

MAGAZINE

5m 5.5m 6mR 8mR

1995



SUOMEN 8mR - LIITTO — FINLANDS 8mR-FÖRBUND

Styrelse /Hallitus tel.h. / puh.k. tj. / t.
Puheenjohtaja: Donner Robert 90-660245
varapuheenjohtaja: Levanto Heikki 914-4123615 914-720410
sihteeri: Mynttinen Satu 90-666943

Yhdistyksen osoite c/o Mynttinen Albertinkatu 17 B 17,00120 Helsinki
pankki KOP Kivenlahti 141 930 - 599 04

SUOMEN 6 MR-LIITTO RY — FINLANDS 6 MR-FÖRBUND RF

Styrelse /Hallitus		puh.h./tel.k.	tj./työ
Ordförand, puheenjohtaja:	Kimmo Kienanen	90-670066	90-7596305
Sekreterare, sihteeri	Veli-Matti Iivonen	90-668590	90-825851
	Markku Hakonen	90-611281	90-43411
	Hannu Krohn		90-5062055
	Mikko Saarela	90-633056	90-85259234
	Harry Thuneberg	915-577584	915-542847
	Kaj Åkerfelt	928-17171	

Adress - osoite c/o Kimmo Kienanen Sotkatie 1 B 10 00200 Helsinki
ekonomi / talous Esa Kalervo, Jäkärälantie 8B, 00940 Hki, t./puh. 340 2032
bank FBF 217 920-200 4924 pankki SYP 217 920-200 4924

FINLANDS 5.5M FÖRENING RF — SUOMEN 5.5M YHDISTYS RY

Hallitus:		
Puheenjohtaja	Johan Gullichsen	90-637918
Varapuheenjohtaja	Jan Ahlskog	90-419149
Jäsen & sihteeri	Matti Muoniovaara	90-792820
Tilinhoitaja:	Fredrik Fazer	90- 87621

Yhdistyksen osoite: Matti Muoniovaara, Kalervonkatu 12 B 4. 00610 Helsinki
Pankkitili: SYP, Senaatintori 200118-83985

SUOMEN KV. 5M LIITTO RY INT. 5M FÖRBUNDET I FINLAND RF

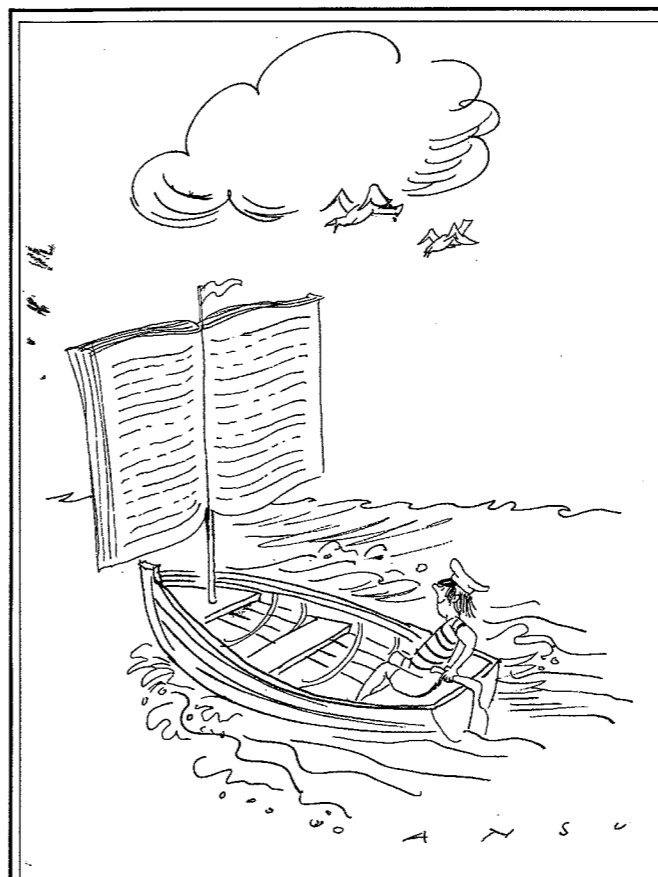
Hallitus / Styrelse	koti/hemtyö/tjänst			
Puheenjohtaja / Ordförande	Lars Mellin	90-597151	949-204 408	Mittaus / Mätning
Sihteeri / Sekreterare	Jussi Leskinen	90-663 903	90-648 312	Tiedotus / Information
Varainhoitaja / Kassör	Lasse Sihvoin	90-663 645	90-605 411	Tiedotus / Information
Jäsen / Medlem	John Worsøe	90-4524 710	90-75 781	Kilpailut / Kappsegling
Jäsen / Medlem	Sakari Sahlstein	921-302 303	921-693 398	Mittaus / Mätning

Yhdistyksen osoite: PL 912 00101 HELSINKI
Pankkitili: SYP - Lauttasaari 208218-70794

Föreningens address: PB 912 00101 HELSINGFORS
Bankkonto: FBF - Drumsö 208218-70794

Magazine on metristen luokkaliittojen vuosijulkaisu. Päätoimittaja on Kimmo Kienanen ja taiton on tehnyt Hannu Krohn.
Lehden painos on 1000 kpl.

Kansilehdellä on kuutonen Raili L-30, omistaja Kari Korkman.
Takakannessa on kahdeksikko Vågspel L-6, omistaja Carina, Marinette ja Robert Donner.
Molemmat kuvat on Jorma Rautapään käsialaa.



