ollut samaan aikaan radalla.

Kasien ennätyskisat

NJK:n isännöimiin kisoihin osallistui kaikkiaan 39 venettä, joista kaukaisimmat vieraat tulivat Yhdysvalloista saakka. HSS:n järjestämiin esikisoihin eli avoimiin Suomen mestaruuskisoihin osallistui myös ennätysmäiset 29 venettä. Kaikki kotimaiset veneet olivat edustettuina. Pitkästä aikaa nähtiin upeasti kunnostettu legendaarinen Vågspel ja viime aikoina kilpailuareenoilla aktivoitunut Windy.

Ennätysmäisestä osallistumisesta saamme kiittää aktiivista Suomen kasiliittoa.

Monet ovat vapaaehtoisesti tehneet valtavan työrupeaman, jotta upea kisa saatiin syntymään. Logistiikkapuoli oli tehokkaasti järjestetty erinomaisten kuljetussopimusten ansiosta, siitä kiitos Timo Saalastin työpanoksen.

Avoimet suomenmestaruuskisat

Esikisat eli avoimet Suomen mestaruuskisat järjesti HSS 17-19.7. HSS:n järjestelyt toimivat hyvin, ja ulkomaalaiset kiittelivät saaren kotoista tunnelmaa ja hyvää satamaa.

Veneitä saapui tasaiseen tahtiin seuramme vierasvenepaikoille. Eräät tulivat jo hyvissä ajoin, kuten Espanjan kuningas Alfonson XIII aikoinaan rakennuttama Hispania (1927), joka jo edelliskesänä purjehti Bretagnesta Suomeen. Ensimmäisten joukossa saapui myöskin HKK Aga Khanin Carron II, joka Cartier-veneille tyypillisellä pedantilla kauneudellaan häikäisi tavallisen puuveneharrastajan.

Rannassa kävi kova kuhina, vinssejä puunattiin ja lakkapensselit heiluivat. Purjeet ja veneet mitattiin jo HSS:llä.

Oli ainutlaatuista katsella lukuisien veneiden saapumista Helsinkiin. Nähtiinpä jopa kahvelirikatun Editin purjehtivan vierailemaan vanhaan kotisatamaansa.

Avoimet Suomen mestaruuskisat olivat erinomainen lämmittelykisa, jossa paras suomalaissijoitus oli Sphinx de Mummin (HSS) pronssisija Sira-cupissa. Sira Cupin eli klassikoiden luokan voitti nopea italialaisvene Bona, toiseksi purjehti moninkertainen maailmanmestari, ranskalainen Vision of Sebago.

Modernien luokan voitti vastavalmistunut ranskalainen Fleur de Lys, toiseksi sijoittui suomalaisillekin tuttu, nykyisin sveitsiläinen Yquem (ex Dolphin, ex Spirit), joka ennen ensimmäistä starttia ajoi kiville eikä kölivaurion vuoksi päässyt radalle. Alkuhankaluuksien jälkeen Yquemin sijoitukset olivat kuitenkin tasaisia.

Moni muukin vieraileva vene joutui harjoittelemaan tarkempaa navigointia kivikkoisilla vesillämme. Pohjakosketuksia oli useita, mutta suuremmilta vaurioilta vältyttiin.

SM-kisojen jälkeen veneet siirtyivät NJK:lle valkosaareen MM-kisoihin.

Ehdoton Ykkönen

MM-Kisojen ehdoton voittaja oli Nicolas ja Jacques Farouxin suunnittelema ja Gaston Schmalzin omistama Fleur de Lys. Vene oli ylivoimaisen nopea, käännökset ja spinnumanööverit merkeillä täydellisiä. Virheetön purjehdus antoi useiden minuuttien etumatkan maaliin tultaessa. MM-kisoissa jaettiin päivittäin "daily first" -palkinto, mangnumpullollinen Mumm-samppanjaa sille veneelle, joka johti ensimmäisellä ylämerkillä. Ranskalaisveneen pilssi täyttyikin mukavasti samppanjasta.

Fleur de Lysin moderni siipiköli keräsi uteliaita katseita, ja sisäpiiritietojen mukaan Yquem, aikaisemmin hallitseva maailmanmestari onkin syksyllä käynyt läpi mittavan "pohjaremontin"... Modernien toisesta ja kolmannesta sijasta kävivät tiukkaa kamppailua Yquem, kanadalainen Mystery ja saksalainen Spazzo. Moninkertainen maailmanmestari sveitsiläinen Gefion oli lievä pettymys sijoittuen kuudenneksi.

Kaikki kärkeen sijoittuneet veneet purjehtivat tasokkaasti ja osoittivat hyvää sääntöjen tuntemusta. Loppupäässä nähtiin sitten aika kirjavia suorituksia.

Helsingin edustalla seurattiin todellista huippupurjehdusta. Harmillista vain, että katsojavenetilanne oli huono, mitään yhteistä katsoja-alusta ei valitettavasti kisoja varten ollut hankittu. Ne jotka kisa-alueelle pääsivät, saivat nauttia ihanista kesäpäivistä mielenkiintoisten merkkitilanteiden parissa.

Kolmenkymmenenyhdeksän veneen vilskettä olikin seuraamassa useita yksityisaluksia. Kauneimpiin niistä lukeutuu ruotsalainen salonkivene Alba, jonka mielenkiintoinen historia olisi oman juttunsa aihe. Radan tuntumassa nähtiin myös muutama 20-30-luvun Chris Craft ja tietysti Sphinxin tender boat Piksborg-kaunokainen. Joten silmäniloa riitti joka suunnassa.

1. Lähtökuvioita ennen paukkua.
2. Windy FIN-8 merkkitilanteessa.
3. Espanjan kuninkaan vanha vene Carron IV. Vene on Cartier-sarjan todellinen helmi.

2.

3.

Suomalaismenestys

Suomalaismenestys oli kotikisoissa loistava ottaen huomioon, että vastassa oli maailman parhaita kolmioratapurjehtijoita, kevytveneiden maailmanmestareista America's Cupin ammattilaispurjehtijoihin. Tällaisessa seurassa ei monikaan suomalaisvene tai -purjehtija ole koskaan aiemmin purjehtinut, ja pokkahan piti!

Parhaiten MM-kisoissa menestyi tuttuun tapaan Silja erinomaisella miehistöllä (Thélenin veljekset, Krisu Räme, Natalie Ahlström, Jolle Blässar ja Dan Colliander). Windy oli positiivinen yllättäjä sijoittuen toiseksi suomalaisklassikoista. Johnny Wingvist pinnassa oli saanut veneeseen hyvän otteen, kevyen tuulen käännökset sujuivat hyvin. Sphinx de Mummin menestys ei aivan jatkunut esikisojen tasoisena, mutta kuitenkin kolmatta sijaa suomalaisista voitaneen pitää tyydyttävänä.

Muiden suomalaisten osalta kisa sujui luultavasti odotusten mukaisesti.

Tuomaripeliä ja säpinää rannassa

Kisojen aikana tuulet olivat pääosin kevyitä ja hyvin shiftaavia. Monille veneille vaikeuksia aiheutti olematon tuuli ja samanaikainen vanha maininki sekä Tallinnan lauttojen aiheuttama aallokko. Rata-alue sijaitsi Isosaaren eteläpuolella, ja radalle jouduttiin yleensä hankkimaan hinausapua, jotta starttiin ehdittiin ajoissa. Ensimmäinen startti peruttiinkin olemattoman tuulen vuoksi, eivätkä veneet lähteneet rannasta lainkaan. Jännitys ja odottava tunnelma saaressa lisääntyi entisestään.

Toisena kisapäivänä tuuli oli kuitenkin kova ja yltyi vielä lisää startin jälkeen (n. 17 m/s). Joillakin veneillä oli vaikeuksia ja muutamat keskeyttivät. Tarkoituksena oli purjehtia kaksi starttia, mutta toinen lähtö peruttiin noin tunnin odotuksen jälkeen.

Kisan jälkeen kävi kuitenkin ilmi, että kymmenen venettä oli tehnyt protestin, koska olivat myöhästyneet startista, t.s. lähteneet rannasta liian myöhään. Monien ihmeeksi tämä protesti meni läpi ja aiheutti koko startin mitätöinnin. Seurasi vastaprotesti, joka hyväksyttiin, ja alkuperäiset tulokset palautettiin voimaan, tosin vasta toiseksi viimeisenä kisapäivänä... Tämä sotku herätti paljon kysymyksiä rannassa: miksi näinkin moni venekunta halusi mitätöidä koko lähdön, oliko siihen aihetta ja miksi näin raju protesti meni läpi niin helposti?

Neljä luokkaa

World Cupin voitosta kilpailevat kaikki veneet rakennusvuoteen tai varustelutasoon katsomatta. Siksi onkin perustettu ohessa kilpailtavaksi sarjoja vanhoille veneille. Suurin ryhmä ovat Sira-cupissa kilpailevat, kaikki ennen vuotta 1960 rakennetut veneet eli klassikot. Pokaalin on lahjoittanut vuonna 1983 Norjan kuningas Olav, jonka pyrkimys oli saada klassikotkin pysymään kilparadoilla,

1. Saksalainen Angelita GER-18 tyylikkäässä kokovalkoisessa purjekuosissa.
2. Olin Stephensin piirtämä ensimmäinen moderni kasi vuodelta 1972, suomalainen Iroquais.
3. Tyylinäyte saksalaiselta Sposalta, H-4. Taustalla Hollannin Varg, N-24.

ettei luokka ole vain muutaman modernin veneen varassa. Kaikki suomalaisveneet lukuun ottamatta modernia Iroquoista kuuluvat tähän ryhmään.

"Vintage"-veneet kilpailevat Cartier-pokaalista. Näiden veneiden tulee olla restauroituja tai rekonstruoituja vanhan mallin mukaan: puumasto, pronssivinssit, puuplokit, dacron-purjeet, alkuperäinen köli jne. Sen lisäksi että veneet ovat kauniita katsella, muutamat niistä purjehtivat myös hämmästyttävän kovaa (Bona, Carron). Kauniin ja alkuperäiseltä näyttävän ulkokuoren alta löytyykin aikamoista high techiä kuten esim. Bonan erittäin kiinnostava masto (laminoitu?). Suomalaisista myös Coup Cartierista kilpailee Vågspel (Naja?).

Neljänteen ja pienimpään ryhmään voidaan lukea ensimmäisen säännön veneet (rakennettu 1907-1919), eli kahvelirikatut kahdeksikot, joita kisoihin osallistui yhteensä kolme, joista yksi oli Suomessa rakennettu Edit (1911 Åbo Båtvarf).

Klassisissa veneissä miehistössä saa olla seitsemän jäsentä ja moderneissa kuusi.

Konstruktioluokan vaikeudet

Suurista eroavaisuuksista huolimatta kaikki veneet kilpailevat World Cup -pokaalista ja starttaavat yhtäaikaa. Startit olivatkin todella jännittävää katseltavaa. Usein vain tuntui käyvän niin, että startissa jokin moderni vene piinaa vanhempaa kilpakumppaniaan.

Konstruktioluokan yhtenä vaikeutena voidaankin pitää veneiden erilaisuutta ja niihin vuosien varrella tehtyjä muutoksia. Kilpavarustelu, sääntöjen tulkinta ja käytäntöön pano kaipaisivat pohdintaa.

Ilahduttavaa oli kuitenkin se, että MM-kisoissa moni klassinen vene pysyi modernien kannoilla ja jopa toisinaan peittosi ne. Esimerkiksi Bona purjehti

jatkuvasti modernien kanssa samaa kisaa aivan kärjen tuntumassa. Klassisista veneistä parhaita olivat Bona, Carron II, Vision of Sebago, Silja, Windy ja Sphinx de Mumm. Bonan boat speed oli omaa luokkaansa, ja ainoat jotka pääsivät kertaakaan italialaisen edelle, olivat Sposa II ja Sphinx de Mumm.

Arvokkaita vieraita ja upeita veneitä

Kisojen kunniavieras amerikkalainen purjehduslegenda ja kansainvälisen 8mR-liitton kunniajäsen Mr. Olin Stephens kunnioitti kilpailuja läsnäolollaan koko viikon ajan. Jo 94-vuotias Olin Stephens seurasi kisoja Alban kannelta, ja korkeasta iästään huolimatta hän tutkaili kilpailevia veneitä tarkemmin rannassa. Stephens on maineikkaan venesuunnittelutoimiston Sparkman & Stephensin perustaja, todellinen elävä legenda, joka tunnetaan myös nimellä Mr. America's Cup. Ensimmäisen kahdeksikkonsa hän piirsi 21-vuotiaana.

Juhlia ja puheita

Lähes joka illalle oli järjestetty mitä erinomaisinta ohjelmaa. Upeimpia tilaisuksia olivat yhden kisojen sponsorin, sveitsiläisen monialayrityksen Cartierin järjestämät illalliset sekä palkintojenjakojuhlat lauantaina. Juhliminen jatkui yleensä pikkutunneille saakka railakkaan tanssin merkeissä. Tässä vaiheessa lieneekin paikallaan mainita ruotsalaisen Allegron omistajan ja kunnioitetun kipparin Karl-Helge Löfgrenin erinomaiset saavutukset myös tanssiparketilla. Lämpimät onnittelut 80-vuotiaalle!

Seuraavat MM-kisat järjestetään kesäkuussa 2003 Bretagnessa, La Trinité-sur-Merissä, jonne Sphinx de Mumm on ainakin näillä näkymin suunnistamassa.

Sijoitukset
Avoimet Suomenmestaruuskisat HSS
Modernit:
1. Fleur de Lys *FRA-29/Ranska tot.3 p.* ***2. Yquem*** *SUI-8/Sveitsi 6p.* ***3. Aluette*** *SUI-11/Sveitsi 8p.* ***4. Spazzo*** *GER-10/Saksa 10 p.* ***5. Mystery*** *CAN-33/ Kanada 14 p.* ***6. Iroquois*** *FIN-12/Suomi 30p.*
Klassikot:
1. Bona *ITA-16/Italia 16p.* ***2. Vision of Sebago*** *KC-3/Ranska 19p.* ***3. Sphinx de Mumm*** *FIN-4/Suomi 24p.* ***4. Carron II*** *SUI-3/Sveitsi 28p.* ***5. Sposa II*** *GER-5/Saksa 29p.* ***6. Silja*** *FIN-9/Suomi 29p.* ***7. Windy*** *Fin-10/Suomi 33p.* ***8. Hispania*** *Fra-7/Ranska 33p.* ***9. Catina*** *SUI-1/Sveitsi 40p.*
10. Ayana *GER-6/Saksa 43p.* ***11. Germania III*** *GER-9/Saksa 46p.* ***12. Andromeda*** *SWE-23/Ruotsi 49p.* ***13. Sagitta*** *FIN-2/Suomi 49p.* ***14. Lara*** *FIN-10/Suomi 53p.* ***15. Siris*** *K-3/Englanti 54p.* ***16. IF*** *GBR-27/Englanti 58p.* ***17. Allegro*** *SWE-15/Ruotsi 64p.* ***18. Naja*** *FIN-1/Suomi 66p.* ***19. Silhouette*** *H-8/Saksa 67p.* ***20. Vågspel*** *FIN-6/Suomi 72p.*

World Cup NJK 21-27.7.2002
1. Fleur de Lys *FRA-29/Ranska, Jacques Fauroux 1-1-1-1-1-1 tot 5p.* ***2. Yquem*** *SUI-8/Sveitsi, Manuel Stern 2-2-4-3-2-3 12p.* ***3. Spazzo*** *GER-10/Saksa, Wilfried Beeck 4-3-6-2-5-2 16p.*
4. Mystery *CAN-33/Kanada, Ron Palm 3-40-2-4-4-5 18p.* ***5. Alouette*** *SUI-11/Sveitsi, Peter Groh 5-5,2-7-5-3-6 24,2p.* ***6. Gefion*** *SUI-7/Sveitsi, Perre-Andree Bonjour 8-40-3-8-6-4 29p.* ***7. Dora*** *FRA-63/Ranska, Alexander Falck 12-4-5-6-7-7 29p.*
8. Bona *ITA-16/Italia, Giovanni Mogna 6-6-9-10-9-9 39p.* ***9. Vision of Sebago*** *KC-3/ Ranska, Eric Mallet 9-8-10-7-13-8 42p.*
10. Carron II *SUI-3/Sveitsi, HH Prince Sadruddin Aga Khan 7-9-11-15-11-11 49p.* ***11. Iroquois*** *FIN-12/Suomi, Bertel Paulig 11-15-8-12-10-12 53p.* ***12. Silja*** *FIN-9/Suomi, Kenneth Thelen 18-5-12-11-8-19 54p.* ***13. Windy*** *FIN-8/Suomi, Johnny Winqvist 10-10-22-13-12-17 62p.* ***14. Sposa II*** *GER-5/Saksa, Josef Martin 14-19-40-9-15-10 67p.* ***15. Sphinx de Mumm*** *FIN-4/Suomi, Antti Toukolehto 15-7-14-23-17-16 69p.* ***16. Hispania IV*** *FRA-7/Ranska, Tann Raffray 13-18-19-14-16-15 76p.* ***17. Birgit*** *SWE-44/ Ruotsi, Lars Blomgren 22-12-17-21-14-18 82p.* ***18. Katrina*** *SWE-31/Ruotsi, Claes Henningson 21-16-13-40-19-13 82p.* ***19.Ayana*** *GER-6/Saksa, Karl Biller 25-14-15-19-40-14 87p.* ***20. Catina*** *SUI-1/Sveitsi, Fred Meyer 17-18,2-20-16-18-20 89,2p.* ***21. Sagitta*** *FIN-2/Suomi, Timo Saalasti 16-13-21-17-23-17 90p.* ***22. If*** *GBR-27/Skotlanti, Peter Wilson 26-11-23-18-25-22 99p.* ***23. Germania III*** *GER-9/Saksa, Gerd Wegener 19-23-18-20-20-24 100p.* ***24. Wanda*** *FIN-3/USA, Ken Schwenker 24-22,8-26-22-21-21 110,8p.*
25. Andromeda *SWE-23/Ruotsi, Ola Nilsson 20-40-16-27-26-33 122p.* ***26. Lara*** *FIN-10/Suomi, Julia Ormio 27-17-25-26-27-29 122p.* ***27. Sylphea*** *I-13/Italia, Marina Carpaneda 30-26-27-24-22-30 129p.* ***28. Allegro*** *SWE-15/Ruotsi, Karl-Helge Löfgren 28-26,4-28-25-28-23 130,4p.* ***29. Angelita*** *GER-18/Saksa, Andreas Krause 23-21-30-31-40-28 133p.* ***30. Ilderim*** *S-16/Skotlanti, Gilmour Manuel 31-20-40-32-29-25 137p.* ***31. Siris*** *K-3/Englanti, Avia Willent 32-40-40-28-24-26 150p.* ***32. Maribell*** *NED-4/Hollanti, Jos Frytier 33-24-29-33-31-35 150p.* ***33. Vågspel*** *FIN-6/Suomi, Harri Roschier 29-40-24-40-30-31 154p.* ***34. Silhouette*** *H-8/Saksa, Lukas Hummler 35-27-34-30-40-32 158p.* ***35. Naja*** *FIN-1, Kimmo Mikkola 34-28-32-34-33-36 161p.* ***36. Tamara VIII*** *SWE-8/Portugali, David Vieria 36-25-32-36-35-39 163p.* ***37. Edit*** *H-3/Saksa, Wilhelm Wagner 38-40-35-29-32-34 168p.* ***38. Varg*** *N-24/Hollanti, Peter Zomerdijk 37-40-33-35-34-38 177p.* ***39. Sposa*** *H-4/Saksa, Andreas Gervé 39-40-40-40-36-37 192p.*

SPHINX DE MUMM -PROJEKTI

Puisen kilpapurjeveneen omistaminen on kallis harrastus, johon luokasta riippuen voi saada uppoamaan rajattomasti rahaa. Siispä sponsori on iso apu, mikäli tähtäimessä on tärkeitä kisoja joiden kunnialla läpiviemiseen omat rahkeet eivät välttämättä riittäisi.

Viime kesänä Sphinx 8 FIN 4 purjehti koko kauden Sphinx de Mumm -nimisenä. Olimme tehneet sponsorointisopimuksen Mumm-samppanjaa maahantuovan yrityksen kanssa. Tämän lisäksi meillä oli muutama pienempi sponsori. Ihanteellisin olisi kuitenkin yksi yhteistyökumppani sillisalaatin välttämiseksi. Tämä olisi myös sponsorin etu, ja ihmetyttääkin että moni on valmis sijoittamaan pieniä summia "hyväntekeväisyyden vuoksi".

Yhteistyösopimus oli pitkän työrupeaman tulos. Neuvottelut aloitettiin jo edellisvuonna, ja sopimuksen teki mahdolliseksi lähestyvä arvokisa Helsingissä, joista tiesimme tulevan todella hienon tapahtuman.

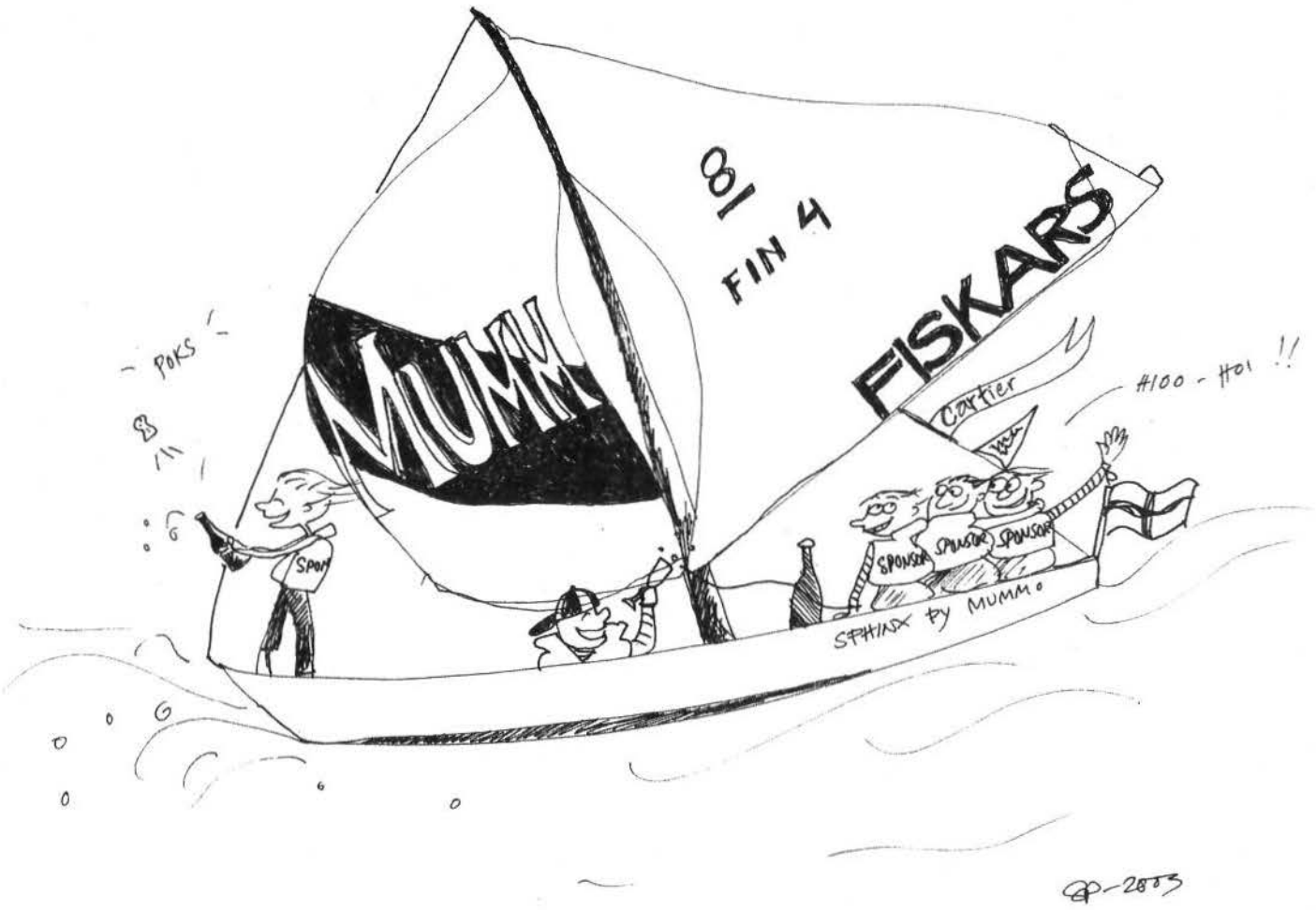
Sponsorointisopimus on aina kahden kauppa, mitään ei voi olettaa saavansa ilmaiseksi. Myös sponsorin tulee hyötyä projektista. Kuinka siis saada yhteistyökumppani vakuuttuneeksi, että esim. Sphinxiin sijoitetulle rahalle saadaan vastinetta? Mitään takeita medianäkyvyydestä tai ylipäänsä veneen menestyksestä (kansainvälisellä tasolla) MM-kisoissa ei ollut. Saatoimme luvata ainoastaan omaa aktiivisuutta ja sitoutumista koko kesän ajalle osallistumalla kaikkiin tärkeisiin kilpailuihin ja esittelemällä upeaa spinaakkeria myös Kaivopuiston rannalla käveleville kesälomalaisille. Tärkein pointti oli kuitenkin kisoihin osallistuva monisatapäinen joukko, joka oli juuri oikeaa kohderyhmää tuotteelle: samppanja maistui kaikille ja ulkomaalaiset purjehtijatoverimme pitivät projektia tyylikkäänä. Sponsorointi taitaakin olla vähän tutumpaa keskieurooppalaisille purjehtijoille.

Media- ja lehdistönäkyvyyttä ei voi etukäteen taata millään konstilla. Vaikka kasien viime kesän kisat olivat mahtava tapahtuma ja varmasti tiedotustehtäviä hoitivat ammattitaitoiset henkilöt, olisivat suomalaiset tiedotusvälineet voineet huomioida ainutlaatuisia kisoja enemmänkin. Esim. Helsingin Sanomissa ei edes pelkkiä tuloksia viitsitty joka päivä julkaista, vaikka muutama mukavan kokoinen artikkeli julkaistiinkin.

Kaikesta huolimatta koemme projektin onnistuneen hyvin. Kokemus oli mielenkiintoinen ja opettavainen, tässä tapauksessa myös erittäin hauska.

Tosin paljon tarvittiin apua ystäviltä ja tutuilta, omaa työpanosta unohtamatta. Odotetusti saimme myös muutamilta tahoilta kriittisiä kommentteja luokassa, jossa tällaista ei aiemmin ole juurikaan harrastettu. Olimme itsekin hieman epäileväisiä, kuinka veneeseemme "mainostekstit" sopivat. Siksipä pyrimme hoitamaan projektin tyylillä ja olimme erityisen tarkkoja imagoseikoista.

Mielestämme on ensiarvoisen tärkeää, että "tuote" on imagon kannalta sopiva. Vaikka eihän sen välttämättä tarvitse olla samppanjaa, voisihan vaikka jaloviina sopia meille vielä paremmin....



Museotoimintaa vai välineurheilua?

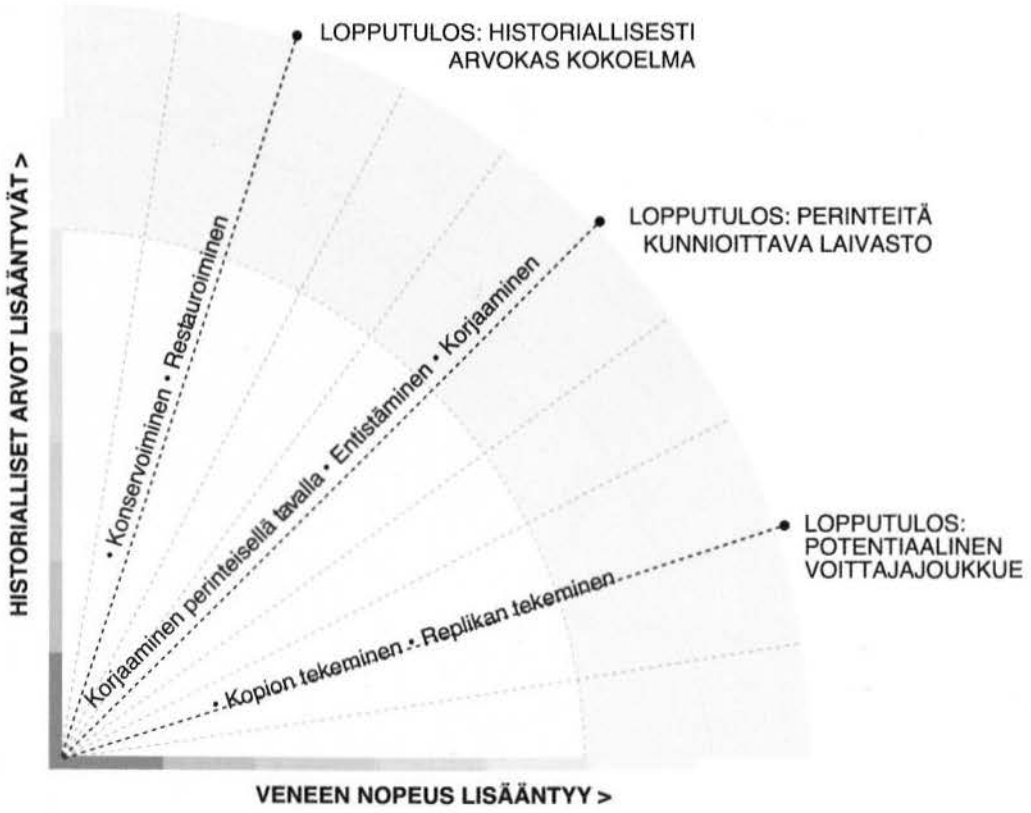
Pasi Kaarto

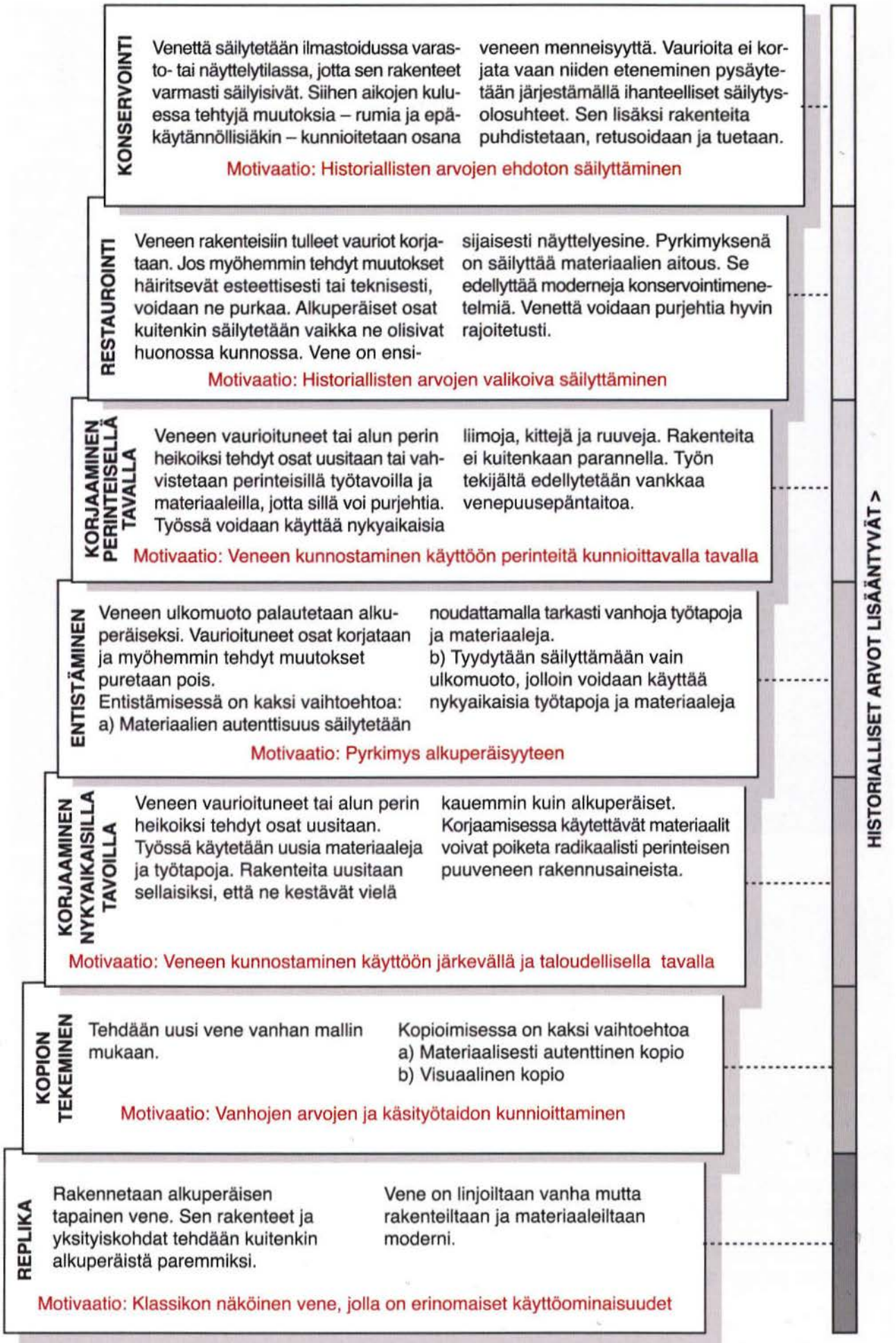
Keskusteltaessa siitä, miten vanhoja kilpapurjeveneitä pitäisi korjata, on yksipuolisesti korostettu kilpailemiseen liittyviä näkökohtia. Luulen kuitenkin, että useimmille meistä on yhtä tärkeää harrastuksen tietty klassinen tyylikkyys, jota hyvin voi kutsua purjehdusurheilun kulttuurihistoriaksi. Muutenhan tässä hommassa ei olisi mitään järkeä. Voisimme yhtä hyvin purjehtia moderneilla yksityyppiraasereilla.

Oheinen kaavio selventää mitä historiallisilla arvoilla tarkoitetaan ja miten ne muuttuvat veneitä korjattaessa. Erilaiset korjaustavat on kaaviossa laitettu järjestykseen, jossa historialliset arvot lisääntyvät ylöspäin siirryttäessä. Se on hieman yksipuolista mutta selventää käsitteitä. Olen mielestäni havainnut tiettyä sekamelskaa niissä. Esimerkiksi viime kesänä nähdyistä ulkomaisista kaseista harva oli historiallisesti arvokas. Niiden autenttisuus oli hävinnyt peruskorjauksissa, joissa enimmät runkojen ja rikien osat oli vaihdettu uusiksi moderneilla veneenrakennustavoilla. Lehtiartikkeleissa puhuttiin kuitenkin veneiden omistajien tekemistä kulttuuriteoista. MM-regatta sinänsä oli kulttuurihistoriallisesti arvokas ja vertaansa vailla. Se oli tyylikäs jäänne menneestä ajasta. Useimmat veneet oli kuitenkin korjattu tavoitteina esteettiset ja toiminnaliset päämäärät, ei historialliset arvot.

Suomalaisia kilpapurjeveneitä katsellessa voi hyvin havaita, että niiden tavallisin kunnostustapa asettuu taulukon kategoriaan korjaaminen. Useimpien tavoitteena on järkevällä työmäärällä ja kohtuullisilla kustannuksilla korjattu hyvin purjehtiva vene. Mikäli vielä myönnetään, että uusilla materiaaleilla ja rakenteilla on vanhoihin nähden hyötynsä mutta myös haittansa, voidaan kallistua valitsemaan sellaisia korjaustapoja, jotka sijoittuvat kategoriaan korjaaminen perinteisellä tavalla. Näillä keinoin saataisiin yhtä hyvin purjehtiva vene, joka lisäksi olisi alkuperäisemmän kaltainen.

Selvennystä vaatii myös käsitepari kopio ja replika. Alkuperäinen vene saattaa tuhoutua tai se on niin huonossa kunnossa, ettei venepuuseppä pysty sitä korjaamaan. Silloin siitä voidaan tehdä kopio, joka on sitä arvokkaampi, mitä tarkemmin se noudattaa alkuperäisen veneen rakenteita ja työtapoja. Replika sen sijaan muistuttaa vain joiltain osin alkuperäistä. Joko tieten tai tahtomatta sen suunnittelussa on poikettu autenttisuudesta. Klassisten R-luokkien kannalta replikat olisi selvintä määritellä uudisrakenteiksi, siis moderneiksi veneiksi. Luokkasääntöjä räätälöitäessä ongelmaksi tulee kuitenkin se, missä kulkee kopion ja replikan raja. Yksi klassikkosäännön tavotteista voisi olla se, että se kannustaisi ensisijaisesti ylläpitämään ja korjaamaan olemassa olevia vanhoja veneitä. Jos sen ohella kuitenkin päätetään sallia täysin uusien veneiden rakentaminen vanhoista piirrustuksista, tulisi silloin noudattaa vanhoja rakenteita ja työtapoja paljon pedanttisemmin, kuin mitä tehdään vanhoja, alkuperäisiä veneitä korjattaessa.




KONSERVOINTI
Venettä säilytetään ilmastoidussa varasto- tai näyttelytilassa, jotta sen rakenteet varmasti säilyisivät. Siihen aikojen kuluessa tehtyjä muutoksia – rumia ja epäkäytännöllisiäkin – kunnioitetaan osana veneen menneisyyttä. Vaurioita ei korjata vaan niiden eteneminen pysäytetään järjestämällä ihanteelliset säilytysolosuhteet. Sen lisäksi rakenteita puhdistetaan, retusoidaan ja tuetaan.
Motivaatio: Historiallisten arvojen ehdoton säilyttäminen
RESTAUROINTI
Veneen rakenteisiin tulleet vauriot korjataan. Jos myöhemmin tehdyt muutokset häiritsevät esteettisesti tai teknisesti, voidaan ne purkaa. Alkuperäiset osat kuitenkin säilytetään vaikka ne olisivat huonossa kunnossa. Vene on ensisijaisesti näyttelyesine. Pyrkimyksenä on säilyttää materiaalien aitous. Se edellyttää moderneja konservointimenetelmiä. Venettä voidaan purjehtia hyvin rajoitetusti.
Motivaatio: Historiallisten arvojen valikoiva säilyttäminen
KORJAAMINEN PERINTEISELLÄ TAVALLA
Veneen vaurioituneet tai alun perin heikoiksi tehdyt osat uusitaan tai vahvistetaan perinteisillä työtavoilla ja materiaaleilla, jotta sillä voi purjehtia. Työssä voidaan käyttää nykyaikaisia liimoja, kittejä ja ruuveja. Rakenteita ei kuitenkaan parannella. Työn tekijältä edellytetään vankkaa venepuusepäntaitoa.
Motivaatio: Veneen kunnostaminen käyttöön perinteitä kunnioittavalla tavalla
ENTISTÄMINEN
Veneen ulkomuoto palautetaan alkuperäiseksi. Vaurioituneet osat korjataan ja myöhemmin tehdyt muutokset puretaan pois.
Entistämisessä on kaksi vaihtoehtoa:
a) Materiaalien autenttisuus säilytetään noudattamalla tarkasti vanhoja työtapoja ja materiaaleja.
b) Tyydytään säilyttämään vain ulkomuoto, jolloin voidaan käyttää nykyaikaisia työtapoja ja materiaaleja
Motivaatio: Pyrkimys alkuperäisyyteen
KORJAAMINEN NYKYAIKAISILLA TAVOILLA
Veneen vaurioituneet tai alun perin heikoiksi tehdyt osat uusitaan. Työssä käytetään uusia materiaaleja ja työtapoja. Rakenteita uusitaan sellaisiksi, että ne kestävät vielä kauemmin kuin alkuperäiset. Korjaamisessa käytettävät materiaalit voivat poiketa radikaalisti perinteisen puuveneen rakennusaineista.
Motivaatio: Veneen kunnostaminen käyttöön järkevällä ja taloudellisella tavalla
KOPION TEKEMINEN
Tehdään uusi vene vanhan mallin mukaan.
Kopioimisessa on kaksi vaihtoehtoa
a) Materiaalisesti autenttinen kopio
b) Visuaalinen kopio
Motivaatio: Vanhojen arvojen ja käsityötaidon kunnioittaminen
REPLIKA
Rakennetaan alkuperäisen tapainen vene. Sen rakenteet ja yksityiskohdat tehdään kuitenkin alkuperäistä paremmiksi.
Vene on linjoiltaan vanha mutta rakenteiltaan ja materiaaleiltaan moderni.
Motivaatio: Klassikon näköinen vene, jolla on erinomaiset käyttöominaisuudet
HISTORIALLISET ARVOT LISÄÄNTYVÄT >

Wire syntyy uudelleen

Pertti Hämäläinen

"... hitto, että ne on kauniita... joo, kasi on just hyvän kokoinen... annahan sitä calvaa!... ehkä se sittenkin on hieman suuri... oliko sitä vielä?... niin ja kuutonenhan on myös varsin urheilullinen..."

Oli siis kesä -98 ja oltiin tultu Pussisen Peten kunnostamalla moottoripuuveneellä Hangon regattaan. Istuttiin Sihvoinin Lassen Barbron kannella muun vitosporukan kanssa. Tarvittiin suurta ja niin pyyteetöntä poikamaista innostusta ja pelkästään innostusta. Järjen käytöstä ei voi puhua, saati sitten harkinnasta. Aikaa syväluotaavaan harkintaan meillä vielä tuolloin oli runsaasti, mutta on eri asia käytimmekö sitä siihen. Tuolloin alkoi prosessi, joka ei suostunut pysähtymään ennen kuin kuutosvene Wire nosti, pitkän tauon jälkeen, jälleen purjeensa ylös ja suuntasi kohti kisataivalta kesäkuussa -02.

Veneen etsinnässä keskityttiin enemmän kuutoslaivaston historian tutkimiseen, kuin varsinaiseen juoksenteluun mahdollisten kauppakohteiden luona. Sopiva ehdokas löytyi Kaarle XII:n oven kautta, kuten niin monet muutkin entiset naisen nimeä kantavat esineellistymät, siis silloin ennen, kauan sitten ennen ajanlaskua.

Lähdimme katsastamaan ehdokasta, jonka varsin komeaan historiaan olimme jo tutustuneet. Löysimme ulkoisesti todella huonosti pidetyn kuutosen navetan räystään alta, kaukana meren rannasta. Ei edes kevään valoisuutta loistava kirkas hanki takonut varmuutta ajatuksiimme, etenkään kun osa siitä oli painanut kannen ikävällä tavalla kuopalle ja katkaissut jotkut paksummista kansipalkeista. Mukanamme ollut puuveneiden asiantuntija loi kuitenkin outoa uskoa horjuviin sieluihimme. Jälkeenpäin opimme tuntemaan tuon kommunikaatio-ongelman perinpohjin, sillä hänestä oli tuleva Wireen, silloin vielä Boohoo, entisöinnin pääarkkitehti ja maisteri Eero Vilmi.

”Löysimme ulkoisesti todella huonosti pidetyn kuutosen navetan räystään alta, kaukana meren rannasta. Ei edes kevään valoisuutta loistava kirkas hanki takonut varmuutta ajatuksiimme.”

Kevät 1999

Huuhtikuussa -99 rekka noutaa Vihdin nummimailta huojuvalla pukillaan huohottavan venevanhuksen ja kuljettaa sen Isnäsin sahan puutavarakatoksen alle. Veneellä vietetään tervetuliaisjuhlat ja päätetään aloittaa kunnostus kuluvan vuoden syksyllä. Kesällä se pidetään sopivan kosteana pressun alla.

Syksy 1999

Syyskuussa vene siirretään rekan ja traktorin avustamana Isnäsin puuvenekeskuksen peltihalliin. Tuolloin veneelle tehdään uusi puinen pukki, joka on edelleen käytössä. Tässä vaiheessa erityiset kiitokset Fagerholmin Petterille materiaaliavusta ja muutenkin yleisestä realismista veneenrakennuksessa.

Kunnostus ja purkaminen alkaa vanhan lakan ja maalin poistolla erinäköisin ja -kokoisin kokoonpanoin. Lakan poisto suoritetaan kuumailmapuhaltimen ja skraban avulla, pohjamaalin kohdalla kuumennus hoidetaan aluksi toholla. Logistiikan helpottamiseksi olemme vuokranneet Isnäsin Aurinko ja Okran vanhan puutalon yläkerrasta yksiön. Kämpän alkeellisuus totuttaa meitä kuutosveneen askeettisuuteen.

Alimmaiset laudat päätetään poistaa, jotta veneen emäpuun kunto voidaan tarkistaa. Alkuperäiset rautaiset pohjatukit ovat pahoin ruostuneet ja ne irrotetaan mallin tehtäviin uusia varten. Irrotuksen kokevat myös joskus 50-luvulla rungon keskikohtaan lisätyt neljä paria ylimääräisiä rautaisia kaaria, jotka ikääntyessään ovat aiheuttaneet pahan näköistä tummumista alimpiin kylkilautoihin. Tässä samassa hötäkässä alkuperäiset rustiraudatkin tulevat irrotetuksi ja ikäväksemme myös hävitetyksi, vaikka ovatkin hyvässä kunnossa. Ajatuksena on tuolloin toteuttaa diamondi vanttien kiinnityksessä, mistä onneksi myöhemmin luovutaan. Samalla kaikki irtain, helat, hyllyt kaapit ym. poistetaan veneen sisältä.

Marraskuun loppu ja Pera saa, ihme kyllä, luvan lähteä käväisemään Grand Kanarialla. Matka johtaa purjeveneellä Atlantin poikki Karibialle ja jatkuu vielä hetken eteläisillä Karibian saarilla. Kiitos pojat! Samaan aikaan Isnäsissä nostosilmukan kölitaskun talttaaminen, vintilöiminen ja poraaminen auki tuottaa päänvaivaa ja suuria ärräpäitä, ehkä enemmän lomailijaa kuin viatonta nostokoukkua kohtaan.

Keulaan sijoitetaan kierrettävä lotjatunkki ja perään hydraulitunkki veneen nostamiseksi köliltään. Nosto ei kuitenkaan onnistu, vaikka "kaikki" pultit ja mutterit on avattu ja kölin ja emäpuun väliin on suurella voimalla isketty vaahteraisia kiiloja. Pitkällisen tarkastelun jälkeen huomataan neljän pitkän täkkipultin pitelevän työtä paikoillaan. Kun vene on irti köliltään, asennetaan keulaan ja perään puiset pukit, joiden varassa vene kelluu pitkälle kevääseen -00.

Emäpuu irrotetaan ja sen huomataan olevan peräosastaan pahasti pehmentynyt. Perän polvion alaosa on kokenut saman kohtalon. Aluksi mielessä on osittainen uusiminen, mutta jo hetken kuluttua koko emäpuun ja polvion vaihto on jo itsestäänselvyys. Tätä samaa periaatetta noudatetaan myös jatkossa keula- ja perästeevien kohdalla.

Talvi 2000

Emäpuu, perästeevin alaosa ja polvio ovat valmiit tammikuussa -00. Ne sovitetaan paikoilleen ja vene lasketaan takaisin kölilleen. Uudet osat ovat valkotammea ja ne on tehty vanhojen mallien mukaan. Tiivistykseen käytetään perinteisiä metodeja, pellavaöljykittiä sotkettuna lyijymönjään ja öljyttyä puuvillalankaa.

Kun veneen kyljet ovat puhtaat vanhasta lakasta, siirtyy kunnostus sisäkylkiin. Vanhat kaaret ovat paikoillaan, joten kuumailmapuhallin ja skraba keskittyvät kaariväleihin. Hiontatyö osoittautuu todella hankalaksi, koska hiomapaperi tukkeutuu vanhasta öljystä jo laidan läheisyyden tuntiessaan. Edessä on sisälaidan kolminkertainen skrabaus puhaltimen avulla ennen varsinaista hiomista.

Maston jalka, pohjatukit ja lisäksi keulasteevin tammiosa irrotetaan. Steevin mahonkinen keulaosa päätetään jättää tässä vaiheessa paikoilleen, jotta pelko veneen keulan leviämisestä ei toteutuisi. Huonon kunnon takia edellä olevat osat tehdään uusiksi valkotammesta ja sovitetaan paikoilleen. Vanha kansi pidetään paikoillaan rungon riittävän tuennan varmistamiseksi.

Perästeevin vesiviivan yläpuolinen osa irrotetaan ja vahvasti mietitään sen osittaista uusintaa, mutta valitun linjan mukaisesti se onneksi vaihdetaan kokonaan uudeksi. Peräpeili on melkein irti laudoista ja kahden ruuvin löysääminen pudottaa sen hallin lattialle. Kuten jo aikaisemmin mainittiin, vanhojen rautaosien ruostuminen on aiheuttanut suurimmat vauriot puurakenteille, massiivipuille, kylkilau-

doitukselle ja kaarille. Tuleekin mieleen, että jatkossa on syytä välillä tarkastaa maalikerrosten alta juuri noiden rautaosien kunto ja ryhtyä mahdollisiin uusintatoimenpiteisiin mieluummin liian aikaisin kuin myöhään.

Seuraavaksi ryhdytään uusimaan kaaria. Kaaret ovat muuten hyväkuntoisia, mutta kyljen alaosan tiukin taittumakohta on melkein kaikissa vaurioitunut. Periaatteeksi sovitaan jälleen kerran: jos jotain on vialla, vaihdetaan koko kaari uudeksi. Joka kolmas kaari on paksu ja ne laminoidaan saarnesta uudestaan, höyryttämällä uuden kaaren suikaleet painumaan muotoonsa heti vanhan viereen. Myöhemmin kaaret liimataan epoksilla kasaan tuolle samalle paikalle. Kun kaaripari on valmiina, poistetaan vanha, hiotaan alle jäänyt alue, sovitetaan uusi paikoilleen ja kiinnitetään uusilla pronssiruuveilla. Tarkoitus on käyttää vanhat hyvin irronneet pronssiruuvit uudestaan, mutta joidenkin ruuvien hajoaminen kiristysvaiheessa vie hankintamatkalle kohti Laaturuuvia.

Kanteen oli leikattu pistosahalla aukkoja jo keulan ja perän hiomisvaiheessa. Nyt lisäaukkoja tehdään paksujen kaarien asennuksen mahdollistamiseksi.

Huomaamme näin vaihtaneemme kaikki paksut kaaret. Vuorossa on painokaarien uusiminen. Tätä tehtävää varten valmistamme pasun ja lataamme sen täyteen saarnista sahattuja kaaria. Vanha kaari pois, kaaren paikan hionta ja uusi leeholtin ja laidan välistä yläkautta sisään. Kaksi meistä on veneen sisällä taittamassa kaarta paikoilleen ja yksi ulkopuolella ruuvinvääntimen ja pronssiruuvien kanssa valmiina. Vaikka kuinka yritämme, kaari ei suostu painumaan täydellisesti laudoitukseen kiinni suurimmista mutkakohdista. Monen yrityksen jälkeen luovumme hommasta ja päätämme siirtää sen tuonnemmaksi, kunnes leeholtti on poistettu tieltä.

Vuorossa on keulasteevin mahonkiosan poisto. Sen kunnosta kertokoon se, että pelkällä voimakkaalla repäisyllä oli mahdollista poistaa vielä ruuveineen paikalla oleva keulastaagin kiinnike. Steevi laminoidaan muotoonsa leveistä mahonkirimoista ja sovitetaan paikoilleen.

Kansimateriaalin valinta aiheuttaa pitkää pohdintaa teakin, oregonin männyn ja sitkakuusen välillä. Käyttömukavuuden puolesta teak oli ottaa niskalenkin. Kiitos Peten tinkimättömyyden perinteiden puolesta, lähetämme kuitenkin erään pohjanmaalaisen puuyrityksen kautta kadonneen sitkakuusen metsästäjät Kanadan maille hommiin.

Vanhojen ruosteisten pohjatukkien mukaan teetetään uudet mustasta raudasta kuumasinkityksellä. Ne sovitetaan nuorisolekalla paikoilleen ja ruuvataan kiinni. Koska ruostuneet pohjatukit ja ylimääräiset ruostuneet rautakaaret ovat pahasti mustuttaneet ja lahottaneet laudoitusta alaosasta, päätetään viisi alimmaista lautaparia vaihtaa uusiksi. Laudat valmistetaan vanhojen mukaan mahongista, sovitetaan paikoilleen ja kiinnitetään uusiin steeveihin ja laminoituihin kaariin pronssiruuvein. Alin lauta jätetään

1. Alkuperäinen peräpäästään laho emäpuu.
2. Isnäsissä vene irti köliltään ja uusi emäpuu sovitettu paikoilleen.

vielä kiinnittämättä, jotta painokaarien sovitus myöhemmin olisi helpompaa.

Kevät 2000

Kuluneen kevään -00 aikana välimme ovat kiristyneet Isnäsin Puuvenekeskuksen varsinaisen vuokraajan kanssa siinä määrin, että työnteko veneen kanssa ei maistu enää hyvältä. Olemme kyllä maksaneet sovitut vuokrat, mutta muuten olemme täysin irrallaan Puuvenekeskuksesta. "Loisiminen" toisten nurkissa alkaa ilmeisesti ärsyttää vuokranantajaamme. Kun vielä eteemme kannetaan täysin sopimuksen ulkopuolella olevia vuokrankorotuksia ja työvälineiden käyttörajoituksia, on päätöksemme perumaton. Viemme kesän alussa veneen toiseen paikkaan.

Jälleen kerran rekkalavetti saapuu paikalle ja kuljettaa nyt jo tukevammalla pukilla olevan orastavan kaunottaren Espoon Kivenlahden venesatamaan. Matkan jatkuminen meriteitse tuottaa yllättävää päänvaivaa, kunnes saamme vuokratuksi tarkoitukseen uskaliaan JackMarinen lautan. Merimatka suuntautuu lautalla Suvisaariston vierellä olevaan Svartholmin saareen, jossa sijaitsee Peten hyvän ystävän Juha Tiiran veneveistämö. Veneen siirrossa lautalta saaren venekelkalle on omat vaaransa.

Siirron jälkeen kesäkuussa -00 rakennamme maahan tehdyssä jigissä rimoista kaaret tilaamaamme valkoiseen pressutelttaan. Pystytämme kuuden metrin korkeuteen nousevat kaaret ja vedämme veneen kaarten alle vinssillä. Lopuksi kiskomme miehissä mahtipontiset pressut kaarten päälle. Huomaamme rakentaneemme valkoisen kirkon ja jatkossa työskentelemme sen vaatimalla arvokkuudella kohteemme kimpussa.

Syksy 2000

Erittäin järkevän kesätauon jälkeen palaamme hartain mielin entisöintikohteemme pariin syyskuussa -00.
Kuinka monta tulppaa on kuutosveneessä? Tuo kysymys lienee askarruttanut Petcä, joka kyllästymiseen saakka kaiveli puukolla suurimman osan noista pienistä puupäistä veneen kyljestä.

Veneen historian selvittäminen Sexornas Jakt -kirjan tietojen ja Turun Yliopiston arkistojen perusteella oli johtanut yhteydenottoihin entisiin omistajiin. Suurinta apua olimme saaneet Göran Olofsonilta, joka vieraili veneellä sen ollessa vielä Isnäsissä. Hän oli omistanut veneen noin kymmenen vuoden ajan 50-luvulla ja tehnyt pitkiä merimatkoja muun muassa Ruotsiin. Häneltä olimme saaneet kopiot alkuperäisistä Wireen runkopiirustuksista. Piirustusnipussa oli myös alkuperäisen takilan kuvia, vanhoja mittakirjoja ja hahmotelmia mahdollisesta ruffista.

Uusi peräpeili laminoidaan muotoonsa ja kiinnitetään piirustusten mukaiseen kulmaan, uusiin mahonkisiin polvioihin. Kulmamuutoksen mukana poistuivat lautojen huonokuntoisiksi rei´itetyt päät. Muutos ei vaikuttanut veneen pituuteen.

3. Sisälaudoituksen puhdistamista kuumailmapuhaltimen ja skraban avulla.

4. Vene on Svartholmissa teltan alla ja perän paksujen kaarien tekoa. Vanha taka-aukko näkyvillä kansi osittain purettuna.

Uudet kaaret paikoillaan.

Vene juuri tuotu Svartholmiin. Kirkko nousemassa lakikorkeuteen. Veneessä vanha aukotettu kansi paikoillaan.

Kannen poistamiseksi veneen muoto mitataan tarkasti ja tuetaan alkuperäisten mittojen mukaisesti paikoilleen. Kansi on vanerilla tuettua teakrimaa. Kuten aiemmin on selvinnyt, kansi oli pahasti painunut huonon säilytyksen ansiosta, ja ajatus jättää vanha kansi muuten entisöityyn veneeseen ensimmäiseksi kesäksi oli näinmuodoin jo unohtunut. Kannen painumisen myötä kauniit tippauralla varustetut kansikaaret olivat myös vaurioituneet. Päätämme siis poistaa sekä kannen että kaaret. Harvoin on tullut niin kallista nuotiota poltetuksi kun käristäessämme makkaraa teltan vieressä teakpuun iloisesti lämmittäessä herkkusuiden nenänpäitä.

Kansi on poissa ja tutkimme veneen avonaista runkoa. Emme tiedä, moneenko kertaan kansi on vaihdettu, mutta reikiä on ja tosi paljon leeholtissa ja ylimmässä kyljen laudassa. Ainahan ne voidaan tulpata ja tikuttaa, mutta lopputuloksen lujuus herättää ajatuksia. Kestääkö skantäkkilauta paikoillaan? Jo kauan sitten on ohitettu ilmailusta tuttu termi PNR, Point of No Return. Aika- ja raha-arvio ovat tulleet jo ylitetyksi ja tulevat ylittymään vielä. Aika-arvio kannattaa kertoa jatkossa kolmella ja raha-arvio ainakin kahdella. Siis päätämme vaihtaa koko leeholtin sekä ylimmän laudan.

Leeholtin niitit rälläköidään auki ja lyödään ulos. Vene on heiveröisimmillään kun leeholtit on otettu pois. Varmistamme vielä rungon muodon ja sen tuennan ja lataamme uudemman kerran pasun täyteen saarnisia painokaaria. Nyt kaaritus sujuu ja vain harvoin kuuluu tuo niin odotettu ja pelätty rusahdus veneen sisällä olevien miesten jännittäessä voimansa kaaren taivutukseen. Emäpuuhun koverretut upotukset pitävät mukavasti kaarenpäätä paikoillaan miesten jännittäessä voimansa äärimmilleen. "Keitä siellä sisäpuolella olikaan?", akkupora ulkopuolella laulaa väsymätöntä melodiaansa, "... ain laulain työtäs teen..." Hämmästyttävän nopeasti huomaamme tällä kertaa vaihtaneemme kaikki veneen kaaret. "Näin se on kauneimmillaan", ajattelen hämmennyksissäni.

Seuraava työ on ylimpien lautojen vaihto. Kuten tähänkin asti, myös jatkossa Eero tekee kaiken todellista taitoa vaativan puutyön ja me, siis minä, Pera ja Pete, tehdään ei niinkään taitoa kuin puurtamista vaativat osuudet. En voi väittää osaavani rakentaa puuvenettä, mutta tiedän hyvin tarkkaan miten se tehdään. En voi muuta kuin nostaa pipoa ja kumartaa syvään Eeron puoleen ja ihmetellä miten kauniiseen muotoon puutavara voi taipua osaavan käsissä. Taikureita – niin, heitä on monenlaisia!

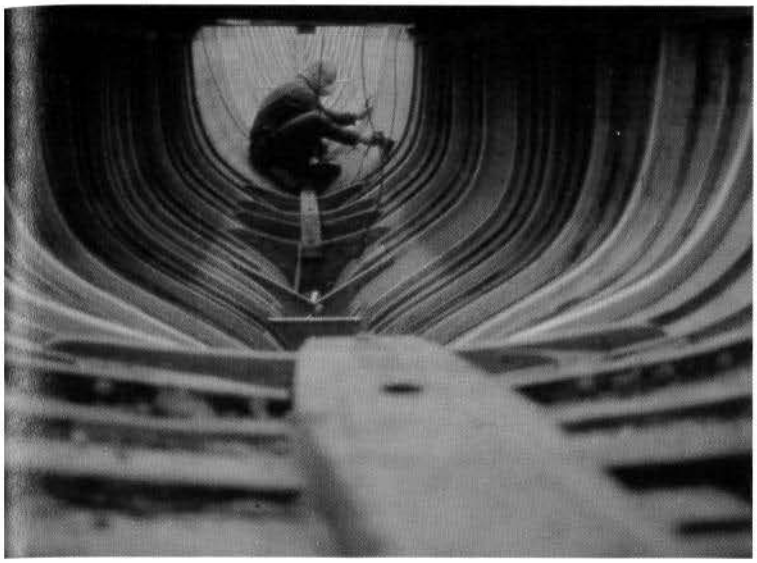
Kun ylin lauta on kokonaisuudessaan paikoillaan, pakotetaan uusi leeholtti ruuvipuristimilla paikoilleen ja niitataan kiinni. Hieman alkuperäistä jykevämpi pitkänhuiskea mahonkiparru taipuu kauniisti epäuskoisten silmien edessä paikoilleen ja niin kolkuttaa joulu -00 telttakirkkoomme.

Vielä ennen joulurauhaa edessä on alimman laudan teko ja sovitus paikoilleen.

Mitä olisi joulu ilman pikkujoulujuhlia? Jälleen kerran voimme kiittää Peteä järjestelyistä ja erittäin hyvähenkisestä bilehetkestä. Mainiosta musiikista suurkiitos Roopelle ja kiitos paikalle kutsutuille vieraille juhlan tunnelmasta. Mukana kutsuttujen joukossa oli projektiimme positiivisesti myötävaikuttaneita kuutoshemmojakin, Inkisen Ari, Kairamon Antsu, Kaarron Pasi ja Antti.

Talvi 2001

Vuosi vaihtuu ja olemme talvessa -01. Kirkkoomme on eksynyt omituisen näköinen piikkisika: kuutonen näyttää kieltämättä hieman huvittavalta juuri tapitettuna. Kokeilemme erilaisia välineitä noiden tuhansien tappien katkaisuun. Kuten aikaisemminkin, erilaiset Japanin sahat osoittavat ylivertaisuutensa tässäkin työvaiheessa. Samanaikaisesti uusimme tarvittavat saumalistat kylkeen ja laitamme joitain uusia.



Kaaritarhan hoitaja työnsä ääressä.

Ristikkoleikkiä parhaimmillaan.Kyljet on öljyttynä.

Kun kylkilaudoitus on valmiina, Pete aloittaa höyläyshomman. Höyläämällä yleensä oikaistaan kylkeä, mutta tässä tapauksessa vähintään yhtä suuri merkitys on kuoria vanha ohut öljyinen kerros pinnasta pois hionnan helpottamiseksi. Höyläyksen jälkeen Pera ryhtyy varsinaiseen oikaisupuuhaan hiomalla. Jälleen haetaan oikeita metodeja yrityksen ja erehdyksen pohjalta. Vanha valkoinen koululiitu rimanpätkän apuna tuottaa parhaan merkkaustuloksen ja itse valmistetut hiomalevyt tuntuvat toimivan. Hankalin homma on keksiä perän voimakkaille muodoille oikeat välineet. Aikaa menee, mutta lopulta kyljet ovat valmiit öljyttäviksi. Ja kyllä niitä uitetaankin. Aluksi laihemmalla pellavaöljy-aspergooli-tärpätti-seoksella imeytymisen varmistamiseksi ja lopuksi tuhdimmalla. Kyllä monet kevyet kännit saa pelkästään imppaamalla.

Mahonkisten kansipalkkien valmistus on täydessä käynnissä. Eero on keksinyt jälleen ihmeellisen yksinkertaisen mutta erittäin toimivan keinon piirtää oikea kaari erimittaisiin palkkeihin; enää en hämmästele! En kuitenkaan voi olla hämmästelemättä lohenpyrstöliitosten tarkkuutta kaarenpäissä ja leeholtissa. Niistä jokainen on kuin ainutkertainen taideteos – sääli että ne jäävät kaikki kannen alle piiloon! Pitäisikö sittenkin harkita se kansimateriaali uusiksi? Jos vaikka joku lasipohjainen läpinäkyvä sekoite!

Ei pojat, mutta nyt se on kyllä kauneimmillaan! Tasaisella kyljellä olevat uudet vaaleat saarnikaaret yhdessä, niin hienojen kansipalkkien kanssa, luovat uskomattoman rytmikkään ristikkoleikin silmien eteen! Veneen todelliset muodot ovat selvimmin näkyvissä tässä vaiheessa. Niin kaunista!!!

Rupeamme huolestumaan, koska Kanadan sitkakuusilähetys tuntuu viipyvän. Suunnittelemme venettä valmiiksi tulevana kesänä. Inkisen Ari alkaa lisääntyvässä määrin vierailla veneellä ja pohdimme veneen tulevaa heloitusta. Se tulee olemaan moderni, esteettisyys huomioiden. Monissa muissa veneissä on siirrytty kokonaan kannenpäälliseen köysistöön. Me haluamme säilyttää perinteen ja kuljettaa köysiä mahdollisimman paljon kannen alla. Välillä väännämme Arin kanssa asioista niin, että luulemme omistajia olevan kolme. Kuitenkin lopuksi hyvä pilke säilyy ja skoolaamme jälleen tuopillisella. Kairamon Antsulle, huomaa Antsulle suurkiitos positiivisesta asennoitumisesta ja konkreettisesta avusta heloituksessa. Kiitos myös Manalle vierailun järjestämisestä Toylle ja Lehtisen Tapsalle kannustavasta asenteesta.

Skantäkkilaudat ja kuningaslauta valmistuvat ja ne kiinnitetään paikoilleen. Totcamme, että ylimmän laudan ja leeholtin vaihto oli hyvä ratkaisu. Maston aukon tuennat ja muut kannen polviot ovat paikoillaan. Ennen varsinaista kansirimoitusta olemme jo lakanneet kaikki palkit, polviot ja leeholtin valmiiksi.

Vihdoin valmiiksi höylätty sitkakuusirimoitus saapuu teltalle. Annamme sen kuivua vielä ennen kannen tekoa. Pohdintaa aiheuttaa kysymys rimojen alapuolen maalaamisesta tai maalaamattomuudesta. Emme tiedä alkuperäistä tapaa, mutta tiedämme tuolloin harrastetun vaaleaksi maalaamista. Päädymme Peten painostuksesta maalaamiseen, jälleen onneksi.

Kansi valmistuu nopeaan tahtiin ja huokailemme helpottuneina materiaalin onnistunutta valintaa. Jäljelle jää vielä saumaus ja tapitus. Tapituksen hoitaa Pera, joka saa äimisteleviä katseita tyttöystävältään kontatessaan kannella kymmenen "erilaista" tappirimaa käsissään. "Että muka joka tappi on valittava syyntiheyden mukaan ja asetettava vastaavasti syiden mukaan, hah hah".

Uudet rustiraudat ovat valmistuneet Toyn vastaavien mukaan. Ne on jatkettu alapäästään niin, että ne voidaan kiinnittää myös pohjatukkeihin. Sovituksen jälkeen ne kuumasinkitään ja kiinnitetään paikoilleen.

Veneen hyvin säilyneestä alkuperäisestä peräsimestä tuntuu puuttuvan jotain. Eero liimaa epoksilla takalaitaan hieman jatkoa, ja kaunis pyöreä muoto on valmis hiottavaksi

Valmiiksi hiottu kansi on kaunista katseltavaa, ah! Öljyämme kannen ja hiukan petymme sen aavistuksen tummuessa.

Jäljellä on ulkopuolisten mahonkiosien petsaus. Ennen sitä Eero jyrsii ylimpään lautaan alkuperäisen kaltaisen uran ja kuviot valmiiksi tulevaa lehtikultausta varten.

Huhtikuussa vene saa yhdeksän kerrosta lakkaa ulkopuolelle. Sisälakkaus tehdään harkinnan jälkeen kahteen kertaan. Alkaa olla selvää, ettei heloitus ehdi vielä täksi kesäksi, vaikka se on jo suurelta osin hankittu. Uurastus tuntuu ajoittain liian suurelta ja turha kiirehtiminen menisi jo ylirasituksen puolelle.

Kevät 2001

Vene lasketaan vesille Svartholmissa toukokuussa -01. Heloituksesta siinä on kiinni hekin kääntöpyörä perässä, keulastaagin kiinnike keulassa ja molemmat genuavinssit kannella. Vesillelasku jännittää hieman ja vedonlyönti on kovaa pinnalle jäämisen ja uppoamisen välillä. Itse lyön pinnalle jäämisen puolesta. Selvähän se olikin, ja vähintään yhtä selvää oli, että veneen nimeksi oli vaihdettu alkuperäinen Wire.

Keväällä -01 Tiiran Juhalla oli veistämön muutto edessä ja samoin me pakkasimme telttamme ja suuntasimme Juhan uuteen paikkaan, Lauttasaaren kupeessa olevalle Nahkahousun saarelle. Wire lipui arvokkaasti moottoriveneen perässä kohti uutta majapaikkaansa. Tosin Wireen miehistöllä oli hiki hatussa heidän pumpatessa kuivuneesta laidasta läpitunkevaa vesimassaa takaisin mereen.

Soutaessamme Lauttasaaren Telvalta Nahkahousulle ihailemme poijuun kytkettyä Wirettä. Ilman heloitusta mieleen tulee iso kajakki ja vielä erittäin kaunislinjainen, kannen kaari ja ketka tulevat selvästi esille ja lumoavat kaarevilla linjoillaan. Ainoat luontokappaleet, jotka eivät ymmärrä veneemme todellista arvoa ovat v:tun lokit ja tiirat. Kannen lakka huutaa hädissään ja pesijän ohimoilla suonet pullistuvat ainaisesta hinkkaamisesta.

Olemme siis luopuneet tästä kesästä ja työskentelemme ainoastaan pohjatrallien kimpussa alkukesällä ja jälleen päätämme pitää kesän vapaata.

Syksy 2001

Syyskuun loppu -01 ja olemme veneen nostopuuhissa Nahkahousulla. Talvipaikaksi olemme suunnitelleet venevajan vierustaa, vaikka siirto tuolle paikalle herättää huolestunutta liikehdintää päissämme. Nostoyritys kariutuu liian matalaan veden korkeuteen. Veden pinta on 40 cm normaalista alempana, emmekä saa Wirettä pukilleen. Seuraa viikon mittainen mietintätauko, ja lokakuun puolella vene nostetaan HSS:n Liuskasaarelle. Pystytämme noin metrillä madalletun kirkkomme saaren varsin tuuliselle pohjoisrannalle, minkä tulemme talven aikana moneen otteeseen huomaamaan.

Syksyn edetessä kohti joulua uurastamme jälleen Wireen kimpussa. Peten työmaana on lyijykölin etupuolen siloittelu, minä ja Inkisen Ari keskitymme heloitukseen. Kannen läpivienneissä tavoittelemme alkuperäisyyttä tai hieman tyyliteltyä sellaista. Onneksi taas Peten ansiosta emme tyydy rosteriin vaan teetämme kaikki helat pronssisekoituksesta erittäin taitavaksi ja tyylitajuiseksi osoittautuvalla Woodoo Metallin Jussi Halosella. Valmiit helat käytämme kromauksessa.

Heloitukseksi on valittu laadukkaita mutta myös esteettisiä Harkenin ja Fredriksenin uudenmallisia varsin siroja pylpyröitä. Barduunan ja spinnun kääntöhelat teetämme Jussilla rosterista ja laitamme niihin Harkenin pyörät. Heloituksen suunnitteluun ja toimivuuden testaamiseen menee uskomattoman paljon aikaa. Emme todellakaan halua tehdä yhtään ylimääräistä reikää tuohon upeaan kanteen.

Talvi 2002

Vuosi vaihtuu 02:ksi ja aherramme tuskastuttavan pitkään heloituksen kimpussa. Pikku hiljaa kanteen ilmestyy reikiä, joita syvä huoli mielessä kairaamme. Kun kaikki reiät ovat valmiina, irrotamme koko heloituksen lakkausta varten. Lakkaus on valmis toukokuun -02 loppupuolella ja loppukiri alkaa.

Kevät 2002

Saapuu kesäkuu, kiinnitämme heloja ja tihenevään tahtiin, juoksentelen venetarvikeliikkeissä puuttuvien osien perässä. Vihdoin olemme valmiit nostamaan maston. Siirrämme Wireen HSS:n mastokraanan alle kesäkuisen illan pimetessä ja valmistaudumme ikimuistoiseen hetkeen. Täytyy sanoa, että kyllä kuutonen on vasta masto päällä kauneimmillaan. Kippis vaan!

Ei, kiire ei ole vielä ohi, tuntuu että se on vasta alussa. Vantit on teetetty valmiiksi mutta tarkoituksella 10 cm liian pitkiksi. Lyhennytämme ne seuraavana päivänä ja viritämme mastoon noin 10 %:n reikin, se on hienon näköinen.

Kesäkuun puolivälin kisat jäävät väliin ja yritämme ehtiä viimeisen viikonlopun Helsinki Regattaan. Pääkoitokseksi olemme suunnitelleet Oskarsberg Cupia, jota ei sinä kesänä järjestetä.

On keskiyö eikä heloitus ole vielä valmis, ja huomenna lauantaina on ensimmäinen Helsinki Regatan kuutoslähtö aamupäivällä. Aamulla painimme veneen kimpussa muiden irrottaessa kaijasta. Emme ehdi...!

Nyt se on valmis! Irrotamme ja lähdemme uudesti syntyneen Wireen ensipurjehdukselle. Ensimmäinen venda ja Peten tekemä niin tyylikäs jatkopinna jää käteen.

No, kuutostahan on mukava ajaa leen puolelta. Olimme toivoneet kevyttä keliä, jotta saisimme testata kättemme jälkeä ilman suurempaa huolta mahdollisesti irrallaan lentävistä pylpyröistä. Ja muutenkin vene saisi totutella aaltojen pärskeeseen kymmenen vuoden tauon jälkeen. Rukouksiamme ei kuulla, ja niin suuntaamme kohti Isosaaren pohjoispuolta suolaveden iloisesti lentäessä ympärillämme. Ensiheilahdusten vakavat ilmeet alkavat sulaa veneen keikkuessa kohti taisteluareenaa.

Ensimmäinen lähtö on ohi. Pyöriessämme veneellä harjoituksen merkeissä katselen ympärilleni; näen tyytyväisinä nauravia kasvoja edessäni. Kuulemme kasien paukun ja nostamme lipun perään...

Ari Inkinen

Jussi Haila

Jussi Haila

Maistuu merelläkin

Vorschmack à la 6mR

Vorschmack tunnetaan herkkusuiden keskuudessa maukkaana, mutta vaativana herkkuna. Mikään pikaruoka vorschmack ei ole, sillä huolelliseen valmistamiseen kuluu runsaasti aikaa. Mutta aikaahan Luoja on luonut ämpärikaupalla kaikille purjehtijoille ja varsinkin niille, jotka kulkevat saariston rauhassa ilman apumoottorin pärinää ja katkua.

Kimmo Kienanen
Kuva Anssi Kienanen

Ensimmäisen kerran tutustuin kyseiseen ruokalajiin kuvaustehtävissä Espoon Kultarannikolla. Eräs sisustusalan lehti oli tilannut jutun ja kuvituksen purjeveneen sisutuksesta. Siinä samassa kuvattiin myös veneen kokin erikoisuus eli tietenkin kyseessä oleva ruoka. Sen jälkeen vorschmack on kuulunut ehdottomiin suosikkeihini.

Ensimmäinen kuutoseni oli Rabbe Kihlmannilta ostettu *Aglaja*, purjenumero L-1, jolla tehtiin pitkiä kilpailumatkoja aina Hankoon asti. Kotimatkalla Hangon Regatasta purjehdimme Harry Thunebergin *Arnetan* kanssa yhdessä ja päätimme yöpyä illansuussa mukavaan näköiseen lahdenpoukamaan kahden saaren väliin Hästö-Busön länsipuolella. Ankkuriköysi ei oikein riittänyt pitävään kiinnitykseen, sen verran paljon vettä oli allamme.

Siinä sitten nälkäisenä aloin etsiä pilssin pohjalta sopivaa einestä ja tulikin mieleen vorschmack. Sen resepti (ravintola Savoyn mukaan) on seuraavanlainen:

2 kg luutonta lampaanlihaa
250 g luutonta naudanlihaa
6 keskikokoista sillifileetä
1 pieni purkki anjovista (n. 50 g)
5 sipulia
suolatonta lihalientä tai vettä
(vähän tomaattisosetta)
4-5 valkosipulinkynttä
jauhettua valkopippuria

Kaikkia tarvikkeita ei tietenkään aina ole välttämätöntä käyttää, mutta nyt jouduin säveltämään koko lailla homman uusiksi.

Lammasta (sen enempää kuin nautaakaan) ei sattuneesta syystä enää kylmiöstä löytynyt, mutta Hookoon Blöötä oli riittävästi ja sehän sai kelvata. Lammas, siis tässä tapauksessa tuo maan mainio makkara, pitää jauhaa lihamyllyssä hienoksi. Lihamyllyä ei löytynyt, mutta terävä puukko ja vibraava käsi ajoi saman asian.

Seuraavaksi sukellettiin pilssistä sillifileetä ja anjovista. Niitäkään ei löytynyt, mutta oli sentään purkki tomaattisardiineja. Kalaahan sekin on ja siinä on se tomaattisosekin mukana. Sardiinit jauhettiin "lampaan" sekaan ja jauhaminen tehtiin kahteen kertaan uudestaan. Nyt ainekset olivat riittävän hienoina.

Sipuli ei tuottanut mitään ongelmia, vaikkei sitäkään veneestä löytynyt. Jokaisen saaren rannassahan kasvaa villinä ruohosipulia. Kourallinen sitä sai korvata sekä tavallisen että valkosipulin.

Vettä pilssistä löytyi, joskaan ei suolatonta. Mutta kun mausteeksi olisi tarvittu valkopippuria, jota veneessä ei ollut, päätin korvata sen suolalla, jota pilssivedessä oli valmiina. Saattoi siinä olla muitakin mausteita.

Vorschmackin valmistukseen kuuluu kypsytys uunissa vähintään kahden tunnin ajan. Jotkut ohjeet suosittelevat kuutta tuntia. Vatsasta kuuluva murina ei kuitenkaan sallinut näin pitkää odotusaikaa, eikä veneessä ollut uuniakaan. Sitäpaitsi tämä sovellettu vorschmack oli koottu kypsistä aineksista, joten uunin sijaan tämä jauhettu lammas eli hookooblöö kaikkine lisukkeineen laitettiin hetkeksi iltaaurinkoon. Siinähän se lämpeni.

Vorschmackin kera on tapana tarjoilla uuniperunoita, smetanaa, etikka- tai suolakurkkuja ja etikkapunajuuria. Peruna korvattiin reissumiehellä, joka sai vastaavan lämpökäsittelyn kuin jauhettu lammas, ja loput tilpehöörit jätettiin kylmästi pois. Sen sijaan lisuke, josta vorschmackin yhteydessä ei missään tapauksessa voi luopua, on huurteinen ruokaryyppy Marskin tapaan piripintaan täytetystä lasista. Juoman valmistukseen käytimme pilssilämmintä giniä tonicilla huurrettuna.

Mikään ei voita saaristossa itse tehtyä vorschmackia!

Valitettavasti ruokailu jäi lyhyeksi, sillä ruoanvalmistuksen kestäessä rannalla oli vieraillut rannikkotykistön poikia pyssyineen väittäen meidän olevan laittomasti kiinnittyneinä armeijan saareen. Minä tietenkin kerroin, että olemme kuutospurjehtijoita. Kuutospurjehtijoilla on ikimuistoinen kirjoittamaton oikeus rantautua kaikkiin armeijan saariin, mihin vain köli ei karahda pohjaan kiinni. Olihan Klara Stjärna silloin merivoimien komentoalus ja yhdistyksen perinteisiin kuului kilpapurjehdus Obbnäsiin syksyllä.

Tunnin kuluttua tuli päivystävä upseeri, joka oli tarkistanut kertomuksen todenperäisyyttä, mutta ei löytynyt mitään väitettä vahvistavia seikkoja. Jouduimme nostamaan ankkurit ja siirtymään pois alueelta.

Vorschmack kuului sittemmin aina purjehdustemme suuriin herkkuhetkiin. Myöhemmin Ianin pääkokkina ravintoloitsija Hannu Krohn piti vorschmackia aina Ianin ruokalistalla, vaihtelevista aineksista valmistettuna. Jälkiruokana oli usein "letut saariston tapaan", mutta niistä enemmän seuraavassa numerossa.

6mR

KDY Rungsted Havn, Tanska 2.9.8.2002

Euroopanmestaruus

Eero Lehtinen
Kuvat Mana Bäckström

Aikataulu ja järjestelyt

Kansainvälinen kuutosliitto (ISMA) oli jo vuoden 2000 EM-regatan yhteydessä St Tropezssa päättänyt järjestää seuraavan EM-regatan Tanskan vesillä. Kuninkaallinen pursiseura KDY Rungstedissa ilmoittautui halukkaaksi isännöimään tapahtumaa, vaikkei Tanska mikään suuri kuutosmaa olekaan. Hangon MM-kisoissa –99 oli sentään tanskalaisväriäkin mukana klassisessa sarjassa, mutta muuten Tanskalaiset legendaarisista kuutoshahmoistaan (mm. Bent Aarre) huolimatta ovat loistaneet poissaolollaan viimevuosien kuutosregatoissa. KDYn fasiliteetit Rungstedin satamassa ovat erittäin toimivat ja kisajärjestelyjen tekninen onnistuminen ei missään vaiheessa ollut kyseenalaisena. Sen sijaan kaikkien Rungstedin ja "Sundetin" vesillä purjehtineiden konkareiden kommentit tuuliolosuhteista olivat vähemmän rohkaisevia – "siellä ei kannata purjehduskilpailuja järjestää kesäkuun jälkeen eikä ennen syyskuuta... siis jos meinaa saada kisat purjehdittua...". No vaihtoehtoja ei siinä vaiheessa enää ollut, kun KDY ja ISMA olivat sopineet, että kisat käytäisiin elokuun ensimmäisellä ja toisella viikolla. Kelithän ovat kaikille samat... Edellisvuoden MM-regatan peruuntuminen New Yorkin terroristi-iskun vuoksi oli myös kimmokkeena sille, että nyt piti taas saada kunnon regatta aikaiseksi tai koko kansainvälinen toiminta olisi vaarassa näivettyä hengiltä. Niinpä siis Tanskaan oltiin menossa ja jopa useamman suomalaisveneen voimin.

Neljä suomalaista...

Alunperin syksyllä 2001 Tanskan matkaa suunnitteli vielä kymmenkunta suomalaiskuutosta, mutta talvi jäädytti paitsi meren niin myös suuret suunnitelmat ja lopulta joukko oli kutistunut puoleen. Näistä viidestä sitten neljä pääsi matkaan, kun Henrik Andersinin May Be VI ei koskaan valmistunut ajoissa suur-remontistaan Loviisan maisemissa. Henkka oli tehnyt kaikki valmistelut, varannut talot ja matkat, mutta ilman venettä ei edes hyvin suunnitellulle matkalle kannattanut lähteä. Niinpä jäljelle jäivät Harry Thuneberg & co. "Klara Stjärnallaan" (BSS), syndikaatti Böckelman – Dahlberg – Nyberg – Renlund "Antineallaan" (NJK) sekä "Rederiet Peränen" "Alibaba II":lla ja "TOY":lla (HSF). Alibaba II ja TOY lähtivät puolustamaan EM-kultaa ja –hopeaa kahden vuoden takaa, joten paineet olivat tukevasti hankolaisveneiden harteilla. TOYn paineita lisäsi Henkka Andersinin ystävällinen ele: "Saatte mun varaaman talon ilmaiseksi, mutta sitten pitää voittaa..."

...vastaan muu maailma

Heinäkuun alkupäivinä selvisi, että regattaan oli ilmoittautunut 29 venekuntaa, joista suomalaisia kiinnostavaan klassikkosarjaan 17 venettä kuudesta maasta. Ilahduttavaa oli ruotsalaisten virkistyminen ja mukaantulo kolmen venekunnan voimin. Mielenkiintoinen uusi tuttavuus oli paikallisvene "Lady Day", jota lääninparoni Niel Iuel-Brockdorff oli kunnostanut huolella ja mistään tinkimättä kuninkaallisen merimuseon tiloissa useamman vuoden ajan. Lupaukset osallistua niin Hangon –99 kuin St Tropezn 2000 purjehduksiin olivat pettäneet, mutta nyt tulisimme vihdoin kohtaamaan tämän varmasti kilpailukykyisen tanskalaisklassikon. Vanhoista tutuista mukaan olivat tulossa Marina ja Luigi Carpanedan "Dan" Italiasta, Hans Oenin ja Charlie Hoffmanin "Elisabeth X" Norjasta/Yhdysvalloista sekä joukko uusia tuttavuuksia Saksasta. Alunperin pidimme suomalaisleirissä kovimpina vastustajinamme paitsi toisiamme niin myös Elisabethia ja Lady Dayta, Dania unohtamatta. Ruotsalaiset aliarviomme selkeimmin, sen tulisimme kohta havaitsemaan...

Vaikeat olosuhteet, pitkät päivät

Suomalaispurjehtijoista mm. Jali Mäkilä, Timo Telkola ja Manni Borg olivat kaikki suositelleet uimapatjojen ja pitkien drinkkilasien pakkaamista rekkoihin, kilpapurjehdus elokuisessa Rungstedissa tulisi kuulemma olemaan melkoista bingoa. Ja nyt voitaneen todeta, että eivät pojat ihan väärässä olleet... Olosuhteet olivat erittäin hankalat. Australian kokoinen korkeapaine istui kuin tatti Tanskan päällä ja kelit olivat sen mukaiset. Ensimmäisenä päivänä merelle lähtöä lykättiin ja lykättiin, kunnes lopulta tehtiin epätoivoinen yritys kevyen iltapuuskan virittyä. Ekaa kryssiä päästiin purjehtimaan johtavan veneen (TOY) osalta noin 300 metrin päähän ylämerkistä, kun aikaraja tuli vastaan. Heti avauspäivänä jäätiin aikataulusta jälkeen. Toinen päivä poikkesi kaikista muista päivistä reippaan vaan ei silloinkaan vakaan tuulensa ansiosta. Kaksi lähtöä saatiin vaivattomasti läpi ja heti kävi ilmi, että kisa kärjessä oli erittäin tiukkaa. Kärkisijoilla vilahtelivat odotetusti Elisabeth, Lady Day sekä kolme suomalaisvenettä Alibaba, Klara Stjärna sekä TOY. Hieman yllättäen ruotsalaiset Räven ja Fågel Blå kiilasivat itsensä myös aivan kärkikahinoihin. Näiden veneiden esitykset aikaisemmilta vuosilta eivät antaneet odottaa aivan näin kovaa vastusta. Aiemmin aivan kärkipäähän yltänyt Dan oli selkeästi kärkitaiston ulkopuo-

Yläkuva: Lady Day johtaa ensimmäisen lähdön toisen kryssin alussa TOYn ollessa kakkosena. TOY ajoi Lady dayn kisan kestäessä kiinni ja maalilinjalla tarvittiin punavalkoisia laseja, jotta Lady Day saatiin voittajaksi... TOYn nosto maalilinjalla viivästyi ja ilmeisesti Lady Day onnistui tuikkaamaan keulansa muutaman sentin TOYn edelle.

Alempi kuva: Taitaa olla ekan startin lenssi, Lady Day johtaa, TOY kakkosena kannoillaan ABII ja Elisabeth X.

lella, yhtenä syynä ainakin huomattavan "ryppyinen" ja huonosti viimeistelty pohja.

Ensimmäisen startin vaiheita hallitsi isäntämaan Lady Day, joka johti kisaa lähdöstä lähes maaliin... TOY onnistui nousemaan kisan edetessä ensimmäisen kryssin nelossijalta kakkoseksi ja viimeisestä kryssistä muodostui huima kaksinkamppailu Lady Dayn ja TOYn välillä. Suomalaisveneessä havaittiin kisan kestäessä, että jokainen venda ja manööveri toi tanskalaisveneen aina hieman lähemmäksi ja niinpä viimeisen kryssin viimeisellä puoliskolla vendoja tehtiinkin kiihtyvään tahtiin. Tanskalaiset pyrkivät vartioimaan suomalaisia tiukkaakin tiukemmin, mutta tehtävä muuttui koko ajan vaikeammaksi välimatkan supistuessa. Lopulta TOY joutui pyytämään tanskalaisia kääntämään kohti maalia veneiden kryssiessä kylki kyljessä babordin halssilla oikean puolen laylinelle. Lady Day käänsi ja TOY perään aavistuksen tanskalaisten luuvartin puolelle. Ero kaventui ja maali lähestyi. Hetken aikaa TOYn keulasta näki maalilinjan leen lipun Lady Dayn keulan editse. Linja oli vinossa siten, että lopussa oli nostettava keula tuuleen. Lady Day aloitti nostonsa aiemmin ja TOYssa tapahtuneen kommunikaatiokatkoksen takia se myöhästyi kriittisesti omassa nostossaan ja Lady Day vei avausstartin noin 30 cm:n erolla... Kolmas oli Elisabeth, neljäs Alibaba ja viides Klara Stjärna. Antinea oli 11.

Kakkosstarttia hallitsi toinen hankolaisvene Alibaba II, joka antoi oivan näytteen hallitsevan Euroopan (ja maailman) –mestarin vauhdista. Alibaban takana Lady Day, Elisabeth, Räven ja TOY kävivät tiukkaa kisaa seuraavista sijoista, jotka vaihtuivat joka merkillä. Lopulta Elisabeth kuskasi viimeisellä kryssillä TOYn huolella yli laylinen ja nämä putosivat sijoilta 2. ja 3. sijoille 4. ja 5.. Kakkos- ja kolmossijat menivät ruotsalaisyllättäjä Rävenille sekä Lady Daylle. Klara Stjärna oli kahdeksas ja Antinea kymmenes. TOYssa pettymys oli karvas - ensin täpärä maaliviivatappio ekassa lähdössä tanskalaisille ja nyt typerän kaksinkamppailun seurauksena viides, kun ainakin kolmas sija oli kuin tarjottimella... TOYssa vannottiin, että viidettä sijaa ei lopputuloksiin laskettaisi...

Kolmas purjehduspäivä oli erittäin vaihteleva ja tapahtumarikas. Alkukisa oli kevyttä ja shiftailevaa keskituulta, tuulessa paljon "raitoja ja reikiä". Toisella krysillä tuli ensimmäinen iso shifti, jossa mm. Alibaba

Perillä ollaan Tanskan maalla. Toyn purkaminen käynnissä KDY:llä.

Ekan kisan ilmeisesti eka ylämerkki ja siirtymäpoiju. Lady Day johtaa, TOY kakkosena, ABII kolmantena, taustalla Klara Stjärna ja Elisabeth X.

jäi kärjestä satoja metrejä. Toisella lenssillä vastaavasti kärkikaksikko (Elisabeth & TOY) hyytyivät totaaliseen pläkän ja takaa-ajajat tulivat kuka mitäkin reittiä mukaan "uusintalähtöön". Klara Stjärna kuohusi ensin johtoveneiden oikealta puolelta näyttävään johtoon, kunnes hyytyi kaikkein pahiten koko loppulenssin ajaksi. Uusi tuuli täyttyi lopulta vasemmalta, mitä kautta Alibaba kiipesi mukaan kärkitaistoon, samoin Lady Day, Räven ja Dan... Toista kertaa alamerkkiä kierrettäessä seitsemän ensimmäistä venettä oli aivan yhtenä nauhana! Kolmas kryssi piti sisällään pari shiftiä, joissa erot taas hieman kasvoivat. Suomalaisista Alibaba ja TOY pitivät parhaiten asemansa, ja olivat yllätyskärkipaikan ottaneen Rävenin vanavedessä viimeisen lenssin alkaessa. Tuuli oli voimistunut ja kolmannella lenssillä veneet saavuttivat hetkittäin jo yli 9 solmun surffeja. Ruotsalaisilla oli vaikeuksia spinnunsa kanssa ja hankolaiskaksikko ajoi karkulaisen kiinni rinta rinnan. Aivan vierekkäin alamerkille saavutaessa veneet saattoivat seurata toistensa työskentelyä ja tehdä havaintoja purjevalinnoista. TOYssa Japo Halonen teki viime hetkellä radikaalin ehdotuksen "Pantaisko kakkonen...?". Nopea vilkaisu tummuvalle merenselälle vahvisti päätöksen, "Ehditäänkö vielä vaihtaa?". Vastaukseksi riitti hetken syvä hiljaisuus ja intensiivinen puuhastelu veneen keulassa, jonka seurauksena TOY nosti viimeiselle kryssille kakkosgenoan muiden kärkiveneiden jatkaessa heavy-ykkösillään. Alibabasta kuului Hena Tenströmin kommentti: "Pojat, kakkonen oli väärä valinta..." Käännyttäessä kryssille tuuli oli uudelleen vähän moinannut ja TOYssa oltiin hiljaa. Vene tuntui voimattomalta terävässä ja pahassa aallokossa, johon syynä sekä lievä virtaus että ennen kaikkea matalat vedet. TOY pysyi kuitenkin voimattomuuden tunteesta huolimatta muiden vauhdissa ja pystyi ajamaan ainakin yhtä korkealle kuin lähiveneet. Ja lopulta tuuli voimistui uudelleen ja oikein kunnolla ja TOYn kakkosgenoa osoittautui aivan lyömättömäksi valinnaksi. Alibaba jäi joka vendassa, ei noussut yhtä hyvin ja kulki hitaammin. Muut jäivät vielä selvemmin. TOY otti pitkän kisan päätteeksi selvän voiton ja nousi Alibaban kantaan kakkoseksi kokonaiskisassa kolmen lähdön jälkeen. Komanneksi purjehti Elisabeth, neljänneksi Lady Day ja viidenneksi Räven. Klara Stjärna oli kahdeksas ja Antinea kahdestoista.

Klara Stjärna

Neljäntenä päivänä tuuli oli taas olemattoman kevyttä, mutta startti saatiin käyntiin odottelun jälkeen. Sijoitukset kärjessä vaihtelivat huomattavasti ja mitä pidemmälle kisa eteni sitä selvemmäksi kävi, että pisimmän korren tulisi vetämään joku rohkea "kaisakulmien kulkija". Konservatiivinen purjehdus ei tuottanut tulosta sen enempää kryssillä kuin lenssilläkään. TOY oli hyvin mukana aina viimeiselle lenssille saakka, missä juuri olisi pitänyt mennä jompaan kumpaan laitaan ja pitkälle eikä yrittää varmistella paikkaansa keskellä... TOY putosi pahasti kärkikuusikon ulkopuolelle. Viimeisen lenssin radikaaleimmat leikaajat olivat Dan ja Klara Stjärna, toinen vasemmalta, toinen oikealta.

4. startti ja sen eka alamerkille tulo. Tässä TOY oli vielä johdossa, mutta seuraavalla kryssillä Klara Stjärna livahti ohi ja piti johtonsa loppuun saakka. TOY oli kakkonen ja Alibaba hyytyi kuudenneksi. Kuvassa eivät näy Elisabeth X ja Lady Day, jotka olivat aivan samassa nipussa, samoin Fågel Blå.

Tässä tanskalaisten päät pyörivät jo kiihtyvällä tahdilla, TOY lähestyi "no-peammin kuin maalilinja" ja varsinkin joka vendassa ero kutistui selkeästi.

3. Spinnunnostossa Japo Halonen häärii kannella ja trimmaaja-omistaja Keno Peränen koittaa löytää kevyessä kelissä ilmaa spinnuun...

Ja molemmat onnistuivat loistavasti, Dan nousi pitkältä TOYn takaa kärkeen ja Thunebergin porvoolainen mieskuoro kiersi kakkosena. Viimeinen lenssi oli yhtä piinaa tuulen kuollessa kokonaan ja viimeisten vireiden tehdessä jatkuvia yllätyksiä juuri ja juuri 1-1½ solmua liikkuneille veneille. TOY onnistui hetkeksi nousemaan Alibaban, Lady Dayn ja Fågel Blån ohitse, mutta nämä kuittasivat jälleen radikaalimmilla reitinvalinnoillaan ohi hiljalleen otettaan menettäneen TOYn. Aivan kärjessä Klara Stjärna oli ohittanut Danin ja myös Elisabeth oli hiipinyt upeasti Klaran vanavedessä. Maalilinja lähestyi tuskallisen hitaasti ja kaikissa veneissä alkoi tiukka kellon kyttääminen. Ehtisikö Klara Stjärna maaliin ennen maksimiajan (4h 10min) täyttymistä. Eikä ehtinyt, vaan oli 30 metrin päässä maalilinjan toisesta päästä, kun kisa ammuttiin poikki. Maansuru porvoolaisleirissä oli syvä. Edes TOYn hinausletkassa suorittama osaaottava lipputervehdys ei saanut kuuluisaa hymyä levistymään Harry Thunebergin kasvoille. TOYssakaan ei hymyilty, vaikka itse asiassa mieli teki. "Kongi" oli pelastanut TOYn sille varsin vaatimattomalta (8.-10.) sijoitukselta.

Viidennen päivän ohjelmaan jouduttiin siis taas rutistamaan kaksi starttia. Ja keli oli kevyttä kuten edellispäivänäkin. Ensimmäistä starttia jouduttiin odottamaan lähes viisi tuntia paahtavassa helteessä. Jostain syystä lautakunta ei päättänyt odottaa maissa kuten avauspäivänä vaan miehistöt joutuivat olemaan koko päivän paahtavan kuumissa veneissään. Uimassa oli välillä pakko käydä ja vettä kului litrakaupalla. TOYn "bunkrauksessa" oli sattunut harmittava erehdys – mukaan oli tullut ainoastaan vettä, olutta ja tottakai Gammel Danskia. Eväitä ei kukaan muistanut.

EM-regatan neljäs ja päivän ensimmäinen startti saatiin lopulta aikaiseksi juuri ennen neljää. Keli oli lopulta varsin miellyttävä, joskin jälleen shiftien ja vaihtelevan tuulenvoimakkuuden ansiosta vähintäänkin "mielenkiintoinen". TOY onnistui saamaan leen lipulta loistavan startin ja linjan oltua aivan vinon TOYn onnistui ajaa koko mun joukon editse babarilla ja miellyttäävään "tarkkailuasemaan" fliitin päälle. Mutta jälleen konservatiivisuudesta sakotettiin ja TOYn yrittäessä taiteilla joukon edellä ja radan keskivaiheilla molemmat laidat vetivät paremmin. Joukko tuli isossa rypäleessä ylämerkille, Klara Stjärna pääsi kiertämään ensimmäisenä ja Elisabeth toisena, kun taas TOY pääsi juuri ja juuri heittämään kolmen veneen eteen ja alle livahtaen siten neljäntenä merkin ympäri. Siirtymäpoiju oli sijoitettu väärin ja se oli itse asiassa ylempänä kuin varsinainen ylämerkki – tämä aiheutti jännittäviä tilanteita ylämerkkien kierrossa. TOYn lenssi onnistui täydellisesti ja heti merkillä tehdyn jiipin ansiosta se löysi lähempää rantaa paremman tuulen sekä purjehti suorinta tietä merkille ja kiersi alapoijun ykkösenä. Toisella kryssillä Klara Stjärna oli liimaantunut TOYn kantaan ja nämä saapuivatkin yhtaikaa merkille. Juuri ennen merkkiä tuuli nosti Klaran suoraan merkille ja TOYn viimeinen korjaus laylinella osoittautui turhaksi ja tästä saamaansa etumatkaa Klara Stjärna ei enää pois antanut. Suomalaisveneiden

kaksoisvoitto oli lopulta selvä, Klara ykkösenä ja TOY kakkosena. Näin porvoolaisvenekunnalle makea hyvitys edellispäivän kitkerästä pettymyksestä. Lady Day oli kolmas, Fågel Blå neljäs, Elisabeth viides ja Alibaba kuudes. Antinea oli yhdeksäs.

Päivän toinen startti tapahtui vasta noin puoli seitsemän ja siinä vaiheessa ainakin TOYssa mahat murisivat jo melko äänekkäästi. Jos keskustelu naisista oli kielletty jo joitakin päiviä sitten, niin nyt ei TOYssa saanut puhua ruuastakaan. Molemmista kun tuntui olevan pulaa... Hetkittäin ruorimies joutui tiedustelemaan miehistöltään "kumpi näköpiirin veneistä on oikea ja kumpi vain kangastus...". Kisa alkoi jälleen vinolta linjalta ja TOY oli startissa yli linjan. Myös Antinea varasti eikä palannut takaisin, heille siis viidennestä lähdöstä OCS. TOYn paluu linjalle tapahtui nopeasti leen poijun läheisyydessä ja uusintalähtö vei babarin halsseilla muiden takaa aluksi oikealle. Vinon linjan ansiosta tappiota ei ollut juurikaan tullut ja hetki lähdön jälkeen tuuli shiftasi 10 astetta oikealle ja vain minuutteja varaslähdön jälkeen TOY oli taas mukana kärkitaistossa.

Alibaba oli irronnut hyvin startin jälkeen ja tuli ykkösenä ylämerkille. TOY onnistui jälleen hyvin lenssillä ja kiersi alamerkin Klara Stjärnan ja Elisabethin kanssa lähes yhtaikaa. Ihan lähituntumassa tulivat Alibaba, Lady Day ja Fågel Blå. Seuraavalla kryssillä TOYn onnistui hiipiä karkuun muilta ja ylämerkille tultaessa sen johto oli jo toistasataa metriä. Lenssin aikana tuuli alkoi kevetä, mutta ero säilyi kutakuinkin ennallaan. Viimeisestä kryssistä tuli täydellinen trilleri tuulen kuollessa auringon laskun mukana ja lopulta matka oli liian pitkä TOYlle. Jälleen kerran rohkeasti (eri) laitoihin purjehtineet kilpakumppanit hiipivät eron umpeen ja maalilinjalle mateli neljä venettä rinta rinnan: Klara Stjärna, TOY, Elisabeth ja Lady Day. Klara Stjärna onnistui parhaiten ja vei toisen lähdön samana päivänä nimiinsä. TOY joutui pettymään jo selvältä näyttäneen johtoaseman muuttuessa kalkkiviivoilla kolmossijaksi. Kakkostilan vei Elisabeth ja täpärästi TOYn alapuolelle maliviivalla pysähtynyt Lady Day joutui ottamaan uuden vauhdin päästäkseen vastavirrassa maaliin ja neljänneksi. Ensimmäisen kryssin jälkeen johtanut Alibaba romahti kahdeksanneksi ja se tarkoitti mestaruustaiston karkaamista tittelin puolustajan ulottumattomiin. TOYlle viime metrien kylmä kyyti tiesi urakan jatkumista viimeisessä lähdössä, voitto viidennessä lähdössä olisi tiennyt euroopanmestaruusjuhlien alkamista jo ennen viimeistä päivää.. Viidennen päivän juhlittu sankari oli kuitenkin Klara Stjärna kahdella voitollaan ja komealla nousulla mukaan kärkitaisteluun. Kolmen ensimmäisen startin vaatimaton sarja (5-8-8) oli kuitenkin sen verran raskas taakka, että ihan voittotaisteluun ei Klara enää ennättänyt mukaan.

Loppunäytös

Viimeinen päivä ei tuonut muutosta keleihin ja kuudes startti purjehdittiin varsin kevyissä ja erittäin vaihtelevissa tuulissa. Alkuasetelma oli sellainen, että TOYn voittoa uhkasivat vielä sekä Elisabeth että Lady Day. Elisabethin oli voitettava halutessaan euroopanmestaruuden Yhdysvaltoihin (?!) ja samaan aikaan TOY ei saanut olla parempi kuin viides. Lady Dayn mahdollisuudet olivat hieman paremmat, jos se voittaisi viimeisen lähdön TOYn olisi oltava kolmas tai kakkonen säilyttääkseen etumatkansa ja Lady Dayn päätyessä kakkoseksi TOYn olisi puristettava vähintään neljänneksi.

Ennen starttia tuuli oli hyvin kevyttä ja TOY kävi kokeilemassa "starttia" molempiin laitoihin. Oikea laita tuntui ainakin ensimmäisten satojen metrien osalta vetävän paremmin ja aallokko oli helpompi babarin halssilla. Lisäksi sääennuste oli luvannut varsin äkillistä tuulen kääntymistä oikealle, joskus puolen päivän jälkeen... TOY päätti heittää arpansa oikeaan laitaan ja aiemmasta poiketen mennä rohkeasti sinne vaikka muut tekisivät mitä. Ja tottakai sekä Lady Day että Elisabeth starttasivat aivan linjan toisesta päästä ja painuivat vasemmalle... lisäksi TOY sössi olemattomassa tuulessa starttinsa ja joutui kiihdyttelemään vauhtia useiden veneiden takapuolelta lähtiessään oikealle. Kryssin puolivälissä oli jo nähtävissä, että vasen laita oli vetänyt huomattavasti paremmin ja TOYn kannalta pahin mahdollinen oli käymässä toteen. Elisabeth johti ja Lady Day kakkosena, eroa viidentenä merkille hiipineeseen TOYhin reippaasti yli 500 metriä! Nämä asetelmat kisan lopussa pudottaisivat TOYn pronssille...

Tässä vaiheessa TOYn miehistö oli hiljaisempi kuin koskaan, mutta tavoite oli selvä. Neljänneksi oli noustava, vaikka sinnekin oli ekan kryssin jälkeen parisataa metriä matkaa. Lenssi nostatti toiveita, välimatka edellä meneviin lyheni silmissä. Hieman muista poikkeava reitti ja pienempi leikkauskulma toimivat hyvin ja toivo alkoi elää. Toisella kryssillä kärkikolmikko Elisabeth, Lady Day ja Alibaba painuivat uudelleen vasemmalle. TOY jahtasi neljäntenä ollutta Dania ja pyrki uudelleen muista vähän oikealle "suurta shiftiä" odotellessa. Mitään merkittävää tuulen kääntymistä ei toinenkaan kryssi tuonut, mutta tuuli oli muutenkin tasaisempi ja TOY ajoi Danin ohi parin onnistuneen shiftin ja raidan oton ansiosta. Vanha (1999), hieman pussikkaampi isopurje oli tuonut kahden viimeisen päivän osalta TOYlle myös lisää vauhtia ja vene kulki jälleen loistavasti. Viimeisellä lenssillä Dan oli TOYn tiukassa vartioinnissa, mutta samaan aikaan alkoi vakuttaa, että TOY saattaisi nousta vielä Alibabankin kanssa taistoon kolmossijasta. Pääasia oli nyt kuitenkin säilyttää neljäs sija loppuun asti, eikä tehdä enää lisää kardinaalimokia kuten oli tapahtunut starttihetkellä. Onneksi Elisabethin johto tuntui pitävän, sillä

jos Lady Day olisi mennyt siitä ohi TOYlle riittäisi enää vain kolmas sija.

Viimeinen kryssi mentiin suurin piirtein toisen kryssin nuottien mukaan, kärkiveneet vasemmalle ja "toinen aalto" enemmän oikealle. TOY vahti tiukasti Dania ja Klara Stjärna kuudennella tilalla pyrki jälleen radikaalimmin oikeaan laitaan. Tämä tuotti TOYlle harmaita hiuksia, sillä 20 asteen shifti oikealle oli juuri se mitä TOYssakin oli odoteltu. Ja nyt se tuli. TOYn vahtiessa Dania styrbordin halssilla tehtiin yhtäkkiä havainto, että oikealle mennyt Klara ajoi uuteen tuuleen ja joutui fellaamaan jyrkästi. TOY kääntyi saman tien ja lähti kohti uutta tuulta, johon se ehtikin juuri h-hetkellä pitääkseen sekä Danin että Klaran takanaan. Klara lähti hakemaan uutta lottovoittoa oikealta, mutta TOY piteli Dania maaliin asti.

Tuuli ei enää muuttunut ja kaiken piti päättyä hallitusti ja TOYn osalta minimisijoitukseen mestaruushaaveita ajatellen. Mutta lopussa odotti vielä yllätys. "Oman syndikaatin" toinen vene Alibaba oli saatu shiftin ansiosta kiinni ja nämä yrittivät maaliin tultaessa ehtiä eteen-alle vendalla livahtamaan TOYn ja maalilinjan alalipun välistä maaliin. Tähän ei Alibaban vauhti ja "höidi" riittänyt ja yllättävän ajatuskatkoksen seurauksena Alibaba heitti aivan TOYn eteen babarille... keskittymisensä jo äärimmilleen pinnistänyt TOYn ruorimies oli hämmästyksestä solmussa ja ennätti juuri ja juuri nostaa keulansa piihin ennen kuin Kenneth Peräsen kaunottaret olisivat olleet kauniissa T-bone muodostelmassa maalilinjalla kahden JURY-veneen ja kaikkien kilpailijoiden silmien edessä. Maaliin tultiin samalla äänimerkillä ja sitten seurasi TOYssa täydellinen hiljaisuus ja antikliimaksi. Juuri kun kaiken piti olla selvää, Alibaba sotki koko kuvion. Alibabasta alkoi virrata onnitteluja, mutta TOYssa oltiin ihan ULAlla. Eihän tämä näin voi päättyä. Hetken huohottamisen jälkeen TOYssa pantiin protestilippu perään ja Alibaballe ilmoitettiin asiasta. Protestia ei sittemmin koskaan otettu käsittelyyn, koska JURY totesi protestin tekemiseen kuluneen liiaksi aikaa (n. 3 min). Alibaba olisi joka tapauksessa voinut palata radalle, tehdä 720 ja tulla uudelleen maaliin, jolloin asia olisi ollut kunnossa. Nyt koko hommasta jäi ikävä sivumaku, kun Klara Stjärna olisi noussut Alibaban ohi neljänneksi lopputuloksissa, mikäli TOYn sinänsä oikeutettu protesti olisi käsitelty. TOYssa vaan patterit ja aivosolut loppuivat maalilinjalla huikaisevan trillerin ratkettua, se mitä Alibabassa maaliintulohetkellä tapahtui selviää aikoinaan kun veneseen vuonna 1948 asennettu musta laatikko aukaistaan...

Iloinen voittajamiehistö palkintoseremonioitten jälkitunnelmissa. Kuva Paula Tenström

Viimeisen lähdön sijoitukset: 1. Elisabeth, 2. Lady Day, 3. Alibaba, 4. TOY, 5. Dan, 6. Klara Stjärna..., 9. Antinea.

Lopputulokset: **1. TOY**, HSF (2-(5)-1-2-3-4), **2. Elisabeth X**, NOR-USA (3-4-3-(5)-2-1), **3. Lady Day**, DEN (1-3-(4)-3-4-2), **4. Alibaba II**, HSF, **5. Klara Stjärna**, BSS, **6. Fågel Blå**, SWE... **10. Antinea**, NJK

Euroopanmestaruus

Euroopanmestaruus saatiin siis lopulta näistäkin kisoista Suomeen. Vuosien –98 (2. Alibaba II, 3. May Be IV) ja 2000 (1. Alibaba II, 2. TOY) erinomainen suomalaismenestys sai näin jatkoa ja TOYn voiton vakuudeksi suomalaiset veivät sijat 4. (Alibaba II), 5. (Klara Stjärna) ja 10. (Antinea). TOY on rakennettu vuonna 1938 Porvoossa Wileniuksen telakalla, sen on suunnitellut Gösta Kyntzell ja siihen on tehty täydellinen runkoremontti kaksi vuotta sitten. TOYn omistaa Kenneth Peränen ja sekä vene että sen miehistö (Eero Lehtinen, Magnus Bäckström, Kenneth Peränen, Jari Järvi ja Jarmo Halonen) edustavat Hangö Segelföreningeniä.

President's Trophy San Fransiscosta Hankoon

ISMAn edellinen puheenjohtaja, ruotsalainen ex-olympia-Finn-jollisti Thomas Lundqvist, oli pyytänyt KDYtä järjestämään klassikoille Euroopanmestaruus-kiertopalkinnon ja nämä tekivät työtä käskettyä. TOYn tuliaisena Hankoon matkasi presidentti Woodrow Wilsonin vuonna 1915 San Fransisco Bayssa purjehditun kuutoskilpailun palkinnoksi luovuttama massiivinen hopeapytty, jonka puiseen alustaan TOYn miehistö pääsee kaiverruttamaan ensimmäisen laatan. Palkinto on kultasepän arvion mukaan niin arvokas, että sen esille laittaminen HSF:n paviljonkiin täytyy toteuttaa suurta huolellisutta ja varovaisuutta noudattaen... Ensi kesänä se kuitenkin toivon mukaan on purjehtijoiden ja ravintolavieraiden ihailtavana HSF:n paviljongissa.

MM 2003 St Tropezssa

Ensi kesäkuussa kuutoset purjehtivat jälleen maailmanmestaruuksista, ja tapahtumapaikaksi on valittu St Tropez. Nyt on vielä aikaista arvailla sekä suomalaisten että muiden lähtijöiden lukumäärää, todennäköisesti ainakin suomalaisjoukko on jäämässä Tanskan edustusta pienemmäksi. Suomalaisilla on kuitenkin puolustettavanaan Alibaban vuoden 1999 maailmanmestaruus, joten eiköhän siellä jokunen sinivalkoinen vene taas tulla näkemään.

Loistava Skandinaavinen Kultapokaali

Skandinaavisen Kultapokaalin ja Royal Kaag Classic Cupin purjehdukset alkoivat NJK:lla Helsingissä 17. heinäkuuta kesäisessä lämpimässä säässä. Kilpailusatamana oli Valkosaari, paikka, josta Kultapokaali on lähtöisin.

P. Von Knorring

Matti Muoniovaara
Kuvat Jaakko Olkkonen

Haasteita Kultapokaaliin oli tullut kuudesta maasta: Australiasta, Bahamalta, Hollannista, Saksasta, Suomesta ja Sveitsistä. Viime vuoden voittaja Bahaman Gavin McKinney oli myös mukana. Vanhin vene oli alun perin suomalainen Carmen vuodelta 1991, joka purjehtii nykyään Saksan lipun alla. Australian vene oli Sic Em Rex vuodelta 1994, Bahaman vene John B Once Again vuodelta 1995, Suomen Kandoo oli vuodelta 1996. Uusimmat veneet olivat Sveitsin Marie Françoise XV ja viime keväänä valmistunut Maïtresse. Bahaman, Sveitsin ja Hollannin veneet oli suunnitellut Sebastien Schmidt, tämän hetken johtava 5.5 veneiden suunnittelija. Saksan ja Australian veneet oli suunnitellut Iain Murray. Suomen veneen suunnittelija oli Doug Peterson.

Kaikille em. suunnittelijoille on myös yhteistä America's Cupin veneet. Murray vuonna 1987 (12-metriset Kookaburra veneet), Peterson vuodesta 1992 lähtien ja Schmidt vuodesta 1999.

Hollannin Royal Yacht Club de Kaagin aloitteesta perustettuun Classic Cupin haastajaveneet olivat C. Raymond Huntin 1962 suunnittelema Geisha Hollannista, Willy Lehmannin vuoden 1968 Aero Saksasta ja Alfred E. Ludersin 1964 suunnittelema Chaje 3 Suomesta. Classic Cupin veneen tulee olla ns. klassikoksi luokiteltu puinen 5.5-metrinen ja rakennettu ennen vuotta 1970. Chaje oli voittanut karsintakilpailun Helsingin regatassa kesäkuun lopussa.

Kilparadat oli tehty Isosaaren eteläpuolelle. Tuulet olivat aluksi heikkoja, mutta viimeisenä päivänä kaksi finaalipurjehdusta purjehdittiin kovassa tuulessa.

Ensimmäinen kilpailu

Ensimmäisenä päivän aamuna oli tyyntä ja radalle lähdettiin hinauksessa. Rata-alueella lähtöä odoteltiin tunnin verran ennen kuin tuuli alkoi puhaltaa kaakosta 2-3 metriä sekunnissa. Ensin lähtivät Kultapokaaliveneet ja 10 minuuttia myöhemmin Classic Cupin veneet.

Kultapokaaliveneissä ensimmäisellä luovilla kärkeen meni Sveitsi 25 sekunnin erolla Bahamaan. Molemmat menivät keskellä rata-aluetta seuraavan lenssin. Ylämerkillä kolmantena ollut Hollannin vene sen sijaan ajoi rohkeasti (juuri tällaista taktiikkaa Kultapokaalissa pitää käyttää) radan vasemmalle (itä) puolelle, sai paremman tuulen siellä ja meni kilpailun johtoon.

Seuraavalle luoville ulos merelle lähtivät Hollanti ja Sveitsi vasemmalle puolelle rata-aluetta. Suomen Kandoo kiersi merkin neljäntenä perässään Sic Em Rex ja lähti sen sijaan etsimään parempaa tuulta oikealta bahamalaisten perässä. Vasen puoli antoi kuitenkin huomattavasti paremman tuulen ja kaksikon johto muihin vain kasvoi. Seuraavalla ylämerkillä johdossa oli jälleen Sveitsin vene. Tämän jälkeen merituuli alkoi valitettavasti heiketä. Veneiden välinen järjestys ei muuttunut. Lähdettäessä viimeiselle myötätuuliosuudelle kilpailun enimmäisaika 3 1/2 tuntia saavutettiin ja kilpailu hylättiin.

Royal Kaag Classic Cupin lähtölinjalla olivat Geisha ja Chaje ottamassa 'matsin'. Saksan vene Aero oli saapunut Sompasaareen vasta aamulaivalla kello 7, joten sen osallistuminen ensimmäisen päivän kilpailuun oli epävarmaa. Suomen Chaje sai paremman lähdön ja oli selvässä johdossa hyvin pian. Hollannin Geisha valitsi reittinsä seurailemalla johtavaa venettä, joka tuntee kotivetensä. Vastustajan vahtiminen olikin em. syystä helppoa. Kolmannen luovin alussa ilmestyi Aero rata-alueelle. Chajen johto oli jo muutama sata metriä osuuden lopussa kun kilpailun enimmäisaika saavutettiin.

Seuraavana päivänä tuuli oikutteli edelleen ja veneet hinattiin rata-alueelle. Tuuli asettui 50 minuutin odotuksen jälkeen lopulta 85 asteeseen ja oli voimakkuudeltaan 3-4 m/s. Jussi Gullichsenin Kandoo otti 'nappi' lähdön starttiveneeltä ja McKinneyn John B vastaavasti poijulta. Sveitsin Marie Françoise oli johdossa ensimmäisen luovin jälkeen ja John B oli siitä 35 sekuntia perässä. Kolmantena oli edellisestä lähdöstä poiketen Kandoo.

Taktinen kuvio radalla oli: ulompana oikealla veti paremmin. Kohti ylämerkkiä mentäessä tuuli kääntyi oikealle ja kannatti ajaa 'headeriin' oikealle 'laylinelle' ajoissa. Sen sijaan jos lähestyi ylämerkkiä vasemmalta menetti paljon kun siellä sai 'liftin' oikealla halssilla. Siis luovilla oikealta ja lenssillä ehkäpä päinvastoin hieman radan vasemmalla puolella.

Lenssillä Marie Françoise oli 80 sekuntia John B:tä edellä. Kandoo paransi asemiaan ja oli enää 22 sekuntia Bahaman perässä ja 89 sekuntia hollantilaisen Maïtressen edellä. Singora ja Sic Em Rex muodostivat 'taisteluparin' ja vahtivat toisiaan radan oikealla puolella jääden kärjestä jo yli 9 minuutin päähän.

Klassikot olivat startanneet 10 minuuttia perässä. Nyt olivat kaikki kolme venettä mukana. Edellisen päivän tapaan Chaje

johti alusta loppuun. Chaje suosi luovilla oikeata puolta ja Geisha tuli aina ylämerkille vasemmalta ja menetti aina välimatkassa. Ensimmäisen kierroksen jälkeen Chaje oli Geishaa 2 minuuttia 25 sekuntia ja Aeroa lähes 7 minuuttia edellä. Chaje oli vain 24 sekuntia Maïtresseä hitaampi ensimmäisen kierroksen tultua täyteen. Seuraavan kierroksen jälkeen modernit veneet Sic Em Rex ja Singora olivat jo melkein 'iskuetäisyydellä'.

Toisella luovilla Gullichsen purjehti McKinneyn ohitse ja seuraavalla lenssillä Gullichsen meni aivan Isosaaren rantaan ja se jätti bahamalaisia melkein minuutin. Lopun osan kilpailua se purjehti samaa vauhtia kuin Marie Françoise ja oli maalissa 2 minuuttia 19 sekuntia perässä.

Olosuhteet merellä olivat erittäin vaikeat ja aikaerot kasvoivat suuriksi. Chaje 3 olisi ajallaan 3:17:35 ollut viides vene modernien joukossa, 4 minuuttia 35 sekuntia nopeampi kuin Sic Em Rex ja 9 minuuttia nopeampi kuin Singora. Geishakin oli n 4 minuuttia Singoraa nopeampi. Geishan Chaje voitti yli 5 minuutilla ja Aeron 20 minuutilla. Ykköstilat olivat Sveitsillä ja Suomella.

Toinen kilpailu

Tuuli pysyi edelleen idässä ja olikin jo asettunut kun lähtölaukaus ammuttiin ajallaan kello 12. Tänään purjehdittiin kaksi lähtöä. Totuttuun tapaan ensimmäisessä lähdössä ylämerkillä johti Marie Françoise 25 sekuntia ennen John B:tä ja kaikki neljä kärkivenettä olivat 100 sekunnin sisällä. Murray veneet jatkoivat keskinäistä matsiaan nyt kuitenkin lähempänä kärkeä kun tuuli oli vakaampi.

Myötätuuliosuudella Bahama meni n. 2 minuutilla johtoon ja muut kolme, Marie Françoise, Maïtresse ja Kandoo, olivat minuutin sisällä toisistaan. Seuraavalla kierroksella jännitys kasvoi kun neljän kärki oli 72 sekunnin sisällä toisistaan. Tilanne oli sama vielä viimeisellä ylämerkillä ennen maaliin johtavaa myötätuuliosuutta. Bahama ja Sveitsi tekivät lisää välimatkaa muihin ja John B voitti Marie Françoise'n 37 sekunnilla. Maïtresse ja Kandoo olivat kärjestä melkein 3 minuuttia perässä. Kandoon vauhtiin vaikutti paljon välinerikko kun isonpurjeen nostimen lukitus oli vioittunut ja nostin jouduttiin kiristämään jokaisessa käännöksessä.

Klassikoissa jatkui sama tahti. Chaje johti lähdöstä maaliin, mutta nyt erot eivät olleet niin suuret. Klassikot saivat ensimmäiselle luoville hyvän tuulen ja Chaje oli vain 10 sekuntia hitaampi kuin Marie Françoise! Geisha jäi 63 sekuntia, seuraavalla alamerkillä 2 minuuttia 5 sekuntia, 2:lla alamerkillä 4 minuuttia 5 sekuntia ja maalissa 3 minuuttia 24 sekuntia.

Voittoja oli Sveitsillä ja Bahamalla sekä Classic Cupissa 2 Suomella. Seuraavassa kilpailussa muut olivat 'pakkovoiton' edessä jos mielivät jatkaa finaaliin seuraavana päivänä.

Kolmas kilpailu

Edellisen lähdön viimeinen klassikko oli maalissa kello 14.15 ja Kultapokaaliveneet lähetettiin kolmanteen ja finaalipaikat ratkaisevaan kilpailuun kello 14.25. Klassikot lähetettiin matkaan 15 minuuttia perässä kun lähtöproseduurissa Blue Peter laskettiin vahingossa alas 2 minuuttia lähtöpaukusta.

Kultapokaaliveneet menivät jälleen vanhassa tahdissa ja ryhmissä. Marie Françoise oli kärjessä ja 3 muuta muutaman sekunnin väliajoin. Ensimmäisellä alamerkillä järjestys ja aikaerot olivat: Marie Françoise - Maïtresse 25 sekuntia, seuraaviin John B ja Kandoo 26 sekuntia, edellisistä Singoraan 84 sekuntia. ja edelleen Sic Em Rexiin 6 sekuntia. Todella 'tiukka' kisa. Jostain syystä saksalainen halusi vahtia australialaista ja peitti koko ajan ollessaan sen edellä. Ensimmäistä kertaa Kultapokaalia purjehtiva saksalainen ei ollut oikein ymmärtänyt 'jutun juonta' kun hommassahan vain voitot ratkaisevat ja pitää ottaa riskejä - pitää kulkea omia teitään päästäkseen johtoon. Ainoastaan johtavan veneen on syytä vahtia kanssakilpailijoitaan jos mielii voittaa kilpailun.

Klassikoissa aikaerot olivat Chaje-Geisha 37 sekuntia, Geisha-Aero 5 minuuttia 35 sekuntia. Seuraavalla ylämerkillä Kandoo ja John B olivat taas rintarinnan ja Maïtresse neljäntenä. Toisen kierroksen jälkeen John B oli toisena 35 sekuntia Marie Françoise'sta, Maïtresse oli ohittanut Kandoon, sen huonon luoviosuuden jälkeen. Viimeisellä lenssillä Marie Françoise teki lisää 'kaulaa' ja otti toisen voittonsa 139 sekuntia ennen John B:tä Kandoo jäi lopulta neljänneksi 308 sekuntia Marie Françoise'sta. Skandinaavisessa Kultapokaalissa vain voitosta saa pisteen ja kolmen kilpailun jälkeen vain 'voittopisteitä' saaneet veneet jatkoivat finaaleissa ja muut saivat pakata veneensä ja siirtyä NJK:n Valkosaaresta Särkän Olympiasatamaan Maailmanmestaruuskilpailuun.

Klassikoissa toisella kierroksella Chaje 'nykäisi' kilpailun ratkaisevan 5 minuuttia 28 sekunnin eron Geishaan. Seuraavalla kryssillä väsynyt Chajen kippari oli nukahtaa 'rattiin' ja teki ajovirheen kun Geisha saavutti sitä 105 sekuntia ja oli 3 minuuttia 44 sekuntia perässä. Maalissa ero oli 2 minuuttia. Chaje oli nyt kolmannella yrittämällä voittanut Royal Kaag Classic Cupin. Voitto tuli selvällä erolla muihin ja ensimmäisen kerran pokaalin voitto ratkesi kolmella suoralla voitolla. Chajen vauhti luovilla oli ylivertaista muihin klassikoihin verrattuna. Lenssillä sen sijaan Geisha usein saavutti uudella pallopurjeellaan aina muutaman sekunnin. Chajen ja Geishan ajat olivat jälleen paremmat kuin modernien Singoran ja Sic Em Rexin.

Paikat olivat käyneet ahtaaksi Valkosaaressa ja Chaje purjehti suoraan Särkän Olympiasatamaan seuraavan päivän Finnish Openia varten.

Neljäs kilpailu

Finaalipäivä koitti. Sää oli harmaanlainen ja tuuli puhalsi lounaasta ja oli voimistunut melkoisesti vaihdellen 7-11 m/s välillä. Enintään kaksi kilpailua oli jäljellä. Ensimmäisessä Bahaman oli voitettava kun Sveitsillä oli jo kaksi voittoa. Kuoppaisella merellä ensimmäisellä ylämerkillä Sveitsi johti 15 sekunnilla, mutta bahamalaiset pääsivät johtoon kierroksen lopussa aivan alamerkin

tuntumassa paremmalla spinaakkeri-manööverillä. Bahamalaiset kasvattivat johtoaan tasaisesti ja maalissa he olivat 49 sekuntia ennen sveitsiläisiä.

Viides kilpailu

Nyt tilanne oli 2-2 ja tarvittiin vielä yksi purjehdus. Tuuli voimistui hieman lisää. Match race-startin jälkeen sveitsiläinen Jürg Menzi pääsi johtoon ja oli 15 sekuntia McKinneyn edellä ensimmäisellä kääntömerkillä. Nyt odotettiin bahamalaisten tulevan takaa ohitse, mutta niin ei käynytkään vaikka Menzillä oli ongelmia isonpurjeen alaliikin kiristäjän kanssa. Veneet surffasivat aalloissa ja Menzi kontrolloi kokoajan vastustajaansa. Lopussa ero vielä kasvoi ollen 29 sekuntia maalissa.

Sveitsiläiset voittivat Skandinaavisen Kultapokaalin sarjalla 1-2-1-2-1. Voitto oli Sveitsille vasta kolmas kautta aikain. Voitostaan sveitsiläiset olivat todella innostuneita ja haluavatkin pitää seuraavat Kultapokaalipurjehdukset kotivesillään Thun-järvellä ensi heinäkuussa. Palkintojen jako tapahtui NJK:lla Valkosaaressa. Classic Cupin palkintoja oli jakamassa Royal Yacht Club de Kaagin kommodori. Kilpailuja tuki taloudellisesti Ahlstrom Oyj ja Nokia.

Pitkä historia

Kultapokaaliin osallistuu vain yksi vene kustakin maasta ja tästä johtuen vuodesta 1922 lähtien osanottajamäärä ei koskaan ole ollut suuri. Osallistujien määrä on 80 vuoden aikana vaihdellut 3-10 välillä. Suomalaisista Kultapokaalin ovat voittaneet 1985 Jungell & Co, 1986 Gullichsen & Co, 1989 Lundberg & Co ja 1995 Dahlman & Co, neljä kertaa niistä kaksi kotivesillä. Finaalipurjehduksissa on oltu monta kertaa ja muistuu mieleen finaalit kun Gullichsen hävisi 2-3 Folke Wassénille 1961 ja McKinneylle 2001. Voitoista kaksi on saavutettu Suomessa rakennetuilla ja suunnitelluilla veneillä kun muut kaksi voittajavenettä ovat olleet Ben Lexcenin ja Doug Petersonin suunnittelemia.

Kultapokaalin historiaa voidaan tutkia oheisesta taulukosta. Siinä näkyy missä ja minä vuonna on purjehdittu, mitkä olivat voittajaveneet. Purjehdusten määrä (punainen pallo) ja osallistujamäärät (siniset pallot ja kolmiot) kertovat myös oman tarinansa. Suomalaiset ovat osallistuneet kilpailuun ahkerasti vuodesta 1985 lähtien ja vain 1988 on jäänyt väliin. Kun seurataan jatkuvasti nousevaa 'trendilinjaa' voidaan todeta Skandinaavisella Kultapokaalilla olevan hyvä tulevaisuus edessään.

Skandinaavinen Kultapokaali ja 5.5-metriset on hyvä yhdistelmä. Tulevaisuudesta ei ole huolta kun 5.5 metrin luokka voi tarjota Kultapokaalille arvoisensa regatan ja huippuveneet. Tänä vuonna uusia Kultapokaaliveneitä rakennetaan lisää ainakin 4 kappaletta, joista yksi tulee Suomeen Jussi Gullichsenille.

5.5m ja ACC

Sveitsiläisten vene oli uusi edellisenä vuonna 'sisään ajettu' vauhtikone. Hyvin kuitenkin pysyi vauhdissa mukana bahamalaisten John B Once Again, joka on jo seitsemän vuotta vanha. Vene on Schmidtin edellisen polven versio ja osoittaa hyvin, että vanhempikin vene voi 'pärjätä'. Hollantilaisten vene, joka ei finaaliin päässyt oli tätä kilpailua varten rakennettu juuri kesän kynnyksellä. Schmidtin uusin versio on hyvin monimutkainen vene purjehtia ja vaatii miehistöltä paljon. Veneen säädöt on oltava 100% kohdallaan jotta se kulkisi niin kuin se on suunniteltu. Veneen suunnittelija Sebastien Schmidt on ollut mukana suunnittelemassa America's Cupin veneitä ja nämä uudet 5.5 metriset ovat saaneet paljon 'uusista' hyvistä ominaisuuksistaan ACC-veneiltä. 5.5 metrin mittasääntö muistuttaakin paljon ACC-sääntöä ja nykyiset 5.5 metriset ovatkin kuin pienois-ACC-veneitä.

5.5-metrisen konstruktio on käynyt läpi suuren muutoksen sitten 90-luvun puolivälin. Tähän on vaikuttanut mm se, että parhaat veneet ovat syntyneet ACC-veneiden suunnitteluprosessin yhteydessä. Karkeasti ero on siinä, että syväys on tietysti suurempi ja mittaluku on 70 jalkaa. ACC-veneiden suunnitteluun, tankkitesteineen ja tietokonesimulointeineen on pantu paljon rahaa ja 5.5-metriset ovat hyötyneet paljon siitä. Juuri siksi Doug Peterson ja Sebastien Schmidt ovat myös johtavia 5.5-metristen suunnittelijoita. 5.5-metriset toimivatkin hyvin eräänlaisina testikohteina suunniteltaessa ACC-veneitä.

Niinpä 5.5-metrisestä on tullut niin nopea että se voi kilpailla vauhdissa 6-ja 8 metristen kanssa regatoissa, kun se ottaa aikaisemmin lähteneet luokat kiinni. Ensinäkemältä veneen purjeala vaikuttaa pieneltä, mutta se ei ole sitä eikä fyysisesti helppo purjehdittava. Jo 6 metrin tuulessa täytyy gastien hengata täysillä. Nykyiset uudet kevyet konstruktiot ovat nopeampia kuin entiset vanhat jäykemmät.

5.5-metriset ja AC-luokka ovat ainoat jäljellä olevat ratapurjehduksen konstruktioluokat, jotka kehittävät veneiden rakenteita, takilaa ja purjeita eteenpäin. Suomalaiset 5.5-purjehtijat mm. Fazer ja Gullichsen ottivat osaa tähän kehittämällä suunnittelijoiden Groopin ja Stillin kanssa vuosina 1985-1994 uusia 5.5-konstruktioita kuten Helena, Tre Gubbar, Addam, Sindbad, Zorina ja Addam-Addam. Nyt tilanne on toinen. Viimeiset kolme konstruktiota ovat ulkomaisia. Ja ne ovat niiden suunnittelijoiden tekemiä, jotka ovat saaneet olla suunnittelemassa huipputeknologiaa sisältäviä ACC-veneitä.

Skandinaavinen Kultapokaali 2002, tulokset

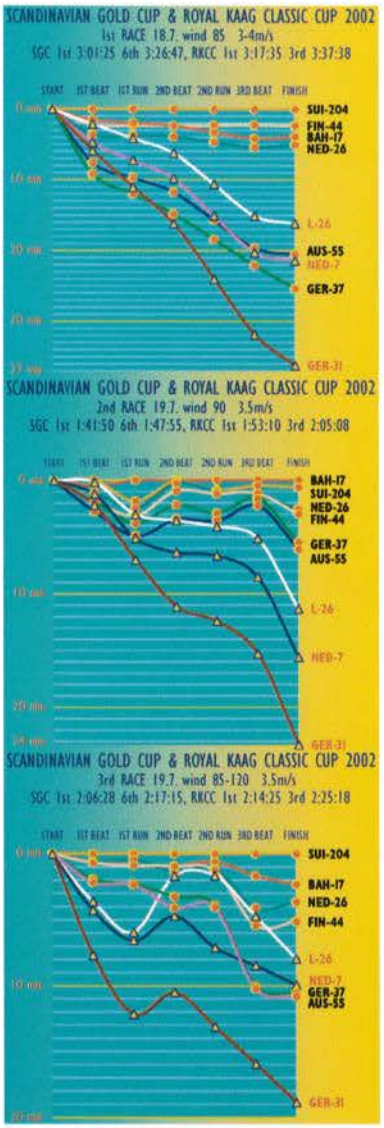
pvm & tuuli: 18.7. 85° 3-4 m/s 19.7. 90° 4 m/s & 85°-120° 20.7. 220°7-10 & 8-11 sija, no, vene, perämies, miehistö, seura R1-R2-R3-R4-R5 suunn. vuosi: 1) SUI-204, Marie Françoise XV, Jürg Menzi, Jürg Christen, Daniel Stampfli, ZYC-SCE, 1-2-1-2-1 Schmidt '01 2) BAH-17, John B Once Again, Gavin McKinney, Craig Symonette, Lars Horn Johannessen, NYC 3-1-2-1-2 Schmidt '95 3) FIN-44, Kandoo, Jussi Gullichsen,, Matti Pentti, Timo Telkola, NJK 2-4-4 Peterson '96 4) NED-26, Maïtresse, Hans Nadorp, Frans Van Schellen, Erik Wesselman, RYCK 4-3-3 Schmidt '02 5) GER-37, Singora. Hans Köster, Max Droege, Christian Halbig, FSC 6-5-5 Murray '90 6) AUS-55, Sic Em Rex, Colin Ryan, Marc Ryan, Adrian Dunphy, RSYS 5-6-6 Murray '94

1. kilpailu 18.7., lähtö 12.50: 1) Marie Françoise XV 3.01.25 2) Kandoo 3.03.44 3) John B Once Again 3.05.18 4) Maïtresse 3.06.26 5) Sic Em Rex 3.21.56 6) Singora 3.26.47 2. kilpailu 19.7., lähtö 12.00: 1) John B Once Again 1.41.50 2) Marie Françoise XV 1.42.27 3) Maïtresse 1.44.24 4) Kandoo 1.44.48 5) Singora 1.47.20 6) Sic Em Rex 1.47.55 3. kilpailu 19.7., lähtö 14.25: 1) Marie Françoise XV 2.06.28 2) John B Once Again 2.08.47 3) Maïtresse 2.10.07 4) Kandoo 2.11.36 5) Singora 2.17.01 6) Sic Em Rex 2.17.15 4. kilpailu 20.7.: 1) John B Once Again 1.42.42 2) Marie Françoise 1.43.31 5. kilpailu 20.7.: 1) Marie Françoise XV 1.38.29 2) John B 1.38.58

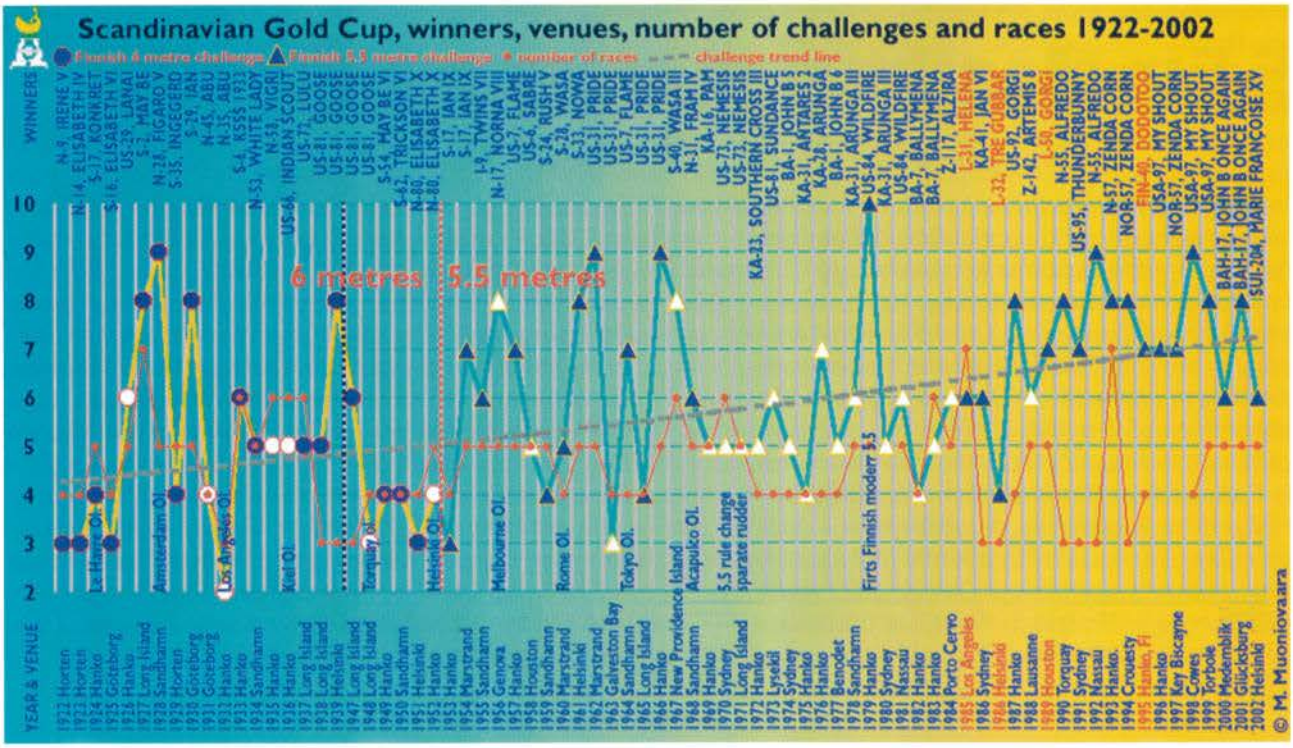
Royal Kaag Classic Cup 2002, tulokset

pvm & tuuli: 18.7. SE 3-4 m/s 19.7. 85° 4 m/s & 85°-120° 4 m/s, sija, no, vene, perämies, miehistö, seura R1-R2-R3 suunn. vuosi: 1) FIN-26, Chaje 3, Matti, Uula & Matias Muoniovaara, M 1-1-1 Luders '64 2) NED-7, Geisha, Pim Cappelle, Jan Willem de Vrijer, Maurice Mulder, RYCK 2-2-2 Hunt '62 3) GER-31, Aero, Henning Ueck, Hauke Ueck, Jörn-Ole Hansen, SVI 3-3-3 Lehmann '68

1. kilpailu 18.7., lähtö 13.00: 1) Chaje 3 3.17.35 2) Geisha 3.22.50 3) Aero 3.37.38 2. kilpailu 19.7., lähtö 12.10: 1) Chaje 3 1.53.10 2) Geisha 1.57.24 3) Aero 2.05.08. 3. kilpailu 19.7., lähtö 14.40: 1) Chaje 3 2.14.25 2) Geisha 2.16.24 3) Aero 2.25.18.



Alinna taulukossa Kultapokaalin voittajat vuosilta 1922-2002. Oikealla taulukot Kultapokaalikilpailusta ja Classic Cupista lähdöttäin.
Alhaalla vasemmalla Chaje 3, Classic Cupin voittaja
Alhaalla oikealla Kultapokaalin voittaja, Sveitsin Jürg Menzi, Jürg Christen ja Daniel Stampfli



Teksti Matti Muoniovaara Kuvat Jaska Vehkakoski ja Jaakko Olkkonen

5.5m Maailmanmestaruuskilpailut

21.-27.7. 2002

Helsingin Olympiapurjehduksesta oli viime kesänä kulunut päivälleen 50 vuotta. Silloin maassamme tehtiin purjehdushistoriaa kun uuden ajan 5.5 metrin kilpaluokka sai tulikasteensa kansainvälisessä kilpailussa. Silloin veneitä oli 16 ja nyt oli MM-kilpailuun ilmoittautunut 29 venettä. Veneitä oli huomattavasti enemmän, mutta maita oli sen sijaan vähemmän eli 6 maata oli edustettuna. Suomesta oli suurin joukkue 2 modernia, 2 evoluutiovenettä ja 5 klassikkoa. Sveitsistä 7 modernia venettä, Hollannista 2 modernia, 1 evoluutiovene ja 3 klassikkoa, Saksasta 2 modernia ja 2 klassikkoa, Australiasta 2 modernia ja Bahamalta 1 moderni. Kilpailun järjestämistä tukivat Elisa Communications, Nokia ja Rannila.

1. kilpailu

Ensimmäisenä päivänä kirkas sää ja navakka tuuli eteläkaakosta. Lisäksi vanhaa aaltoa tuli lounaan suunnasta. Lähtöalue oli sijoitettu Isosaaren itäkärjen tuntumaan. Suomi koki heti ensimmäisenä päivänä takaiskun kun kulta-Eskon veneen masto tuli varttia vaille lähtöä alas. Alavantti oli katkennut ja masto oli mennyt kolmeen osaa. Saksan Classic Cup vene Aero oli jäänyt satamaan navakan tuulen vuoksi. Tuuli oli kyllä ihan jees, mutta ristiaallokko lähtöalueella oli tosi hankala. Helsingin olympialaisten Teresita oli sen sijaan täysin purjein mukana. Jo Kultapokaalissa oli totuttu bahamalaisten startteihin poijun päästä ja niin myös nyt. Heidän mukanaan siinä päässä oli myös aussi Gordon Ingate My Shoutillaan. Toisessa päässä linjaa oli Chaje ja Pungin ja uuden nimen saanut Banaan eli entinen Tripel. Nimensä se on saanut keltaisen värinsä vuoksi kun kaikki aina puhuvat banaaniveneestä.

Ensimmäiselle ylämerkille tulivat kärkiveneet muutaman sekunnin eroin. Johdossa oli tuore Kultapokaalivoittaja Marie Françoise XV perässään musta vauhtitykki Ali-Baba. Kolmantena oli parhaan lähdön saanut John B, Pungin ja My Shout kannoillaan. Suomen Kandoo oli vasta kahdeksantena vaikka se on juuri tällaiseen kovempaan tuuleen konstruoitu. Paras klassikko rundauksessa oli Caeskop eli suomeksi juustopää. Chaje oli kakkosena n. 5 veneenmitan päässä eli ajassa noin 30 sekuntia. Chajea uhkasivat Willy Lehmann ja Banaan. Chajessa tehtiin spinnun suhteen väärä valinta ja vauhti ei ollut riittävän luja joten Willy ja Banaan pyyhälsivät ohi. Lenssin lopussa jo Figarokin uhkaili. Lähdöstä minuutilla myöhästynyt Wasa oli vielä kaukana. Lenssin aikana oli rata-alueelle tullut iso tumma pilvi, joka antoi lisää tuulta. Alamerkillä Caeskop, Willy ja Banaan menivät oikealle. Chajen oli pakko heittää venda päästäkseen Banaanin 'paskoista'. Chaje meni turhan pitkään vasemmalle, sillä muut, jotka menivät länteen päin saivat pilven mukanaan tuoman 50-70 asteen shiftin ja slöörasivat seuraavalle ylämerkille ja kryssin lopussa se oli viimeisenä. Figaro, Singora ja Sic Em Rex olivat keskeyttäneet. Toisella lenssillä Ali-Babasta katkesi spinnufalli jiipin jälkeen ja se surffasi vesi suihkuten sivutuulessa ykkösenä seuraavalle alamerkille. Menoa oli todella nautinto katsella. Kandoo nousi edellisellä kryssillä kuusi sijaa ja oli toisena. Jokerin jiippi kovassa kelissä meni pieleen ja se broutsasi radalta sivuun ja menetti neljä sijaa. Goddam oli ohittanut edellisellä kryssillä 11 venettä. Wasakin nousi pohjalta juustopään tuntumaan. Klassikoiden ykkösenä oli nyt Willy Lehmann. Viimeisellä alamerkillä lautakunta liputti, että merkki on siirretty uuteen paikkaan (shifti oli n 70 astetta). Niinpä monet lähtivät oikealle normaaliin tapaan. Merkkiä ei ollut siirretty ja moni vene menetti sen takia sijoituksiaan mentyään liian pitkälle oikealle. Ratakilpapurjehdus on myös navigointia! Gullichsen menetti lautakunnan virheen takia kuusi sijaa. Goddam taas hyötyi virheestä kolme sijaa. Oikeasti lautakunnalle oli pitänyt tehdä hyvitys vaatimus – request of redress, mutta ei siihen kukaan viitsinyt ruveta. Päivän kilpailun voitti Ali-Baba, toisena 6 veneenmitan päässä oli My Shout, sitten lähellä toisiaan olivat Marie Françoise XV ja John B. Suomen Goddam oli peräti viides ja Gullichsen oli kahdeksas. Willy Lehmann piti klassikoiden ykköstilansa, toisena oli Caeskop ja kolmantena Wasa II.

2. kilpailu

Seuraavana päivänä käytiin kaksi kilpailua. Tuuli oli asettunut lounaaseen ja puhalsi 5-6 m/s voimakkuudella. Hollannin Hans Nadorp sai veneensä hyvään vauhtiin ja johti kilpailua viimeiselle luoville lähdettäessä. Voiton kuitenkin vei lopulta Ali-Baba. Viime vuoden maailmanmestari Artemis XI oli kolmas. John B ja My Shout kävivät tiukan taiston neljännestä sijasta Bahaman veneen ollessa parempi. Gullichsen ei saanut venettään kunnon vauhtiin ollen yhdestoista. Klassikoiden voittaja oli Caeskop ja toisena oli Suomen Chaje, joka vasta viimeisellä luovilla pääsi Banaanin ohitse. Teresita ja Aero eivät startanneet lainkaan. Rechardt oli saanut aamulla Addam-Addamin lainamaston kuntoon, ehti radalle ja purjehti hyvän tuloksen ollen seitsemäntenä maalissa.

3. kilpailu

Päivän seuraavassa lähdössä purjehdittiin sama rata uudestaan. Nyt Ali-Baba otti johdon jo kilpailun alussa seuranaan Marie Françoise maalilinjalle asti. Kilpailujen vanhin osanottaja 76 vuotias Gordon Ingate teki jälleen hyvän suorituksen My Shoutilla ja oli maalissa kolmas. John B jäi nyt kauas taakse ollen seitsemäs. Gullichsen sai Timo Telkolan purjetrimmauksella veneen vihdoinkin vauhtiin ja oli viides juuri Artemis XI:n perässä. Rechardt purjehti vuoden 1991 veneellään jälleen hyvin ja oli kahdeksas.

Caeskop uusi klassikoiden ykköstilansa ja oli maalissa kuudestoista. Toisena klassikkona oli Chaje. Eli klassikoiden kolme parasta olivat samat veneet kuin edellisessä lähdössä.

Woelgeestin tulos oli dns vaikka se purjehti kilpailun läpi. Lähtöjen väliajalla vene oli kaukana lähtölinjasta kun valmiusviesti annettiin. Vene purjehti myötätuulessa ja koukkasi lähtölinjan alapuolelle, mutta kun se ei kiertänyt starttivenettä sen kilpailu hylättiin.

4. kilpailu

Neljänteen lähtöön tuuli heikkeni edelleen ja kääntyi itäkaakkoon. Tuulen nousemista odotettiin toista tuntia. Juuri ennen lähtöä tuuli oli hieman kääntynyt vasemmalle joten bahamalaisten kanssa poijun päässä starttilinjaa oli ahdasta. Sieltä piti lähteä ja kääntää vasemmalle halssille ja ajaa ulos merelle, jossa tuuli selvästi paremmin. Näin tekivät useat niistä, jotka olivat kärjessä seuraavalla ylämerkillä. Esimerkiksi Chaje sai erittäin huonon lähdön ja ylitti lähtölinjan toiseksi viimeisenä, muuta käänsi heti ulos merelle ja sai veneen hyvään vauhtiin. Ne, jotka menivät kauimmaksi ulos hyötyivät eniten. Ensimmäisellä ylämerkillä johdossa oli Midlife Crisis, muuta vain muutamalla sekunnilla ennen Ali-Babaa. Midlife Crisis jiippasi heti ulos merelle ja Ali-Baba seurasi hiukan myöhemmin. Sitten tulivat Joker 71, Rana ja Marie Françoise muutaman sekunnin välimatkoin. Gullichsen oli yhdestoista, Rechardt kolmastoista. Klassikot tulivat järjestyksessä Caeskop, Chaje ja Banaan. Myötätuuliosuudelle Chaje lähti ulos merelle ja Caeskop valitsi toisen puolen. Alamerkillä Chaje oli ohittanut sen ja lisäksi Goddamin. Kandoo valitsi myös Isosaaren puolen ja putosi muutaman sijan. Kultapokaalin ja Classic Cupin ensimmäinen kilpailu käytiin identtisissä oloissa ja silloin Gullichsen pärjäsi suunnatessaan Isosaaren rantaa kohti, mutta nyt ei sama toiminut. Alamerkillä Ali-Baba oli jälleen johdossa, Marie Françoise oli jo noussut kolmanneksi.

Seuraavalla luovilla Marie Françoise nousi jo toiseksi. Chajen ohitse purjehtivat Isis ja Addam-Addam. Kisa oli tiukkaa ja Caeskop oli yhä takana. Samat temput tehtiin seuraavalla lenssillä. Nyt taas Isosaaren puolella veti hieman paremmin ja klassikkojen johtopaikka vaihtui. Viimeiselle luoville lähti Caeskop johdossa vahtien Chajea. Lopulta Chaje pääsi lähtemään ulos merelle Caeskopin suunnatessa Isosaaren puolelle. Luovin loppupuolella veneet kohtasivat ja Chaje oli nykäissyt kolmen veneen mitan

kaulan. Banaan oli myös lähestynyt ulkokautta uhkaavasti. Chaje sai tehokkaasti pidettyä Caeskopia ja 'ajatti' sen vähitellen Banaanin peittämäksi. Nyt Chaje otti molemmat taktiseen pitoon jolloin moderni Candida pääsi loppumetreillä molemmista Chajen kilpailijoista ohitse.

Neljän kilpailun jälkeen johdossa oli nyt Ali-Baba 3(4) pisteellä (huonoin tulos poistettu). Seuraavina olivat Marie Françoise 7(9)p, My Shout 11(19)p, Maïtresse 11(23)p, Artemis 14(24)p ja John B 15(22)p. Sitten seitsemäntenä oli Joker 23(37)p, Midlife Crisis 23(36)p, Kandoo 24(37)p ja Rana 26(38)p. Klassikoissa tilanne oli seuraava: parhaana oli Caeskop 50(71)p, Chaje 56(78)p, Banaan 61(83)p, Wasa 63(88)p, Willy Lehmann 64(92)p, Geisha 66(90)p, Remi 73(103)p, Aero 79(109)p, Teresita 80(110)p ja Figaro 82(112)p.

Illalla mentiin Sipooseen Fazerin perheen järjestämään juhlaan, jossa edesmenneen Peter Fazerin muistoksi perustettu Fazer Memorial Trophy jaettiin neljännen kilpailun voittajalle.

5. kilpailu

Neljättä kilpailupäivää leimasi huono olo liiasta juhlimisesta edellisenä iltana ja tuulen kääntyminen useaan otteeseen. Viidenteen kilpailuun tehtiin uusintalähtö. Takaisinkutsutussa lähdössä kaikki veneet ryhmittyivät poijun päähän Bahaman veneen mukana. Uusintalähdössä vain osa veneistä oli poijulla ja tietysti John B. Wasa ja Addam-Addam lähtivät hyvin poijun puolelta. Poijun puolelta, mutta hieman myöhässä lähtivät vasemmalla halssilla John B, Zorina, Midlife Crisis, Marie Françoise, Kandoo, Willy ja Goddam. Starttiveneeltä lähtivät My Shout, Rana, Ali-Baba, Artemis, Joker ja Pungin. Ensimmäisellä luovilla tapahtui iso shifti vasemmalle ja oikeassa paikassa olleet hyötyivät. Ylämerkillä kärki oli seuraava: My Shout, John B, Kandoo, Artemis, Joker, Marie Françoise, Addam-Addam, Ali-Baba, Zorina ja Goddam. Hyvä tulos suomalaisilta, kaikki neljä modernia kymmenen sakissa. Hyvän ensimmäisen kryssin tekivät myös Caeskop ja Wasa. My Shout johti edelleen alamerkillä. Kandoon takana pysyivät Artemis, Marie Françoise, Addam-Addam, Joker ja Ali-Baba. Caeskop ja Wasa nousivat yhden sijan lenssillä. Edellisessä kilpailussa kärjessä purjehtinut Midlife Crisis oli nyt klassikoiden seassa sijalla 24. Toisella luovilla järjestys muuttui johtoporukassa. Ykköspaikan otti John B ja piti sen maaliin asti. Ali-Baba nousi kolme sijaa ja oli vasta viides maalissa. Kandoo putosi

kuudenneksi. Viimeisellä luovilla Zorina nousi lähelle ollen seitsemäs. Klassikoiden järjestys oli Caeskop, Wasa, Chaje, Geisha, Banaan, Willy Lehmann, Remi, Teresita, Aero ja Figaro.

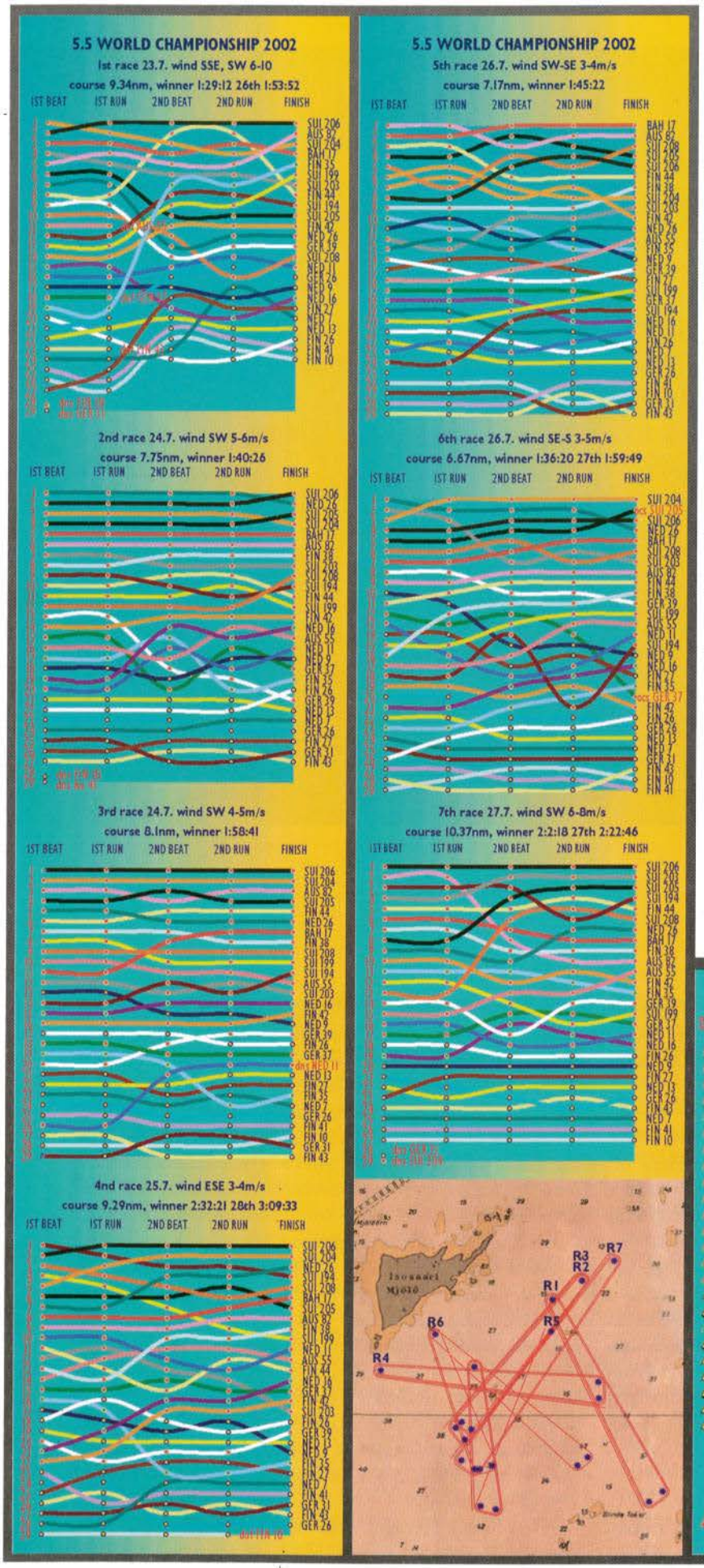
6. kilpailu

Kuudes kilpailu purjehdittiin samana päivänä. Tuuli oli lähtöhetkellä kaakossa, mutta kääntyi etelään veneiden saapuessa ensimmäiselle ylämerkille. Rata muutettiin vasta toista kryssiosuutta varten. Ensimmäisen kryssin parhaat olivat Maïtresse, Pungin ja Marie Françoise sekä klassikoista Caeskop ja Wasa. Ensimmäisellä luovilla parhaan tuloksen sai kun melko pian lähdöstä lähti oikealle, mistä uusi tuuli oli tulossa. Ensimmäisen lenssin jälkeen Marie Françoise oli mennyt kärkeen ja piti sen loppuun asti. Artemis ylitti maalilinjan toisena, mutta sen purjehdus hylättiin varaslähdön takia ja toisen tilan vei Ali-Baba. Klassikoissa järjestys oli Caeskop, Wasa, Chaje Willy Lehmann.

7. kilpailu

Tuuli vaihteli päivittäin ja viimeisessä kilpailussa puhalsi reipas 8 m/s lounaistuuli. Marie Françoise oli jo varmistanut hopeamitalit eikä se lähtenyt kilpailuun mukaan. Sen sijaan kultamitalit jo varmistanut Ali-Baba oli mukana ja se hallitsi kilpailua alusta loppuun. Mitaleista pronssiset olivat vielä 'jakamatta' ja niistä taistelivat My Shout ja John B. Ensimmäisen kierroksen jälkeen My Shout oli kakkosena ja John B vasta kuudentena. Toisella luovilla My Shout kuitenkin putosi kakkossijalta kahdeksanneksi John B:n taakse ja pronssimitalit menivät bahamalaisille. Klassikoissa käytiin kamppailu hopeamitaleista. Chaje johti klassikoita alusta loppuun. Chajen ja Wasan väliin tarvittiin kaksi venettä. Ensimmäisen kryssin jälkeen välissä oli neljä venettä ja seuraavan lenssin jälkeen kaksi Isis ja Caeskop. Isis pääsi Chajen ohitse ja välissä oli enää yksi vene jolloin Wasa ja Chaje olivat tasapisteissä. Wasa sai hopeamitalit kun sillä oli neljännen ja viidennen kilpailun hyvät sijoitukset. Evoluutioveneitä oli kaksi ja niiden lopullinen järjestys ratkesi myös vasta viimeisessä kilpailussa. Ennen viimeistä kilpailua Isis johti Goddamia yhdellä pisteellä. Kilpailu päättyi Goddamin hyväksi kun se oli 13. ja Isis oli 18.

Kilpailuissa jaettiin myös erikoispalkinnot parhaille vintage klassikoille. Vintage klassikot ovat puisia klassi-

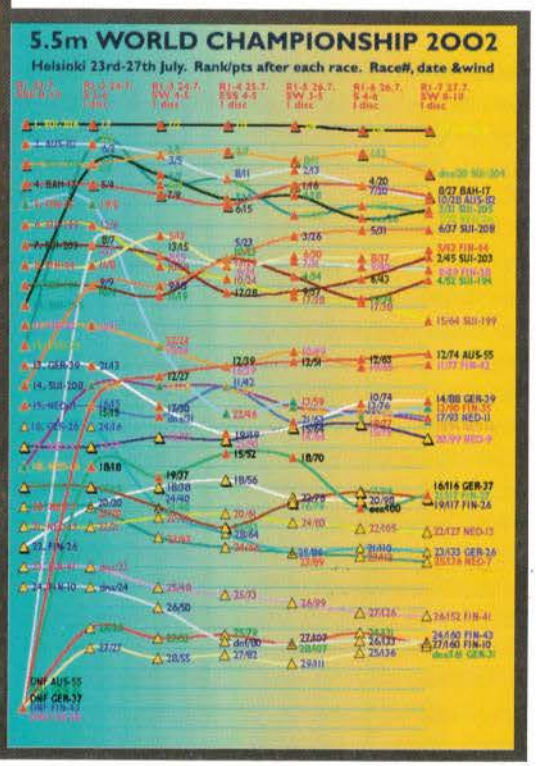


koita, joihin muutoksia ei ole tehty. Niissä ei voi olla erillistä peräsintä jne. Vintage klassikoiden tulos laskettiin veneiden keskinäisten sijojen mukaan ja tulos oli seuraava: 1) Chaje 3, L-26, 4-1-1-1-2-2-1 8.0 p. 2) Wasa II, FIN-27, 1-4-3-3-1-1-2 11.0 p. 3) Banaan, NED-13, 3-2-2-2-4-3-3 15.0 p. 4) Geisha, NED-7, 2-3-4-4-3-4-4 20.0 p. 5) Remi, FIN-41, 5-dns-5-5-5-6-5 31.0 p. 6) Teresita, FIN-10, 6-dns-6-dnf-6-5-6 36.0 p.

Päätösjuhlassa jaettiin erikoispalkintoja: Elegantein vene Maïtresse, erikoisin vene Aero (mm. puumasto), vene Helsingin olympialaisista Teresita, paras vene dacron purjein Zorina, nuorin vene Joker 71, vanhin purjehtija Gordon Ingate 76v., nuorin purjehtija Matias Muoniovaara 17v., paras nainen Ans Roth. Lisäksi Kaag Classic Cupin edellisille voittajille annettiin siniset muistolasit.

Kilpailut onnistuivat purjehduksellisesti loistavasti. Kaikki purjehdukset saatiin vietyä läpi. Viimeksi näin kävi Garda-järvellä vuonna1999.

Taulukot lähdöttäin kertovat sijoitusten vaihtumisen sekä tuuli- ja ratatiedot. Alhaalla keskellä käytössä olleet kilparadat. Oikealla alhaalla loppusijoitukset.

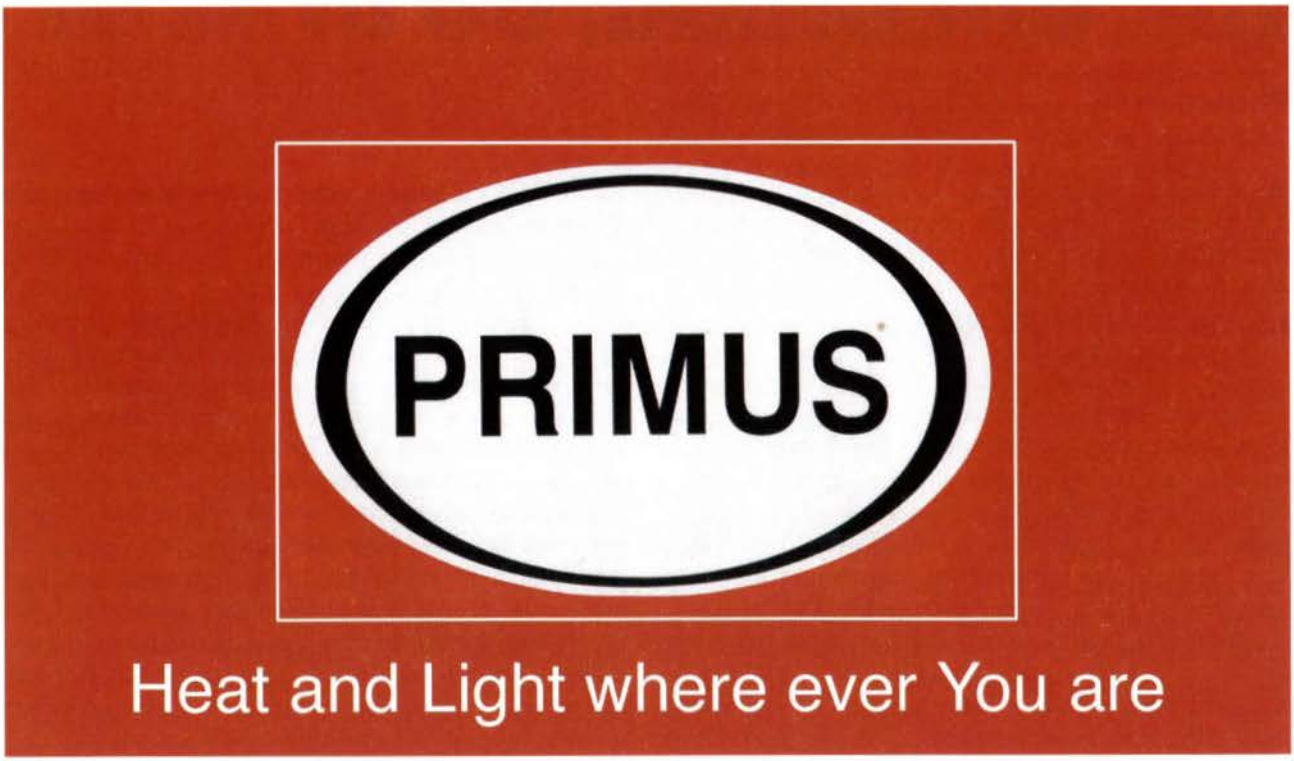


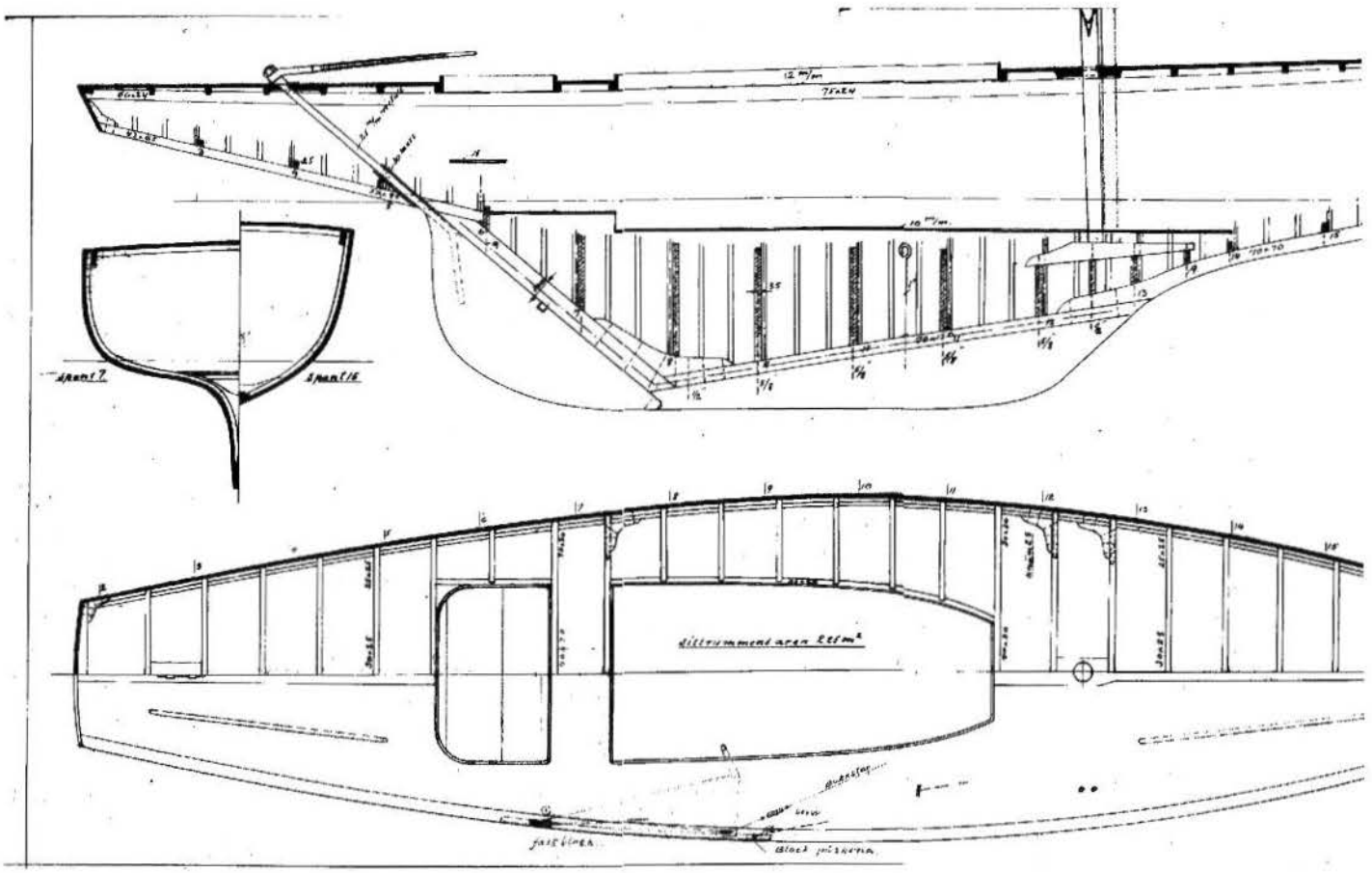
Tulokset:

pvm & tuuli m/s: 23.7. SSE-SW 8-10; 24.7. S 5-6; 24.7. SW 4-5; 25.7. EES 4-5; 26.7. SW-SE 3-5; 26.7. SE-S 4-6; 27.7. SW 8-10

sija) no, vene, seura, perämies, miehistö R1-R2-R3-R4-R5-R6-R7 P suunn. vuosi

1) SUI-206, Ali-Baba, TYC, Bruno, Flavio & Renato Marazzi 1-1-1-1-5-2-1 7p. Schmidt '02 2) SUI-204, Marie Françoise XV, TYC, Jürg Menzi, Jürg Christen, Daniel Stampfli 3-4-2-2-8-1-dns 20p. Schmidt '01 3) BAH-17, John B Once Again, NYC, Gavin McKinney, Craig Symonette, Lars Horn Johannessen 4-5-7-6-1-4-8 27p. Schmidt '05 4) AUS-82, My Shout, RSYS, Gordon Ingate, Mark Downer, James Bevis 2-6-3-8-2-7-10 28p. Peterson '93 5) SUI-205, Artemis XI, SCStM, Ronald Pieper, Daniel Schenker, Ralph Junker 10-3-4-7-4-ocs-3 31p. Schmidt '01 6) NED-26, Maïtresse, RYCK, Hans Nadorp, Frans Van Schellen, Erik Wesselman 12-2-6-3-11-3-7 32p. Schmidt '02 7) SUI-208, Joker 71, ZYC-SCE, Thomas Sprecher, Felix Meier, Daniel Sprecher, Raya Timmers 14-9-9-5-3-5-6 37p. Schmidt '02 8) FIN-44, Kandoo, NJK, Jussi Gullichsen, Seppo Ajanko, Timo Telkola 8-11-5-13-6-8-5 43p. Peterson '96 9) SUI-203, Pungin, YCM, Hans-Peter Schmid, Christof Wllke, Ans Roth 7-8-13-17-9-6-2 45p. Schmidt '01 10) FIN-38, Zorina, HSK, Esko Rechardt, Lauri Rechardt, Markus Mannström dns-7-8-9-7-9-9 49p.Stil '91 11) SUI-194, Midlife Crisis II, ZYC, Thomas Escher, Walter B. Kielholz, Martin Egli 9-10-11-4-19-14-4 52p. Schmidt '95 12) SUI-199, Rana, DSC, Felix Bibus, Jürg Kellner, Jürg Stocker 6-12-10-10-17-11-15 64p. Schmidt '96 13) AUS-55, Sic Em Rex, RSYS, Colin Ryan, Marc Ryan, Magnus Borg dnf-15-12-12-12-12-11 74p. Murray '94 14) FIN-42, Addam-Addam, HSS, Anssi Kienanen, Jussi Martio, Janne Kilappa 11-13-15-16-10-19-12 77p. Still '94 15) GER-39, Candida 3, SVA-Ö, Jens Cornelsen, Claus Müller, Thommy Thomsen 13-21-17-19-15-10-14 88p. Peterson '94 16) FIN-35, Goddam, IVK, Jorma Savolainen, Antti Aliklaavu, Matias Laitinen 5-19-22-22-13-18-13 90p. 1. evoluutiovene, Still '89 17) NED-11, Woel Geest, RYCK, Piet van Opzeeland, Geneviève van Dijk, Willem Timmers 15-16-dns-11-21-13-17 93p. Murray '90 18) NED-16, Isis, WSVB, Jeroen de Vries, Peter Parmentier, Linda Rijkuiter 18-14-14-14-20-16-18 94p. 2. evol, Lexcen '88 19) NED-9, Caeskop, WSVB, Frank van Monsjou, Henk Gorter, Ralph Bok 17-17-16-21-14-15-20 99 p. 1. klassikko cl, Chance '68 20) GER-37, Singora, FSC, Hans Köster, Max Droege, Christian Halbig dnf-18-19-15-18-ocs-16 116p. Murray '90 21) FIN-27, Wasa II, NJK, Antti Linnovaara, Pasi Palmu, Alpo Kaakinen 19-25-21-23-16-17-21 117p. Luders '63 22) FIN-26, Chaje 3, M, Matti, Uula & Matias Muoniovaara 22-20-18-18-22-20-19 117p. Luders '64 23) NED-13, Banaan, WSVW, Sander van der Post, Arend Jan Pasman, Jan-Hein Philippona, V. Bredero 21-22-20-20-24-22-22 127p. Noverraz '63 24) GER-26, Willy Lehmann, LYC, Hauke Wulf, Dietmar Löhndorf, Goetz Diekmann 16-24-24-28-25-21-23 133p. Lehmann '65 25) NED-7, Geisha, WSVB, Pim Cappelle, Jan Willem de Vrijer, Maurice Mulder 20-23-23-24-23-23-25 136p. Hunt '62 26) FIN-41, Remi, HSS, Kimmo Kienanen, Mikko Hirvi, Antti Kaarto 23-dns-25-25-26-27-26 152p. Ohlsson '64 27) FIN-43, Figaro, EM, Pekka, Panu & Matti Ervamaa dnf-27-28-27-29-25-24 136p. Luders '64 28) FIN-10, Teresita, NJK, Jan Ahlskog, Minna Ahlskog, Jorma Ehrnrooth 24-dns-26-dnf-27-26-27 160p. Laurin '52 29) GER-31, Aero, SVI, Henning Ueck, Hauke Ueck, Jörn-Ole Hansen dns-26-27-26-28-24-dns 161p. Lehmann '68





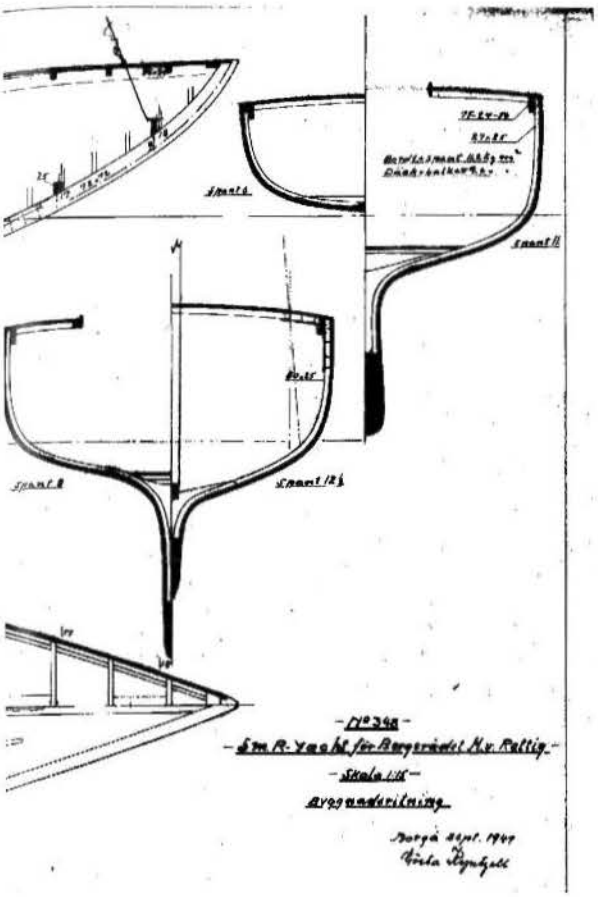
Int. 5m Diana, 55 år (1948-2003)

Olof Malmström

Med anledning av Dianas 55 års jubileum har följande historiska tillbakablick gjorts. 5-m klassen hade ju som bekant en stor betydelse för ASS under tiden före och efter II världkriget. Klassen stod för det internationella kappseglingsutbytet, främst med Sverige.

Diana, L-29, byggdes år 1948, dvs. när femmornas egentliga glansperiod började vara slut. Efter andra världskriget, när kappseglingsutbytet mellan Sverige och Finland återupptogs, visade sig de finska förkrigskonstruktionerna totalt underlägsna sina svenska konkurrenter. I Sverige hade 5-metersklassens utveckling fortsatt under kriget, där konstruktörer som Tord Sundén, Tore Holm, Roy Scherman och inte minst legendariske Arvid Laurin varit mycket aktiva. Inom Airisto Segellsällskap, A.S.S, där femmorna hade en stark förankring, började en livlig aktivitet efter krigen, främst under ledning av kosntruktören Jarl Lindblom och Dr. Hans v. Rettig. År 1945 skeppades sålunda v. Rettigs Marianne (Jarl Lindblom, 1941) med ångbåt till Sverige, där hon i Sandhamn fick se sej slagen av Sunny (Tore Holm, 1943), K.S.S.S. seglad av G.Jacobsson under seglingarna om "The International Five Metre Cup" (1, 2)

Jarl Lindbloms nykonstruktion från år 1946, Laura, fick under sitt första år möta på det hårda svenska motståndet, först under tävlingarna om den av A.S.S. uppställda Bore-pokalen. Bore-pokalen vanns av Sunny. Senare samma sommar fick Laura och Jarl Lindblom i uppdrag att segla om"The International Five Metre Cup". Förutom Sverige och Finland, deltog även Danmark och Holland. Seglingarna och pokalen vanns i utklassningstil av Gullmar III, Arvid Laurin (Arvid Laurin, 1943) . Sommaren 1947 seglade Laura igen om Bore-pokalen, som denna gång vanns av Sjöråtu (även hon en Laurin-konstruktion). Pokalen erörades för alltid av K.S.S.S.. Laura och A.S.S. fick igen representera Finland under seglingarna om Int. 5-meters pokalen, som vanns av Sunny, K.S.S.S. (1).



International 5-metre, Diana, L-29

Det är mot bakgrunden av ovanstående som beställningen av en ny "utmanare" till A.S.S. bör ses. Hans v. Rettig beställer 1947 en nykonstruktion av Gösta Kyntzell. Hon byggs på Wilenius Båtbyggeri (de tidigare Åbo-femmorna var byggda i Åbo) i mahogny. Konstruktionen (Nr.348) döps till Diana, och får segelnummer L-29. Måtten är följande:

L.Ö.A.	8,54 m
L.W.L.	5,83 m
Bredd	1,82 m
Segelarea	21,27m^2
Deplacement	1,55 ton

Konstruktionen påminner till en del om de senare svenska konstruktionerna, med skarpa slag och lådformig akter. Diana skulle bli en hårdvindsbåt, till motsats från de tidigare A.S.S. femmorna, främst från Lindbloms ritbord (3). När Diana sommaren 1948 gör entré vid A.S.S. årskappsegling förd av Åke Andrée visar hon igenast goda tag genom att komma först i mål bland 7 startande. Diana fick samma sommar i uppdrag att tävla om den av K.S.S.S. på nytt uppställda Bore-pokalen. Åtta ekipage var med i tävlingen, som igen vanns av Sunny (1).

Utmanaren

Sommaren 1949 ordnades för första gången seglingarna om Int. 5-m Cup i Åbo (1). I uttagningstävlingarna deltog Diana, Marianne samt för året nya Linda, konstruerad och seglad av Jarl Lindblom. Resultatet blev att Diana fick uppdraget. Tävlingen gick av stapeln på Erstan, och som försvarare var Sverige med Sunny. Trots att Sunny tog tre raka segrar, var seglingarna spännande, och den första seglingen vann Sunny med endast 22 sekunder. 1949 representerade Diana också A.S.S. under seglingarna om Borepokalen i Sandhamn. Tio yachter deltog, och Diana placerade sig som sjätte i poäng. Segrade gjorde Rano, S.S. Vega (Tore Holm 1943).

1949 deltog åtta femmor i Åboregattan, av vilka tre seglade under utländsk flagg. U.S.A. representerades av Dr. Chance med Tack (Tord Sundén, 1943), medan Sunny och Saga (Tore Holm, 1943) representerade Sverige. De finländska färgerna försvarades av Linda (Jarl Lindblom 1949), Linnea (num.Why-Not, Birger Slotte, 1936) , Marianne, Gesi (Tore Holm, 1939) och Diana, samtliga förande A.S.S. flagg. Dianas placeringar i de tre första seglingarna som vanns av Saga respktive Tack framgår inte ur källan (4,5). I den fjärde seglingen segrade Diana knappt, och lyckades spränga den utländska segerraden.

1950 tävlade igen Diana förd av Åke Andrée om "The International Five Metre Cup" i Sandhamn. Försvarare var igen Sunny. Sunny hemförde pokalen med tre segrar mot en för Diana. Att Diana var en hårdvindsbåt, framgick under seglingarna. Sunny var klart snabbare i lätt vind, medan Diana var snabbare då vindstyrkan överskred 6-7 m/sek (4).

Samma år deltog Diana i Sandhamns-regattan. 15 femmor på startlinjen. Första dagen bjöd på stormig havskappsegling ute på havsbanan. Diana kom i mål som tvåa. De följande dagarna dominerades av svaga, växlande vindar, och när regattan var slut var Dianas placering sjätte (4).

Diana seglade om "The International Five Metre Cup" igen år 1951. Motståndare var igen Sunny, som utgick som segrare igen med tre segrar mot en för Diana. Sista seglingen var jämn, med Diana i ledningen på första kryssen. Vinden mojnar, och Sunny går förbi. På sista kryssen ökar igen vinden, och Diana knappar in på Sunnys försprång som vuxit till 10 minuter. I mål skiljer knappa 2 minuter till Sunnys fördel (8).

Diana utmanade igen 1952 och 1955 utan att lyckas hemföra "The International Five Metre Cup". 1955 var motståndaren i Sandhamn Rödnäbba (Roy Scherman, 1945), som i den lätta vinden tog tre raka segrar (9). Efter Cupseglingarna vidtog seglingana om Bore-pokalen, med 11 femmor på startlinjen, Diana som enda finländska yacht. Fjärde plats i första seglingen, efter att ha legat först efter första kryssen och den därpå följande slörbogen. Sunny segrar, följd av Rödnäbba och Mara (ex. Gullmar III). I andra delseglingen gick segern till Rödnäbba, med Diana igen på

en fjärde plats. Tredje seglingen vanns igen av Rödnäbba som därigenom tog hem Bore-pokalen (9).

1955 deltog Diana också i K.S.S.S jubileumsregatta i Sandhamn. Totalt deltogöver 300 yachter, däribland 17 st. femmor. Diana fick placeringarna 7,4,2 och 3, vilket totalt ledde till en tredje plats. Segern gick till Rödnäbba, och Sjöråtu (Arvid Laurin, 1940) blev andra (9).

Seglingar i Finland

Diana deltog flitigt i kappseglingar ordnade av A.S.S., och seglade hem mycket silver åt sin ägare. Bland pokalerna kan nämnas "Amy och Anton Ericssons kanna", " Mustfinnö varvs vandringspris" , "Mustfinnö varvs nya vandringspris" , "Bolofsundspokalen" och "H.v. Rettigs pokal", samtliga dessa med äganderätt (6).

Diana deltog flitigt också i andra inhemska regattor. 1952 erövrade hon tre första pris i Gråhararegattan i Helsingfors, och 1951 två andra pris och ett första pris i Hangö-regattan. Segrare totalt var Tack. (1,8).

Intresset för 5-m klassen avtog, inte minst för att den nya 5.5:an introducerats. Det ledde också till att Diana främst seglades i Åbo vattnen, där hon ännu 1961 förekommer i protokollen. Eftersom inga kapseglingar förekom i 5-meters klassen hade v. Rettig ingen användning för Diana, och 1963 och 1964 låg hon på land på det Rettigska varvet i Mustfinnö.

Professor Pekka Vuoria, som bodde granne till varvet, lyckades med hjälp av varvets förman övertala v. Rettig att sälja Diana. Normalt brukade v. Rettig inte sälja sina gamla kappseglings yachter, utan de förstördes i regel genom att brännas upp, sägs det. Diana såldes på det villkor, att hon inte mera fick kappsegla. Några dagar efter affären anländer en av Wallenbergarna ombord på yachten Refanut till Mustfinnö. Han hade tänkt köpa Diana som "sparring-båt", men det var för sent. Affären var redan gjord. På detta sätt blev Diana kvar i Finland (10).

Vuorias seglade Diana under de följande 22 åren, men kappseglingar deltog hon inte i, som avtalat. Några detaljer från de åren har inte undertecknad, men Matti Vuoria kunde säkert berätta om Dianas seglatser mellan 1964 och 1986.

Som en kuriositet kan nämnas, att en stor del av de priser som Diana seglat hem förd av Åke Andrée mellan åren 1948 och 1963, finns uppställda i en monter på Svenska Klubben i Åbo.

Internationella 5-m Förbundet grundas

När Professor Christoffer H. Ericsson under medlet av 1980-talet arbetar för att återuppliva klassen, köper han Diana år 1986 av Matti Vuoria. Christoffer seglade med Diana sommaren 1986, och deltog bl.a. i Viaporin Tuoppi. 1987 köper undertecknad den ruffade Lindblomritade femman Magdalen (1944) av Douglas Reincke, och kommer på så sätt med i "femma-projektet". Under sensommaren seglar undertecknad en del med Diana, eftersom Christoffer från Sverige köpt femman Lill-Ulla (Tord Sundén, 1945). I december 1987 undertecknas köpebrevet, och Diana blir min.

Int. 5-m Cup, 1949, Sunny och Diana (Fotograf okänd)
Diana på 2000 talet på Erstan, Foto Roger Nylund

Under min tid har Diana återförts till ASS, där hon inregistreras 1989. Under de första åren deltog jag flitigt i olika regattor, bland annat i Hangöregattan mellan 1988 och 1995 och i ASS femma-seglingar på Erstan. Dessutom har jag två gånger deltagit i Sandhamns-regattan (1990 och 1997, samt i femma-kappseglingar på Åland (1993, MSF och 1995 ÅSS). Dessutom har jag deltagit i distanskappseglingar i Åbo-trakten. Som bästa resultat räknar jag en tredje plats i Pyytinkari seglingen år 1993, samt totalseger och seger i LYS III i samma kappsegling följande år. Diana är en snabb båt, men placeringarna har varierat. Bästa placering i Hangö-regattan har varit en fjärde plats år 1991.

Diana har genogått flera omfattande reparationer. Bland annat förnyades hela däcket inklusive samtliga däcksbalkar år 1990. Samtliga brutna spant (inalles 18 st.) är utbytta 1997-1998. I dag är Diana i mycket gott skick, men på grund av olika orsaker har kappseglingsdeltagandet under de senare åren varit lågt.

Diana ligger nu upplagd och "konserverad" på Runsala i gamla Åbo Båtvarvs hall. Hon var inte sjösatt sommaren 2002 på grund av min utlandsvistelse.

Planen är att igen sjösätta henne när vi flyttar tillbaka från Kanada om ett par år.

Källor:
1.L.Doepel, "I femmornas tid", ASS 100 års jubileumsbok 1965
2. Christoffer Ericsson, "5-m klassen återuppstår", Hufvudstadbladet, 27.6. 1987
3. Christoffer Ericsson, muntligt meddelande, 1999
4. Herrick Baltscheffsky, Frisk Bris, 1949
5. G.-F. Mustelin, muntligt meddelande, 1999
6. Resultat, ASS 100 års jubileumsbok 1965
7. Frisk Bris, Kappseglingsresultat 1951
8. A.S.S. årsbok 1951
9. C-O. Tallgren, "På jakt med Diana", A.S.S. årsbok 1956
10. Matti Vuoria, personligt brev, 1996
11. Dianas loggböcker, 1988-2002

CASTRÉN & SNELLMAN

Täyden palvelun liikejuridiikkaa

Asianajotoimisto Castrén & Snellman Oy on yksi johtavista ja suurimmista kotimaiseen ja kansainväliseen liikejuridiikkaan erikoistuneista asianajotoimistoista Suomessa. Asiakkaidemme liiketoiminnan tunteminen (Business Orientation) on keskeistä toiminnassamme. Toimistossamme työskentelee tällä hetkellä yli 120 henkilöä, joista yli 70 on juristeja. Toimimme Helsingin lisäksi myös Jyväskylässä ja Pietarissa.

Castrén & Snellman Oy
Asianajotoimisto
PL 233 (Erottajankatu 5 A)
00131 HELSINKI
Puhelin 09 228 581
Faksi 09 601 961, 655 919

www.castren.fi

tacktick®

Wireless Electronics

micronet

the ***NEW*** wireless networking system

powered for life by the environment

Wireless - *what's in it for you?*

- New Micronet wireless network for fast wireless data distribution anywhere on your boat
- Solar powered - no need for on board power supplies
- No installations - no wires to run or holes to make
- Total flexibility of location
- Systems tailored to suit your needs - simple to choose and operate
- Simple to update, modify and integrate/remove components
- Simple to maintain - increased life expectancy and security
- NMEA 0183 compatible
- Submersible to 10 metres
- Giant wide angle displays with up to 38mm digits
- Backlighting to 3 levels

the world leaders in solar-powered marine instruments

MARNELA

Isonsarvastontie 8, 00840 Helsinki
Tel: 09 6841 7600, Email: pete.karto@marnela.fi

www.tacktick.com

ASKONPAINO OY
Lönnrotinkatu 32 C, 00180 Helsinki, puh. (09) 612 2270, fax (09) 643 688
www.askonpaino.fi

Kulttuuriperinnön vaalimiseksi

Träbåtsrenovering

Kimmo Kienanen

Thomas Larsson valmistui rakennusmestariksi, mutta ryhtyi kokopäivätoimiseksi venepuusepäksi 1974. Hän on kirjoittanut toistakymmentä vuotta arvostettuun ruotsalaiseen harrastajalehteen "Veteranbåten".

Vuosikymmenten kokemus puuveneen korjaamisesta näkyy kirjan kirjan alkumetreiltä. Eikä pelkästään kokemus korjamisesta, sillä rakennusmestarin koulutus näkyy veneen rakenteen ja konstruktion ymmärtämisenä. Thomas Larsson kertoo itse:

"Kun entisöin erilaisia puuveneitä näen kuinka suunnittelijat ja veneenrakentajat ratkaisivat erilaisia ongelmia. Myöhemmin opin näkemään veneestä suunnittelijan ja rakentajan. Tämän saaminen näkyville veneen entisöinnissä on mielenkiintoinen tehtävä. Jos tehdään muutoksia alkuperäiseen rakenteeseen, on se tappio kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta.Jos entisöidään muutettu vene ajalle tyypilleksi mutta ei alkuperäiseksi, ollaan kaukana museaalisista arvoista."

Rakkaus puuveneeseen ja sen entisöintiin näkyy kirjan joka sivulla. Alkuperäisyys ja säilyttäminen ovat tärkeitä sanoja, mutta Thomas ei kavahda uusia menetelmiä ja välineitä vanhan korjaamisessa. Kaiken pitää tapahtua veneen omilla ehdoilla.

Sisällys

Kirjan sisällysluettelosta voidaan todeta alkusanojen perässä olevan muutamien sivujen mittaisen johdannon sisältävän pohdintoja puuveneen merkityksestä maailmankaikkeudelle:

Käyttö- vai veteraanivene? Hoitaa tai entisöidä? Purjeveneet ovat käyttöveneitä. Käytä venettä ensin, entisöi vasta sitten.

Sisällys jakaantuu kahdeksaantoista lukuun. Veneen ostamisen opastus tulee vasta viidennessä luvussa, ensimmäisenä lienevät tärkeimmät eli ylläpito vesillä ja talvisäilytys. Näissä käydään läpi kaikki olennainen ja pienetkin asiat ja annetaan neuvoja asioissa joita ei tulisi aina ajatelleeksi.

Seuraavaksi käsitellään veneen hoitoa, puupuhtaaksi hiomista ja pintakäsittelyä.

Liimata vai ei?

Kuudes luku käsittelee perustavaa laatua ja juuri nyt ajankohtaistta kysymystä liimaamisesta. Ensimmäinen liimasaumainen vene oli 1938 valmistunut kuutonen *Lillevi* ja sitä ennen veneen rakenteellinen lujuus ei tullut liimasta vaan oikeasta mitoituksesta ja riittävän tiheästä ruuvi- ja niittimäärästä. Thomas Larsson pohtii liiman merkitystä veneen entisöinnissä ja alkuperäisen rakenteen säilyttämisessä. Liimattua rakennetta ei voi enää purkaa kuten alkuperäistä liimaamatonta, mutta jos veneelle voidaan antaa lisävuosia modernilla liimalla niin sekin on tärkeää ja säilyttävää.

Tärkeintä on kuitenkin ymmärtää veneen sielunelämää. On turhaa ja joutavaa tiivistää vuotavan laudoituksen epoksiliimalla samalla kun vuotavan kannen takia laudoituksen sisäpuoli ja pilssi on jatkuvasti markänä. Thomas painottaa liimojen käytössä kokonaisuuden ja käyttötarkoituksen oivaltamista.

Lähes täydellinen

Kirjan parasta antia on sen yksityiskohtaiset ohjeet ja pikkutarkka kuvitus. Siinä käydään läpi kaikki se, jonka venepuuseppä on koulutuksessaan oppinut. Puumateriaalit, työkalut ja -menetelmät, puun saumaus, puu- ja teräskaaret, liimasaumaus, laudoitus, tasa- ja limisaumaisen laudan vaihto, kansi ja ylärakenteet, sisutus ja mastot.

Kirjassa on kaikkiaan 246 sivua ja runsas ja hyvä kuvitus. Kirja sopii jokaisen puuveneilijän peruskirjastoon. Kirjaa myy Suomessa ainakin Akateeminen Kirjakauppa ja sen hinta on 44,50 ja kustantaja Nautiska Förlaget.

Blandat om 8mR-VM i Helsingfors 2002

- tack,förlåt, åsikter, kommentarer, mm.

Det är för mig svårt att objektivt bedöma i vilken utsträckning VM-tävlingarna, arrangemangen osv. varit lyckade eller ej.Som representant för Finlands 8mR Förbund har jag i olika former försökt tacka alla arrangörer, vår egen arrangörskommittee inklusive alla makar,flick-och pojkvänner o. barn, deltagarna, sponsorerna, media mm. som så uppoffrande gjort det möjligt att vi tillsammans kunde arrangera det största VM:t någonsin med hela 39 åttor på startlinjen. Trots att tävlades blodigt ute på banorna, tycker jag att vi på land kunde behålla "den stora åttametersfamiljeatmosfären".

För säkerhetens skull så här i efterskott; förlåt till er alla som råkade ut för förargelser och tack till alla som ej redan blivit avtackade.Hoppas innerligt att de flesta begav sig hem relativt nöjda.

Grattis ännu en gång till vinnarna!

Tanken på att få arrangera VM i Finland (igen) dök upp år 1998. Under VM i Genève detta år antyddes det att år 2002 kunde vara OK, vilket bekräftades 1999 i Rochester. Under VM i Porto Santo Stefano år 2000 kunde man känna att det fanns ett stort intresse för vårt VM i Finland 2002. Detta bl a enär det tidigare arrangerats tre lyckade VM:n i Finland. Och kanske även för att vi kunde börja marknadsföringen så tidigt.

Arrangemangen av ett VM består naturligtvis av många viktiga olika delområden. Några speciellt viktiga anser jag de följande vara: a) val en arrangörsförening med tillräcklig erfarenhet b) en tillräcklig budget c) transporter, och sist men inte minst d) val av de rätta personerna för de olika funktionerna; personer med kunskaper, tid och intresse.

Vi hade alltså (hela) fyra år på oss att både "lobba in" Finland och framförallt att i tid få igång projektet. Detta var viktigt inte minst med tanke på.

Nödvändigheten att få ihop den ovannämda budgeten, som i vårt fall gick upp till ca 200.000. Euro. Mycket glädjande var att så många finska bolag ansåg det värt att sponsorera vårt VM. Det var lyckosamt att Suunto ville använda sig av vår regatta som testtävlingar för sitt nya Suunto M-9-instrument.

Eftersom det finns ca 180 åttor utspridda över hela världen är 8mR-klassen sällsynt favoriserad i och med att vi har en superb klassekreterare i John Lammert van Beuren. John håller på ett beundranvärt sätt både samman klassen och sköter om informationen.

John bidrog även till att vi fick många internationellt meriterade och duktiga seglare som ställde upp.

Vi som anordnade VM:et bestod i stort av tre grupper: Åttameters-arrangörskommitteen, IEMA (=det Internationella Åttametersförbundet) och NJK. Dessutom beslöt i redan år 1999 att ha visst samarbete med 5,5-metersklassen som även de fått VM och Guldkuppen för år 2002. Slutresultatet var att vi bl a koordinerade tävlingsdatumen och delade på den internxationella tävlingsjuryn, som för övrigt utgör en stor kostnad. Att de båda VM:n arrangerades samtidigt betydde att rörde sig ca 340 kappseglare och uppskattningsvis därtill samma antal i form av stödtrupper i Helsingfors.

I Finland är vi lyckligt lottade då vi potentiellt kan ordna VM (åtminstone) både i Hangö (t.ex. HSF) och i Helsingfors (t.ex. NJK o. HSS). HSF hade ju framgångsrikt arrangerat 6-meters VM år 1999. Att det sedan blev Helsingfors och NJK även denna gång berodde främst på det Internationella Åttermetersförbundets huvudsponsor Cartiers önskemål; "money talked"! Förutom NJK vill jag också tacka HSS som även de på ett utmärkt sätt, under tre dagars tid, arrangerade tune-up-racen, de öppna finska mästerskapen.

Då det inte är möjligt att transportera en åtta på en trailer, är logistik och transporter, oftast i containers, av högsta vikt om vi vill locka till oss många deltagare från kontinenten och USA och Kanada. Vilket vi ju lyckades med. Själv tycker jag att "det for" en massa åttor ner och upp i vattnet hela tiden! Enligt min åsikt har den finska speditionbranschen gått miste om en unik talang i dipl. ing. Timo Saalasti!

Eftersom det är allt svårare för segelklubbarna att få tillräckligt med frivilliga att ställa upp på dylika arrangemang (ofta mitt under bästa semestertid) är det viktigt att alla parterna noga kommer överens om arbets- och kostnadsfördelningarna, före tävlingarana.

De följande VM:n för 8mR-klassen är spikade t.o.m. år 2006. Själv hoppas jag att Finland får chansen att arrangera ett VM igen inom en överskådlig framtid. Speciellt trevligt vore ju det om våra svenska åttametersbrödrar och -systrar och vi finländare kunde (gemensamt?) ansöka om arrangemang av två därpåföljande VM. Detta inte minst i transportsyfte.

Tack än en gång! Med hopp om att få se så många som möjligt på VM i Frankrike i sommar.

Robbie Lindberg
Finlands 8mR Förbund

Finlands 8 mR Förbund
Suomen 8 mR Liitto

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

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 0400-51210

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
Brunerona Marcus, 09-622 5181
Båsk Bjarne
Båsk Erik, 09-612 3619
Båsk-Karlsson Eva, 050-360 6593
Dahlberg Lars, 040-590 7725
Donner Marinette, 09-663 425
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
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, 09-6222490, 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
Rajala Matti, 352-21-299290
Rajala Ville, 09-8637159, 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@casagracet.fi
Turoma Mirja, 09-753 0531
Wallgren Christoffer, 09-631 883, 09-41110343, christoffer.wallgren@sec.fi
Vapaasalo Samuli, 050-346 8865, samuli.vapaasalo@mccann.fi
Vihmanen Keijo K., 02-629 8741,

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

Aho Tiitus BOREE II tiitus.aho@eurodis.se 040-5574426
Ahvonen Anssi SILÈNE III anssi.ahvonen@rktl.fi 040-5222219
Ajanko Jussi BOREE II jajanko@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-f.andersson@kolumbus.fi 09-485050
Arola Riku IRMA riar@ziehl-ebm.fi 050-560 1656
Barck Pekka OFF COURSE pekka.barck@pp.kolumbus.fi 040-5116333
Berg Niclas ST. KITTS II 0400-506726
Blässar John ALIBABA II jolle@delicard.fi 050-5555650
Bäckström Magnus TOY magnus.backstrom@shiptech.fi 040-9001132
Böckelman Leif ANTINEA leif.bockelman@gyllenberg.fi 040-545 0317
Cedercreutz Michael SIR IAN michael.cedercreutz@metsatissue.com +33 6 6296 4128
Dahlberg Peter ANTINEA peter.dahlberg@if-insurance.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 Elina ALIBABA II elina.eskola@fim.com + 358 50 355 4534
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 040-5550598
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@altiagroup.fi 040-531 2383
Joki Juha IRMA juha.joki@icl.fi 050-5175130
Junno Leo Lyn leo.junno@novogroup.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@ch5finland.com 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@iuakk.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.t.koljonen@welho.com 050-4525473
Korkman Kari RAILI kari.korkman@luovi.fi 040-548 3767
Korkman Manu RAILI 06-211952
Koskela Tapani SILÈNE III tapani.koskela@fmi.fi 050-584 9054
Kotilainen Jyri FROMISTA jyri.kotilainen@vauhtiviiva.fi 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
Kölhi 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@telkomsa.net gsm +27-72-1433 102, gsm/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
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@gep.ge.com 0400-199 950
Malmström Kari ARNETA kari.malmstrom@espoo.fi 0500-942504
Marttila Juhani jupmarttila@kolumbus.fi 0400-411 250
Mattila Jukka IRMA jukka.s.mattila@sonera.com 040-5111 511
Molander Nappe ALIBABA II sten-erik.molander@skanska.fi 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@mobiili.net 0500-405 112
Nyberg Gustav ANTINEA gustav@megabaud.fi 040-5036420
Nyström Andy KLARA STJÄRNA andreas.nystrom@lxg.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
Pettersson 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
Räisänen 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@efore.fi 040-5501495
Siltala Jyrki RAILI jyrki.siltala@wartsila.fi 050-5112560
Sjödin 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@sonera.com 040-5281288
Vento Ville Alibaba II ville.vento@finnair.com 040-5561271
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

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

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, Heikelsvägen 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@welho.com
Kienanen Kimmo, k670 066, t75961, m0500 416 309, kimmo.kienanen@a-lehdet.fi
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, mllaitin@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@ysyh.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

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

Ahrenberg Mikael, Ann, 09-5487582, 09-6122 4036, 0400-795665, 09-6122 4033, Mickea@papa.partio.fi
Alander Reima, ex Why Not, 09-, 09-621 5055, 040-505 3736, reima@wb-sails.fi
Aschan Lena, exMagdalen, Gullö Gård, 10600, Ekenäs, 019-2461675, 0400-789395
Auer Eroll, Going, Laivurinkatu 43 A 13, 00150, Helsinki, 09-627 215, 09-1728 3232
Björkroth Rolf, exRöde Orm, 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 lll, 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 Orm, 09-679 790, sb 019-244 3031,
Gyllenbögel 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
Korkeaoja Minna, Inga-Lill, 09-454 4830, 09-6930 6417, 050-313 3417, 09-6930 6407, minna.korkeaoja@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, RödeOrm, 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, Våglek, 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, Våglek, 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@askonpaino.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 Orm, 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 Orm, 09-452 4710, 09-615 78208, 0400-610 100, 09-615 78330,

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

Venerekisteri

8mR

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	LOA	B	Depl.	SA
1	NAJA	Tuomas Ruokolainen	HSS	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvarv	1921	13,64	2,30		86,97
2	SAGITTA	Timo Saalasti	HSS	Nicholson	Camper & Nicholson	1929	14,39	2,60	7,56	77,30
3	WANDA	Robbie Lindberg, Joni Hertell, Bertel Paulig	NJK	Tore Holm	Tore Holm Shipyard	1937	15,32	2,64		74,71
4	SPINXH	Antti, Hanna-Inkeri ja Marja-Liisa Toukolehto	HSS	G.A. Estlander	Åbo Båtvarv	1928	15,21	2,58	8,00	81,20
6	VÅGSPEL	Kim Weckström	HSS	Birger Slotte	Wilenius Båtvarv	1943	14,99	2,46	8,90	75,89
8	WINDY	J Halonen	HSS	Carl Holmström	Angstholmsvarvet	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	Per Gundersby Johan Hertell Robbie Lindberg Bertel Paulig Frank Schauman	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 Båtvarf	1926	10,400	1,975	3,330	44,528
2	Caresse	Blomqvist Jan		Zake Westin	Åbo Båtvarf	1922	10,590	1,710	3,430	42,000
3	Irma	Paananen Juha	SPS	Birger Slotte	Wilenius Båtvarv	1943	11,304	1,850	4,132	43,020
5	Kerttu	Keskinen Timo		Zake Westin	Åbo Båtvarf	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 Båtvarf	1924	10,668	1,980	3,330	44,528
12	Fridolin	Koljonen Timo	NJK	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1930	11,530	1,850	3,900	42,733
14	Anja	Lindén Tom		Einar Olofsson	H. Norrbäck	1925	10,980	2,000	3,406	43,816
17	Arneta	Malmström Kari	EM	Einar Olofsson	Åbo Båtvarf	1936	11,608	1,816	4,200	44,008
18	Nixflu II	Karlsson Kristian		William Fife	Abrahamsson & Son	1923	10,690	2,108	3,500	43,202
19	Puckie	Eriksson Lars-Erik	MSF	Yngve Holm	Norrtälje Båtvarv	1926	10,875	2,017	4,000	37,480
21	Klara Stjärna	Thuneberg Harry	BSS	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båtvarf	1938	11,408	1,836	3,816	44,181
24	Antinea	Renlund & Co	NJK	Einar Olofsson	Råholmens Båtvarv	1928	11,170	1,955	3,747	42,809
25	Anitra	Kärki Jaakko		Einar Olofsson	Borgå Båtvarf	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	Blekholms varv	1929	11,700	1,878	3,680	45,198
30	Raili	Kari Korkman&Co	NJK	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båtvarf	1937	11,472	1,787	3,909	44,595
31	Lilo-Reet II	Karumaa Kaj	HSK	Gunnar L. Stenbäck	Åbo Båtvarf	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 Båtvarv	1935	11,613	1,799	4,220	43,327
37	Lyn	Kataja&Co	HSK	Tore Holm	Wilenius Båtvarv	1936	11,639	1,810	4,107	44,756
38	Mariana	A & E & J Kairamo	SuPS	Gunnar Jakobsson	Wilenius Båtvarv	1936	11,682	1,845	4,029	42,982
39	Jolanda III	Liewendahl Christer	MSF	Harry Wahl	Lemposaari såg	1936	11,510	2,019	4,350	38,738
40	Fandango	Iivonen Veli-Matti	SuPS	Tore Holm	Wilenius Båtvarv	1937	11,608	1,814	4,282	44,472
43	Wire	Hämäläinen&Pussinen	HSS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båtvarv	1938	11,427	1,862	4,230	45,562
44	Toy	Peränen Kenneth	HSF	Gösta Kyntzell	Wilenius Båtvarv	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	Andersin 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 Båtvarv	1930	11,380	1,910	4,500	42,367
57	Borgila	Ekelund Jesper	MSF	Charles Nicholson	Ångholmens Båtvarv	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 Båtvarv	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	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
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-á-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
11	Hilkka*	Juha Hyvönen	Oulu	Bjarne Aas	Rauma Repola	1952	9,56	1,93	2.000	28,68
12	Jayne	Pekka Piekäinen	SP	Gösta Kyntzell	L. Wilenius	1952	9,72	1,92	1,920	28,44
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	HlVK	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
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
29	Marilyn*	Eero Luoma	Helsinki	Arvid Laurin	Ruotsi	1954				
35	Goddam	Jorma Savolainen	IVK	Eivind Still	Still Yachts	1989	9,17	1,91	1,902	28,95
38	Zorina	Esko&Lauri Rechardt	HSK	Eivind Still	Still Yachts	1991	9,18	1,91	1,912	28,95
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	EM	Alfred E Luders Jr.	Kungsörs	1964	9,69	1,91	2.000	29.00
45	Lotten *	Mika Havusela	Helsinki	Arvid Laurin		1951	9.74	1.91	1.707	28.40
47		Jussi Gullichsen	NJK	Sebastian Schmidt	Chr. Wilke	2003				

*klassikko

Int 5m

FIN	Nimi	Omistaja	Seura	Suunnittelija	Rakentaja	Vuosi	Loa	B	Depl	Sa
1	Marina	Tuhkanen Esa	ASS	Hans Roberts	Åbo Båtvarf	1936	9,21	1,80	1,88	21,47
2	Barbro	Sihvoin Lasse & Co	HSS	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvarf	1936	9,31	1,90	1,60	20,77
3	Why Not	Team Why Not	HSS	Birger Slotte	Jakobstads Båtvarv	1936	9,10	1,82	1,83	21,68
4	Birgitta	Larva Jussi	HTPS	Nils Björk	Pahan. Venev.	1938	9,28	1,79	1,85	21,72
5	Ghita	Wiiala Christian	NJK	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvarv	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 Båtvarv	1937	9,56	1,80		19,58
11	Eros	Pontus Lindberg	ASS	Tore Holm	Blekholmens Båtvarv	1937	8,94	1,70	1,70	21,27
12	Lina	Parikka S. & Co	HSS	Jarl Lindblom	Åbo Båtvarv	1938	9,38	1,98		
13	Inga-Lill	M Korkeaoja & Co	HSS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båtvarv	1939	9,28	1,78	1,90	21,51
17	Aloha	Sallinen Ville		Einar Olofsson	Forströms Båtvarv	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 Båtvarf	1941	9,11	1,94		22,41
20	Vifem	Juha Tiira & Co	HSS	Jarl Lindblom	Åbo Båtvarf	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	ÅSS	R. Andersson	Vaxö Båtvarv	1939	9,15	1,80	1,50	19,10
29	Diana	Malmström Olof	ASS	Gösta Kyntzell	Wilenius Båtvarv	1948	8,54	1,81	1,80	21,61
30	Eystra	Roininen Roope		Tord Sunden	Arendals Båtvarv	1940	9,33	1,75	1,90	22,00
31	Lill-Ulla	Reincke Carolus	NJK	Tord Sunden	Arendals Båtvarv	1945	9,00	1,80	1,61	22,58
32	Våglek	Ahvonen Anssi & Co	VP	Gunnar Harme	Ernst Örman	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 Båtvarv	1946	8,51	1,77	1,54	21,85
35	Liss-Gun III	Salokangas Wisa	NJK	Arvid Laurin	Kungsörs Båtvarv	1942	8,90	1,70	1,70	21,09
36	You-Too	Sahlstein Sakari	ASS	Tord Sunden	Arendals Båtvarv	1942	8,40	1,86	1,70	22,00
37	Ann	Ahola-Luttila Petri		Roy Sherman	Hj. Johansson	1942	9,20	1,91	1,80	20,57

Kansainvälisen kasiliiton vuosikokous

Kansainvälisen kahdeksikkoliiton IEMAn vuosikokous pidettiin MM-kilpailujen yhteydessä. Kokouksessa käsiteltiin muutamia veneiden ylläpitoon liittyviä asioita, jotka on hyvä muistaa jos aikoo venettään korjata tai entisöidä.

1 Kölit

IEMAn teknillinen komitea ja kanadalaisen Dan Molloyn vetämä työryhmä ovat käsitelleet kölien muotojen muuttamiseen liittyviä asioita. Asia on tullut esille, koska Pohjois-Amerikassa joidenkin klassisten veneiden kölejä on muuteltu aika radikaalisti ja tämän johdosta on kysytty, ovatko tällaiset veneet kahdeksikkoja, moderneja kahdeksikkoja vai mitä. Asiasta ei ole tehty edes virallista sääntöesitystä, mutta koska asia on kauaskantoinen, on hyvä tietää jo nyt mitä asiasta on keskusteltu:

Luokkasääntö kertoo selvästi, mitä veneen osia mitataan. Kölin muodot eivät kuulu niihin. Veneiden kölejä on viritelty ja muuteltu kautta aikojen. Tämän vuoksi on epätodennäköistä, että niitä jatkossakaan alettaisiin mittaamaan tai vaatimaan tarkasti tietynlaisiksi.

IEMAn kanta on tietenkin että klassiset kahdeksikot ovat parhaimmillaan klassisina. Klassisuudessa ja alkuperäisyydessä on oma arvonsa. Vanha kahdeksikko modernilla kölillä ei ole aito klassikko. Jos kölin sivuprofiilia olcellisesti muutetaan, köli valetaan uudestaan uuteen muotoon tms, niin vene ei ole enää alkuperäinen. Kölin pinnan virheiden tai vaurioiden silottaminen, vasemman ja oikean puolen muotoerojen korjaaminen tai muu vastaava virittely ja linjojen kaunistaminen on tietenkin täysin hyväksyttävää ja jopa suotavaa.

Hiukan erikoista on, että ne veneet, joiden kölejä on merkittävästi muuteltu, eivät ole ainakaan kilpailumenestyksen valossa tulleet yleisesti ottaen nopeammiksi. Ilmeisesti "modernimman" kölin sovittaminen vanhaan runkoon ei ole aivan yksinkertainen juttu.

Toinen mielenkiintoinen huomio kölimuutoksista on, että näitä "modernimpia" kölejä kokeiltiin kuutosissa ja kaseissa jo 30-luvulla. Toisen säännön veneisiin vaihdettiin silloin myös kolmannen säännön kölejä vaikka kuinka paljon, mutta eivät veneet siitäkään nopeammiksi tulleet. Toisen säännön kaseilla on nykyisinkin voitettu enemmän Sira-Cuppeja kuin kolmannen säännön veneillä. Uffa Fox rakensi jopa yhden veneen jossa oli jaettu lateraalipinta, mutta tämäkään vene ei ollut muita nopeampi. Samoin esimerkiksi Estlander oli kaseja suunnitellessaan hyvin tietoinen jopa "ultramoderneista" miekka-bulbi-köleistä (ja jaetun lateraalipinnan eduista) koska hän piirsi niitä jo vuosisadan vaihteesta alkaen muun tyyppisiin veneisiin, isoihinkin. Samoin hän piirteli saaristoristelijöihin hyvin tehokkaita kölejä. Mutta ilmeisesti silloinen metrisäännön edellyttämä syvä runkomuoto ei hänen mielestään sopinut tällaisille eville, koska muuten Estlander olisi varmasti laittanut sellaiset vaikkapa Sphinxiin. Vasta Iroquoisin (Intrepidin jne) käänteentekevä runkomuoto ja kölijärjestely toivat jaetun lateraalipinnan ja "modernin" kölin edut esiin.

Erikseen todettiin keskustelun lopuksi, että peräsinlapa ei ole osa köliä, ja että sen muuttelulla ei ole kovin merkittävää vaikutusta klassisuuteen tai alkuperäisyyteen, sillä se on helposti palautettavissa ennalleen.

Eli, eiköhän ole hienompaa pitää veneet alkuperäisinä.

2 Rakennemääräykset

Veneiden mittaus määritellään luokkasäännössä. Veneiden rakennetta käsitellään myös joiltain osin luokkasäännössä. Nämä säätelevät kuitenkin vain joitain veneen erityisosia ja varsinaiset rakennemääräykset löytyvät Lloydsin luokittelumääräyksistä nimeltään "Lloyds scantlings". Näihin viitataan luokkasäännössä. Lloydsin rakennemääräyksiä löytyy useampaa vuosikertaa, sillä niitä on päivitetty uusien materiaalien ja menetelmien tultua käyttöön. Periaatteessa veneen rakennushetkellä voimassa ollut versio on se, mitä pitäisi käyttää, mutta myös myöhemmät käyvät. Rakennemääräyksien mukaan rakennettu vene on vahva ja sen paino sekä painon jakautuma ovat vertailukelpoisia muiden kahdeksikkojen kanssa. Rakennemääräykset huolehtivat siis siitä, että kaikenlaisten kasien, olivatpa ne puukaarilla, teräskaarilla, alumiinirakenteisia tai mitä vain, rakenteiden paino pinta-alayksikköä kohden on sama. Veneen suunnittelija on alun perin piirtänyt veneen Lloydsin rakennemääräyksiin tukeutuen ja Lloydsin tarkastaja on rakennuspaikalla varmistanut, että rakennemääräyksiä on noudatettu. Jos omistaja haluaa muuttaa venettä pitää rakennemääräyksiä tietenkin koko ajan noudattaa, mikäli haluaa, että vene on edelleen kahdeksikko. Periaatteessa omistajan pitäisi tarkastuttaa

Sitten kun klassisen kasisi runko ja köli alkavat näyttää tältä, voit odottaa vauhdin merkittävää paranemista verrattuna nykyiseen lyijykönttiisi. Etenkin, jos miehistökin on Fleur de Lyssistä. Kuvat Spazzo Crew stefan@in2tiv.de.

Bonan kulkua MM-kisoissa hämmästeltiin, ja monet sanoivat vauhdin johtuvan veneen hienosti puleeratusta ja varmasti muototarkasta ja tehokkaasta kölistä ja aika erikoisesta peräsinlavasta. Isompi vaikutus oli kyllä sillä, että veneellä oli noin 100 000 € kisabudjetti, johon kuului mm. aivan erityinen masto ja purjejärjestelmä, ja America's Cup tasoinen ammattimiehistö.

veneensä muutoksen jälkeen Lloydsilla, mutta tätä ei ole käytännössä vaadittu kuin mo-dernien veneiden osalta. Tähän saakka klassisia veneitä ei ole mitenkään tarkastettu. IEMAn teknillinen komitea on nyt päättänyt, että jatkossa veneitä tarkastetaan MM-kisojen yhteydessä, ja omistajia neuvotaan, mikäli merkittäviä puutteita esiintyy. Ajan kuluessa tarkastustoimintaa laajennetaan.

Tarkoitus ei todellakaan ole puuttua pikkuasioihin, vaan varmistaa, ettei venettä ole säädeltyjen rakenteiden osalta kevennetty tai heikennetty verrattuna alkuperäiseen.

Mikäli aikoo muuttaa tai entisöidä venettään, eikä alkuperäisiä piirustuksia ole käytettävissä, kannattaa ennen ensimmäisen lahonpalan irrotusta tutkia, mitä Lloydsin rakennemääräyksissä sanotaan kyseisestä kohdasta. Täydelliset määräykset saa tietysti Englannista Lloydsilta, mutta tilaaminen sieltä lienee hiukan vaivalloista. Koska kyseessä on heidän immateriaalioikeutensa alainen painotuote, emme voi sitä esimerkiksi nettisivuillamme julkaista. Hyvä lyhennelmä Lloydsin rakennemääräyksistä sen sijaan löytyy Suomen kasiliiton nettisivuilta www.yuscu.fi/eights. Siellä on muuten muutakin uutta ja hyödyllistä, mm. mittakirjalaskuri. Hankalammissa tilanteissa voi kysyä vinkkiä allekirjoittaneelta (eli siis IEMAn tekniseltä komitealta), joilla kyseinen opus on käytössään kokonaisuudessaan.

Purjehdusterveisin, Timo Saalasti

Uusia projekteja

Kahdeksikkojen suosio jatkuu maailmalla vankkana huolimatta maailmantalouden pienoisesta yskimisestä. Uusia tai uudelleen rakennettavia veneitä on rakenteilla taas peräti 4 kpl ja tunnettujen klassisten kasien lukumäärä kasvaa edelleen. Alla lista kunnostetuista, uudelleenrakennetuista tai kokonaan uusista veneistä.

•Ilderim (Ruotsista ostettu) kunnostuksessa Englannissa.
•Bjarne Aasin piirustusten mukaan rakennetaan uutta klassista kasia Tanskassa.
•C&N Wye (Ruotsista) kunnostuksessa Ranskassa.
•ACE kunnostuksessa Torontossa.
•S&S Prelude uudelleen rakennettavana Englannissa.
•Argentiinassa kasi kunnostuksessa.
•Sagittan sisarvene Anthea löytyi Honolulusta Hawaijilta!
•Johan Anker -Pleides of Rhu - purjehti Turkista Norjaan, nyt kunnostettavana.
•Zenta-kahvelikasi kunnostuksessa Tanskassa
•Tamatea paloi Uudessa Seelannissa, hylky myytävänä.
•Garry Liguardin suunnittelema moderni rakenteilla Australiassa
•Yquem saa uuden kölin
•Aluette saa uuden kölin
•Sveitsiläiset rakentavat uuden modernin ensi kesän MM-kisoihin.

PERINTEELLISEN MERENKULUN ERIKOISLIIKE
FARSONS
PUUVENEIDEN KUNNOSTUKSEEN JA PERINTEELLISEEN MERENKULKUUN 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

Kuutosissa kuiskitaan...

•1. ja 2. R-säännön veneille tulee sekä MM:iin että EM:iin oma pokaalinsa.

•Djinn-pokaali joka on ollut jumissa SUI-67 *Farfadet*:n (**Matt Cockburnin** mukaan ex-*May Be IX*, 1960 **T. Holm**, S-67) omistajilla 18 vuotta, on palautumassa Classic World Cup -pokaaliksi. *Alibaban* hallussa oleva KSSS:n pokaali siirtyy samalla 1.& 2. säännön veneille. Farfadet:n omistajat ovat mahdollisesti tulossa St Tropeziin puolustamaan jo omanaan pitämäänsä pokaalia. Suomalaisilla on kuitenkin vakaat aikomukset tuoda tämäkin pytty Suomeen kuvattavaksi...

•Hangossakin purjehtinut saksalaisklassikko *Contessa* on myyty Japaniin. Contessan ex-omistajan, **Peter Königin**, mukaan Contessa on vaan lämmittelyvene. Japsit ovat vakavissaan tulossa klassisten kuutosten kisaan mukaan ja toista, kilpailukykyisempää ja uudempaa venettä haetaan kuulemma kuumeisesti. Peter kuvaili asian takana olevien Nipponin poikien talou-dellisia resursseja sanoilla "sky is the limit". Nousevan auringon maan värit ja kuviot nähtäneen siis vielä jonain päivänä muissakin kuin *TOY*:n spinnuissa...

•*Alibaba II*:n kokoonpano muuttuu jälleen. Veneen pitkäaikaiset aft guardin "pilarit", **Hena Tenström** ja **Nappe Molander** siirtyvät ansaitsemalleen mutta ennenaikaiselle eläkkeelle. Uudesta kokoonpanosta neuvotellaan parhaillaan America's Cupista vapautuvien ruorimiesten ja taktikkojen kanssa. **Peter Montgomery** ja **Gary Jobson** raportoivat tilanteesta Pro Sailorin osastolla VENE 2003 näyttelyssä avajaislauantaina klo 11. Tilaisuuden juontaa **Antsu Kairamo**.

•*Oraclen* **Larry Ellisonin** ja *Pradan* omistajan **Fabrizio Bertellin** huhutaan olevan aikeissa siirtyä klassisiin kuutosiin. Larry Ellisonin innostuksen taustalla lienee matalampi kynnys päästä itse puikottamaan omaa venettään ja Pradassa taktikkona olleen klassikkokuutospurjehtija **Torben Graelin** (BRA) esimerkki lienee saanut fashionimperiumin itsevaltias Bertellin lumoihinsa. SuPS:ista saatujen tietojen mukaan kumpikaan ei kuitenkaan vielä ole ilmoittautunut ensi kesän Viaporin Tuoppiin.

•**Japo Halosesta** on TAAS tullut isä. Kolmannen pojan syntymää Japo on uhannut juhlia viettämällä kesälomansa hankolaisella hiekkalaatikolla. Japon sijaisen valintaprosessi on saanut yllättävän käänteen, kun itse Halonen (ei Tarja) on lähestynyt päättäjiä hakemuksella. EU:n työvoimapoliittinen komissio selvittää paraikaa Halosen oikeuksia hakea itseltään vapautunutta paikkaa.

•Ex-TOY-omistaja **Antti Linnovaaran** tiedetään haikailevan paluuta sexikkäämmille vesille. Viisvitosissa Antin nälkä tuli tyydytettyä, kun *Wasa*-venekunta pieksi ensimmäisenä kesänään jo voittamattomana pidetyn *Chaje III*:n ja nappasi MM-hopeat parhaana suomalaisveneenä. Selityksen tähän odotetaan löytyvän **M. Muoniovaaran** seuraavasta best selleristä, jonka nimeksi arvaamme "Petoksen Uhri". Antti liikkuu kaksipaikkaisella saksalaisvalmisteisella urheiluautolla ja kiertelee kuutostelttoja myös VENE 2003 -näyttelyn aikaan. Mikäli hyviä veneitä on kaupan, ilmoitelkaa asiasta Borgåbladetissa.

•Italialaisklassikko *DAN*:in huippusympaattinen omistajakaksikko **Marina ja Luigi Carpaneda** (iät n. 70 ja n. 75!!!) jättivät Tanskassa jäähyväisiä TOYn miehistölle kertoen innokkaasti vuoden 2004 EM-maisemista Sardiniassa. Lopuksi Luigi vakuutteli: "Marina will take good care of you, I will be dead." Luigin tuntien tämä jää kyllä puheeksi...

Tacktick MicroNet

on vene-elektroniikan mullistava MicroNet mittarisarja. Se on lähes langaton navigointijärjestelmä, jonka tiedonvälitys tapahtuu radiotaajuudella. Näytöt toimivat ympäristöystävällisesti aurinkoenergialla. Litteät näytöt (21mm) voidaan asentaa lähes mille tahansa aluksen pinnalle ja ne ovat nopeasti irroitettavissa ja siirrettävissä toiseen paikkaan ilman työkaluja. Kaikista MicroNet näytöistä voidaan lukea aluksen navigoinnin kannalta oleelliset tiedot (nopeus, kompassi-, syvyys-, Gps- ja tuulitiedot), sillä MicroNet on integroitavissa kaikkiin NMEA 0183:a käyttäviin laitteisiin. Helpon asennuksensa ja monipuolisten ominaisuuksiensa johdosta MicroNet mittarisarja sopii niin purje- kuin moottoriveneisiinkin.

Sarja käsittää kolme selkeätä perusnäyttöä. Analoginen-, digitaali- ja kaksois digitaalinäyttö, joista jokaisesta voidaan valita näytölle niiden merenkulkulaitteiden tiedot, jotka on liitetty MicroNet verkkoon. Näyttöjen suurikokoiset numerot (7mm, 20mm ja 38mm) erottuvat hyvin myös huonommissakin sääolosuhteissa, sillä kaikki näytöt on varustettu taustavalolla. Näytöt toimivat aurinkoenergialla. Näytöissä on sisäänrakennettu akku, joka pitää näytön toiminnassa jopa 300 tuntia ilman lataavaa auringon valoa. Näytöt ovat iskunkestäviä ja vesitiiviitä aina 10m asti.

Nopeus-, syvyys- (50mm pohjan läpi) ja kompassianturit johdotetaan runkolähettimeen, joka voi sijaita missä tahansa veneessä. Sisäänrakennetun akun lisäksi suositellaan ulkoista virransyöttöä. Tuulianturi on täysin johdoton, jolloin hankalat läpiviennit ja liitokset voidaan unohtaa. GPS satelliittivastaanotin liitetään NMEA sovittimeen josta tieto voidaan jakaa myös muihin NMEA laitteisiin.

Lisätietoja www.marnela.fi

SUUNTO M9

M9 on ensimmäinen tuote Suunnon uudessa purjehdusinstrumenttien tuotelinjassa. Se on saatavilla maailmanlaajuisesti ensi keväänä.

Kilpailutilanteessa laite auttaa saamaan paremman lähdön kertomalla käyttäjälleen keskeisiä lähtötilanteeseen liittyviä tietoja, kuten esimerkiksi lähtölinjan edullisemman puolen. Tämän ansiosta käyttäjällä on enemmän aikaa keskittyä veneen hallintaan veneitä täynnä olevalla lähtöalueella. Lähdön jälkeen laite auttaa valitsemaan oikean taktiikan yksittäisille osuuksille ja saamaan tuulesta kaiken irti optimaalisen nopeuden saavuttamiseksi.

Purjehduksen aikana laite välittää tärkeitä navigointitietoja ja auttaa pitämään veneen oikealla kurssilla. MOB-pikatoiminto (Man Over Board) auttaa toimimaan nopeasti pelastustilanteessa.

Syvällisempää tietoa

Suunto Sail Manager -ohjelmisto yhdistää M9:n tietokoneeseen ja helpottaa navigointia, kun käyttäjä voi suunnitella reitit etukäteen merikorteilta. Ohjelmisto sisältää myös innovatiivisia työkaluja M9:n tallentamien tietojen analysoimiseen. Se myös antaa veneilijälle mahdollisuuden kokea elämyksellisimmät purjehdusmatkat yhä uudelleen.

SuuntoSports.com

SuuntoSports.com avaa yhteyden kaikille Suunto M9:n käyttäjille. WWW-sivusto toimii foorumina, jossa merenkävijät voivat vaihtaa tietoja. Käyttäjät voivat ladata sivustoon tietoja omasta Sail Manageristaan ja sen jälkeen verrata suorituksia ja taktiikoita.

Lisätietoja Suunto Oy p. (09) 875 870.

TEAKLISTOJA

Myös mahonki- ja tammilistoja.

Teak-, honduras seetri- ja okume* -vanereita. Myös sahatavarana ja viiluna.

*Lloyd´s
Register /BS 1088 luokitus.

Puukeskus Oy
Jalopuuosasto

Teerikukontie 3, 00700 Helsinki,
puh. 02041 65050, fax 02041 65089

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

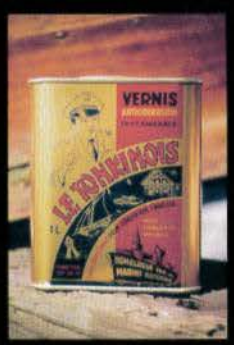
Vuosien kokemuksella pidämme huolta veneestäsi

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

ROTUNSA MUOTOVALIO

RESTAURANT
KAIVAKOIRA

LA-MA 11-01 TI-PE 11-02
P 622 1866
TEHTAANKATU 34 D, HELSINKI 15

Viitoset vuonna 2002

Vuosi 2002 oli viitosliiton toiminnassa kilpailuihin osallistuneiden venekuntien määrää mittarina käyttäen tavanomaista hiljaisempi. Kaudelle ominaisia ovatkin olleet aiemmin aktiivisten veneiden remontit ja myös omistajanvaihdokset, jotka kuitenkin lupaavat hyvää jatkoa ajatellen. Kilpailujen ulkopuolella liiton ja sen jäsenten yhteistoiminta on kuitenkin pysynyt aktiivisena esimerkiksi useiden epävirallisten viitostapaamisten merkeissä.

Kilpailukausi

Kilpailukaudella ohjelmassa olivat "vanhat tutut" – Helsingin Regatta, Hangon Regatta, Viaporin tuoppi, luokkamestaruudet ja Musto Classic. Ohjelmasta on jäänyt pois ASS:n järjestämä Ranking-kilpailu Turussa, koska paikallisia veneitä ei ole onnistuttu houkuttelemaan tarpeeksi radalle. Samaten keskustelu) on edelleen vireillä yhteisestä kilpailusta ruotsalaisten kanssa (paikaksi on kaavailtu lähinnä Maarianhaminaa, mutta erilaisista käytännön syistä konkreettiset tulokset antavat vielä odottaa itseään.

Itse kilpailukaudella rankingkilpailuihin osallistui 11 venettä, joista kaikissa kilpailuissa mukana oli viisi. Vertailun vuoksi on todettava, että esimerkiksi aiempina vuosina rankingissä on ollut viitisentoista venettä ja parhaissa lähdöissä veneitä on ollut mukana toistakymmentä. Tuloslistoilla kärjestä löytyivät yleensä tutut nimet. Ranking voiton kuittasi Liss-Gun, jonka ote lipsui vain kauden viimeisessä kilpailussa - muuten tuloksena oli puhdas sarja. Positiivisia esityksiä tarjosivat myös Barbrolla kauden purjehtineet HSS:n "pojat", jotka lunastivat sisustuslehtien sivuilta tutuksi tulleeseen kasiin kauden ajaksi siirtyneen viiksekkään taktikon paikan ansiokkaasti. Pettymyksenä mainittakoon Lina, jonka tulokset laivanvarustaja Kuusiston ponnisteluista (uusi sininen väri) ja turkulaisesta vuokramiehistöstä huolimatta eivät yltäneet odotetulle tasolle. Kilpailukausi oli kokonaisuutena järjestelyiden ja aikataulujen puolesta onnistunut ja myös suuremmilta haavereilta vältyttiin.

Sääntömuutosten puolesta viitosissa ollaan perinteisesti noudatettu maltillista ja perinteitä suosivaa linjaa. Ensi kaudella on kuitenkin mielenkiintoista nähdä, moniko vene aikoo käyttää uutta rullakeulapurjeen sallivaa muutosta hyväkseen.

Remontteja ja omistajanvaihdoksia

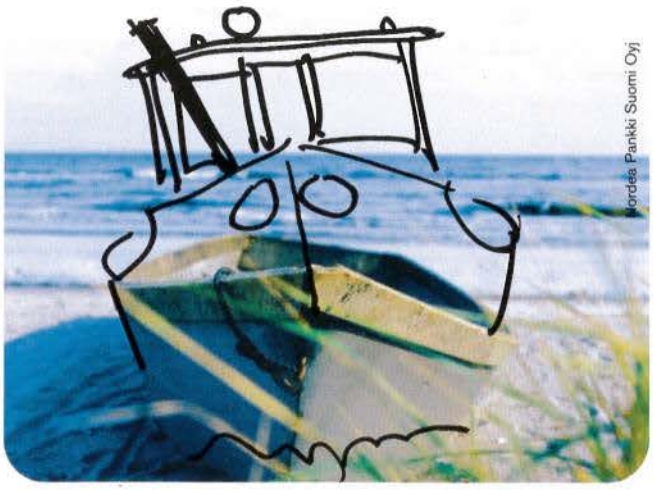
Viitosten jäsenrekisterissä kävi kuluvan vuoden aikana melkoinen vilske. Sagitan michistöstä tuttu veneenveistäjäksi opiskeleva Jussi Larva osti pitkään maissa seisoneen Birgitan, joka on laajamittaisen remontin alla. Painostuksesta huolimatta vene nähtäneen vesillä kuitenkin vasta kesällä 2004. Myös Eystra on mennyt "hyvään kotiin" niin ikään veneenveistäjä Roope Roiniselle ja on kuuleman mukaan kansiremontin jälkeen mukana jo tulevana kesänä. Sisävesillä seikkaileva Aloha taas on saanut uudet omistajat Vesilahdelta. Myös L-12, Lina vaihtoi omistajaa, uudet omistajat Santtu Parikka, Marko Pasanen ja Kimmo Virtanen aikovat kuitenkin pitää huolen siitä, että vene nähdään myös jatkossa kilpailuissa. Mikael Ahrenbergillä pitkään ollut Ann on saanut uuden omistajan Petri Ahola-Luttilasta, jonka suunnitelmissa on toteuttaa kunnostustöi tä pikku-hiljaa, kuitenkin niin että vene on kesät purjehduskunnossa. Uudet omistajat ovat kaikki olleet yhteydessä liittoon ja olleet jo sen toiminnassakin mukana.

Kesän 2002 maissa olivat myös kaariremontissa ollut Blåtunga, sekä turkulainen Carola, jossa kaariremontin lisäksi vaihtoon menevät myös pohjastukit ja mahdollisesti koko kansi. Todennäköisesti molemmat veneet ovat ensi kaudella mukana – turkulaiset viimeistään Musto Classicissa..

Suuntalinjoja

Yleisesti voidaan todeta, että ilmassa on selkeästi kasvava kiinnostus viitosia kohtaan: venettä hakee aktiivisesti tällä hetkellä useampi henkilö tai kimppa – tapahtumien yhteydessä muutaman purjehdusjuoman jälkeen kiinnostuneita onkin jo kosolti enemmän. Tämä näkyi myös viitosliiton osastolla Turun Meri kutsuu -näyttelyssä, johon oli koottu mm. valokuvia, puolimalleja (joiden lainasta kiitokset ASS:lle), Dianan pienoismalli, sekä tietoa liitosta ja myytävänä olevista veneistä. Helsingin messuilla viitosia saatiin tänä vuonna ihailla vain Hempelin ja Le Tonkinoisin mainoksissa.

Kiinnostus viitosia kohtaan onkin saanut aikaa erilaisia kehitteillä olevia ajatuksia siitä, miten liitto voisi vaikuttaa maissa seisovien huonokuntoisten veneiden saamiseksi taas aktiivikäyttöön ja miten uusia luokasta innostuneita voitaisiin auttaa veneen hankinnassa. Vireillä on ollut myös ajatus viitosten kannatusyhdistyksen perustamisesta luokkaliiton toiminnan ja veneiden kunnossapidon tukemiseksi. Erilaisia käytännön hankkeita ovat olleet kahden puumaston hankkiminen liitolle sekä ajatus trailerin hankinnasta, joka helpottaisi veneiden siirtoja kilpailusta toiseen. Myös työ luokan historiikin julkaisemiseksi on edelleen käynnissä. Aikataulurajat jo kertaalleen ylittyneenä vodaani asiasta todeta vain vanhan kansan sanoin: hiljaa hyvä tulee...



Jokaisella meistä on suunnitelmia

Kuka meistä tietää, millaisia tarpeita, toiveita tai unelmia meillä tulevaisuudessa on. Olisiko aika ajatella huomista jo tänään? Kun säästät säännöllisesti, vaikka vain pieniäkin summia, voit joku päivä tehdä suunnitelmistasi totta.
Mikä on sinun suunnitelmasi?

Tervetuloa keskustelemaan säästämisestä Nordea Pankkiin. Lisätietoja saat Nordea Asiakaspalvelusta **0200 3000** (pvm) ma–pe klo 8–21 tai Internetistä **www.nordea.fi**

Espoo-Otaniemi, Otakaari 11, 02150 Espoo
Puh. (09) 165 27740

Nordea

Valmistautuminen voittamaan!

Sveitsiläinen Maranzin perhejoukkue valmistautui Helsingin maailmanmestaruuskilpailuihin ja Kultapokaalipurjehdukseen äärimmäisen perusteellisesti. Tuloksena oli maailmanmestaruus, isä Bruno kipparina ja pojat Flavio ja Renato gastina. Renato Maranzi kertoo.

Valmentajamme **Jean- Claude Vuithier** toimi projektin johtajana ja oli kiinteässä yhteistössä suunnittelijan **Sébastian Schmidt**in sekä rakentajan **Christof Wilken** kanssa uuden veneen rakentamiseksi. Pääsiäisen aikaan koko tiimi oli tosi ylpeä uudesta täysmustasta ALI-BABASTA. Veljeni **Flavio Marazzi** toimi kipparina Sveitsissä Geneve-järvellä ensimmäisessä kilpailussa, jonka hän voittikin.

Saavuimme Helsinkiin viikkoa ennen MM-kilpailujen alkua testaamaan venettä merellä. Yksi testikohde oli pienempi peräsin, jonka Wilke rakensi meille viime hetkellä. Meillä oli erinomainen tuntuma veneeseen ja olimme aina muita nopeampia.

Neljä päivää ennen MM:n alkua purjehdimme harjoituksissa kivelle keskellä merta. Jouduimme korjaamaan kölin etureunaa läpi koko yön.

Kölin etureunan korjauksen jälkeen olimme valmiit purjehtimaan Finish Openissa. Voitimme purjehditut kaksi lähtöä suurella erolla, mutta ensimmäisessä ylitimme lähtölinjan liian aikaisin ja meidät hylättiin.

Maailmamestaruuskilpailut alkoivat tiistaina heinäkuun 23. Voitimme ensimmäisen lähdön, mutta vaikeuksia tuli toisella kierroksella alas tuuleen kun spinnaakkerinostin poikkesi. Niinpä jouduimme ottamaan spinnun sisään ja purjehtimaan ilman sitä. Meillä oli kuitenkin onnea, sillä tuuli kääntyi ja muutkin kilpailijat joutuivat ottamaan spinnunsa alas. Takaisin satamassa jouduimme ottamaan maston alas ja korjaamaan kaiken.

Seuraava päivä oli meille loistava päivä, sillä voitimme molemmat päivän lähdöt. Meillä oli hyvä venevauhti ja onneksi mikään ei rikkoontunut tällä kertaa. Seuraavana päivänä, joka oli isän syntymäpäivä, annoimme hänelle erikoisen lahjan voitamalla neljännen lähdön. Olimme oikein onnellisia voitettuamme neljä lähtöä peräkkäin.

Neljäntenä päivänä meillä oli purjehditavana taas kaksi lähtöä, mutta päivä oli varsin vaikea purjehtia. Tuuli kääntyili oikullisesti ja meidän piti vahtia kakkosvenettä. Niinpä Bahaman tiimi voitti viidennen lähdön ja Jürg Menzi voitti kuudennen lähdön. Mutta olimme tämän päivän kahden lähdön jälkeen sijoilla viisi ja kaksi ja saatoimme jo juhlia maailmanmestaruutta.

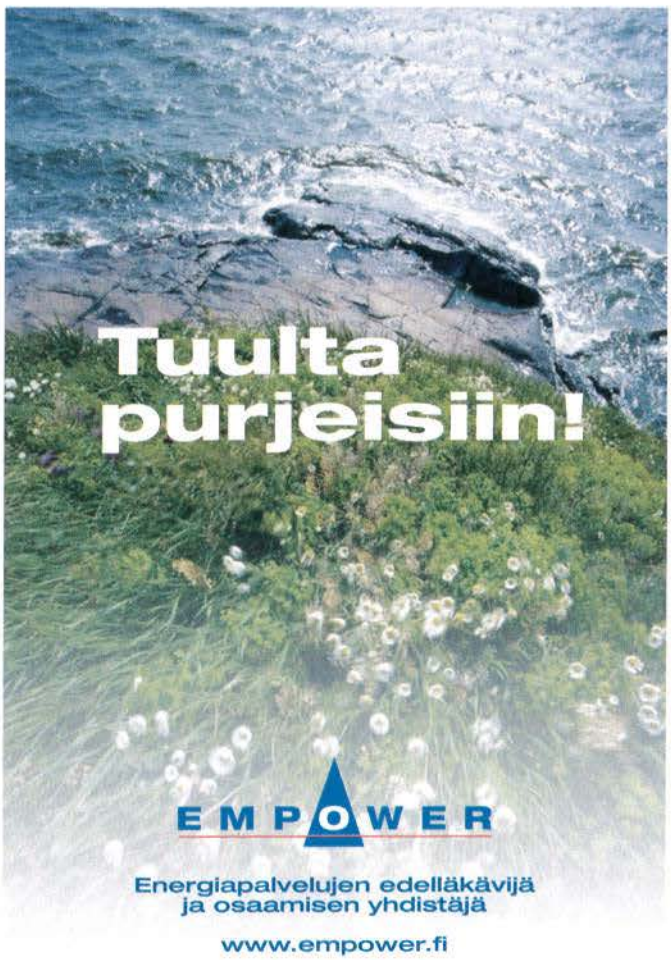
Lähdimme viimeiseen kilpailuun hyvillä mielin. Saatoimme ottaa sen rennosti ja purjehtia ilman paineita. Mutta olimme edelleen voitonnälkäisiä ja halusimme parantaa pistetilannetta ja jättää huonoin lähtö pois. Onneksemme voitimme viimeisen lähdön ja MM-tittelin.

OSAAMISTA JA OIKEITA VÄLINEITÄ

Finnetiin kuuluva RSL COM tarjoaa yrityksille kansainvälisiä ja kotimaisia puhe-, data-, verkko-, mobiili-, ja järjestelmäpalveluja. Verkoissamme puhe- ja IP-liikenne välittyvät nopeasti ja kustannustehokkaasti. Ota yhteyttä, ja katsotaan yhdessä miten aikaa jäisi enemmän olennaiselle.

RSL COM
FINNET

RSL Com Finland Oy, Vänrikinkuja 2, 02600 Espoo, p. 0800 55996, f. (09) 4242 2200, info@rslcom.fi, www.rslcom.fi



www.papyrus.com, puh. (09) 348 7722

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.

PAPYRUS

nopeaa paperia

Classic Regatta Calendar

Date	Club	Regatta	Classes	Race Area	Races	Entry Fee	Entries closing date, contact
11-14.6.	FSC	German Open 5.5m	5.5m	Flensburger Förde	5		www.5point5.de, www.fsc.de
14-15.6.	FKY/FSC	Robbe & Berking Metre Cup	5.5-12m	Flensburger Förde	1	50 €	www.fky.org
11-13.6.		Coupe de France	8m	Trinité Sur Mer			tan.raffray@wanadoo.fr
14-22.6.	8m	WC, Sira Cup, Coupe Cartier	8m	Trinité Sur Mer	6	850 €	tan.raffray@wanadoo.fr
13-19.6.	YCS-T	Coupe de Mediterraine	6m	Saint-Tropez	4	100 €	ycst@wanadoo.fr, http://yacht-club-st-tropez.com
13-19.6.	YCS-T	6m World Championship	6m	Saint-Tropez	6	450 €	ycst@wanadoo.fr, http://yacht-club-st-tropez.com
28-29.6.	HSS/M/NJK	Helsinki Classic Regatta	5-8m	Helsinki	4		hss@dlc.fi, www.dlc.fi/~hss
4-6.7.	HSF/ESS/HUS	Hanko Regatta	5-8m	Hanko	3		
9-12.7.	MSF	6m Pohjoismainen mestaruus	6m	Maarianhamina	6		
12-13.7.	5.5m	5.5m Suomen mestaruus	5.5m	Katajanokka-Krunikka	6	60 €	ilm. 6.7. mmuonio2@welho.fi
12-13.7.	MSF	Alandia Yacht Race	6&8m	Slemmern	6	45 €	
21-25.7.	GYC	Scandinavian Gold Cup	5.5m	Thun-Sveitsi	3-7	250 €	
21-25.7.	GYC	Royal Kaag Classic Cup	5.5m	Thun-Sveitsi	3-7	250 €	
26-30.7.	TYC	Swiss Championship	5.5m	Thun-Sveitsi	6		www.thunersee.yachtclub.ch/
23-26.7.	KSSS	Sandhamn Regatta	5-8m				www.ksss.se
9.8.	SuPS	Viaporin Tuoppi -- Viapori Mug	5-8m	Helsinki	1	35 €	www.suomenlinnapursiseura.fi/viaporin1.htm
22-24.8.	YCO	Open 5.5m French Championship	5.5m	Benodet-Ranska	4-6		http://perso.wanadoo.fr/yco/
24-30.8.	YCO	5.5m World Championship	5.5m	Benodet-Ranska	7	530 €	http://perso.wanadoo.fr/yco/
23-24.8.	M	6m Luokkamestaruus	6m	Helsinki	6		
30-31.8..	BS	15. Kruunuvuorenselän Regatta	5-8m	Kruunuvuorenselkä	4	50 €	www.brandoseglare.fi

YANMAR marine

kun tavoitteeseen on päästävä.

90 vuoden aikana saatu kokemus ja osaaminen venemoottoreiden valmistajana takaa Yanmar-sisäperädieseleille erinomaisen luotettavuuden, suorituskyvyn ja taloudellisuuden.

Olipa veneesi iso tai pieni Yanmar antaa sille uuden luonteen.

Ammattitaitoinen jälleenmyynti- ja huoltoverkostomme on valmiina palvelemaan Sinua.

6LPA-STZP

LP-Sarjan moottorit: 6-sylinteriä, suorasuihkutus, lämmönvaihdinjäähdytys, turboahdetut välijäähdytinmallit, toimitetaan varustettuna Mercruiser Bravo -sarjan perävetolaitteella. DTZP-mallissa on kaksi venttiiliä sylinteriäkohden, STZP-mallissa neljä.

EKSTRÖM POWER

Maahantuoja: Oy Ekström Power Ab
puh. (09) 591 91
email: ekstrom@ekstrom.fi

www.ekstrom.fi

HUOLTAA

kubik

Jaguar S-Type -mallisto. Nahkaverhoilu sekä automaattinen ilmastointi vakiovarusteena kaikissa malleissa. Hinnat alk. 62 500.

Nahkasohva odottaa jo kotimatkalla.

Paikasta a paikkaan b pääsee hyvin monen tyyppisellä ja merkkisellä kulkuneuvolla. Totta, mutta miksi taittaa matkaa tylsällä ja tavanomaisella, kun voi samalla nauttia elämästä. Jaguarin mallisto tarjoaa tähän monta mielenkiintoista ja maukasta vaihtoehtoa.

Otetaan nyt vaikkapa Jaguar S-Type 2.5 V6. Auton vakiomausteisiin kuuluvat mm. 6-vaihteinen automaattivaihteisto, nahkaverhoilu, sähkösäätöiset etuistuimet muistitoiminnolla sekä ajonopeuden mukaan säätyvä ohjaustehostin. Ominaisuuksia, joille muiden kattauksissa on usein korkea lisähinta.

Jaguarilla on ainoana automerkkinä Suomessa kolmen vuoden takuu ilman kilometrirajoitusta sekä kiinteähintaiset määräaikaishuollot. Silti useimmat valitsevat Jaguarin sen jäljittelemättömän tyylin takia.

Takuu 3 v. ilman km-rajoitusta. Kiinteähintaiset määräaikaishuollot. Kulutus/päästöt 9,5-12,5 l/229-314 g.

Elämä on lyhyt, nauti siitä. Suosittelemme lämpimästi tutustumista Jaguarin tarjoamiin makuelämyksiin. Alkupalaksi sopii hyvin koeajo lähimmän jälleenmyyjän luona. Tervetuloa!

Jaguar vuosikerta 2003 alk. 39 900, hyvinvarustetuista autokaupoista.

JAGUAR

THE ART *of* PERFORMANCE

Myynti ja leasing: Espoo Niittymaantie 8 (09) 508 0800 • Turku Orikedonkatu 12-14 (02) 283 9300 • Tampere Lahdenperänkatu 3 (03) 225 9500 • Maahantuonti: Inchcape Motors Finland Oy