SISÄLTÖ

Hallitustiedot.....	2
Pääkirjoitus.....	3
Teryleenistä high-techiin.....	4
Genuan leikkausten kehitys	
Brackvattenspirater.....	7
av Robert Donner	
s/y Naja.....	8
8mR-veneen tarina	
Naja entistä ehommaksi.....	13
s/y Najan entisöinti	
Seglingsböcker.....	17
Vad läser seglaren?	
Viisviitosten MM 1995.....	22
Folke Sjödin.....	24
6mR-förbunds hedersmedlem	
6mR regelbilaga.....	25
bilagens tillkomst och innehåll	
VPP-analyysi.....	27
5.5m-kilpapurjehdus tietokoneella	
Masttapparförbundets stadgar.....	39
av Evert Taube	
Mitä kuuluu kuutosille.....	42
Tilannekatsaus 6mR-entisöinteihin	
Puuepoksit veneenrakennuksessa.....	44
Tekninen selostus epoksihartseista	
8mR MM 1995 i Holland.....	46
6mR MM 1995 i Sandhamn.....	47
Myydään - Säljes - For sale.....	48
Masto.....	51
Sir lanin maston synty	
Båtålskare.....	52
av Ivar Nordlund	
Jäsen- ja venerekisterit.....	54
Kilpailukalenteri 1995.....	66
Pakina.....	64

Perinneveneet

Viime vuonna saatiin aikaan perinnelaivarekisteri. Sen päämääränä on saada säilymään historiallisesti arvokas purje- ja moottorialuskanta. Rekisteriä ylläpitää Museovirasto, joka hakemusten perusteella päättää aluksen laivahistoriallisen arvon. Näitä arvoja ovat aluksen merkittävyys, edustavuus, ainutlaatuisuus, aluksen lähde- ja dokumentaatioarvo ja aluksen historiallinen tunnearvo. Perinnelaivarekisteriin hyväksytyt laivat voivat hakea valtion avustusta korjaus- ja entisöintitöihin. Mikäli alus myydään ulkomaille, avustukset peritään takaisin.

Perinnelaivarekisteri on merkittävä ja kauaskantoinen toimenpide. Samaan hengenvetoon voisi tuoda julki ajatuksen perinnevenerekisteristä. Suomessa on yhä – huolimatta vuosikymmenien ajan jatkuneesta myynnistä ulkomaille – varsin runsas, museoarvoltaan rikas huvivenekanta. Huolimatta tuhansista työtunneista moni kunnostustyö on jäänyt kuitenkin kesken varojen puutteessa. Kesken jäänyt kunnostusprojekti muodostuu liian isoksi kynnykseksi, josta on vaikea päästä enää yli. Olisi todella hienoa, jos kymmenistä käynnissä olevista, taloudellisissa vaikeuksissa pyöriivistä entisöintiprojekteista tulisi valmista valtion tuella.

Kimmo Kienanen
Suomen 6mR-liitto r.y.

Antakaa meille kunnan radat!

Helsinki sijaitsee pitkänomaisella niemellä. Purjehduksen kilparadat on jouduttu sijoittamaan niemen ja saarten väliin, mutta ainoa hyvä kolmioradan paikka on Ytterskärillä. Matka sinne on vain ylen pitkä, ja kahden startin kilpailupäivä kestää aamuvarhaisesta iltamyöhään.

Ensi kesänä Viron-lautat lähtevät Jätkäsaaresta, josta ajavat Harmajan kautta ulos. Tämän takia poistetaan Ytterskärin rata, jota on erittäin vaikea korvata.

Kolmioratojen lisäksi ja tilalle ovat tulleet pitkät banaaniradat. Näiden tilantarve on äkkiä ajatellen pienempi, mutta käytännössä ne vaativat suuremman alan pituutensa takia. Radan suuntahan on edelleen tuulta päin ja rata voi sijaita miten päin vain vesialueella. Tämä asettaa banaaniradalle suuret vaatimukset.

Tietenkin ratoja voidaan ja joudutaankin lyhentämään. Sielun silmillä voin kuvitella tilanteen, jossa kuutoset mailin kryssin jälkeen kääntyvät lenssille ja kohtaavat alamerkillä päin seuraavan tai sitä seuraavan lähdon veneet. Hässäkkää tuskin voi välttää.

On oikeutettua vaatia kölivenneillekin kunnan kilparadat Helsinkiin!

Kimmo Kienanen

Teryleenistä high-techiin

Toistakymmentä vuotta purjeita tehnyt, nyt Meripurjetta vetävä Tom Lindström käsittelee metrivenneiden genuoiden suunnittelua. Meripurjeessa käytetään suunnitteluun ja valmistukseen viimeisimpiä tietotekniikan sovelluksia.

Tom Lindström

Vuonna 1927 Sven Salén osallistui mm. ystäviensä Evert Tauben ja Tore Holmin kanssa Genovassa kansainväliseen 6 mR-regattaan. Ennen starttia Lilianin förstaagiin nostettiin uutuuksena fokka, joka ulottui ainakin keulakolmion kannan verran maston takapuolelle. Purjeen oli valmistanut Rafey & Laphornin New Yorkin neuloa. Purje antoi niin valtavan lisävauhdin kryssillä, ettei mikään estänyt Salénia voittamasta lähtöä ja koko regattaa ja siirtämästä Yacht Club Italianon lahjoittamaa Coppa d'Italia -pokaalia omaan kaappiinsa. Salénin kansallisuudesta varmaan johtuu, että purjetta alettiin kutsua nimellä Swedish jib, ja nimitys muuttui myöhemmin ilmeisesti maantieteellisistä syistä genoaksi. Purje yleistyi nopeasti, ja on mielenkiintoista nähdä kuvista, miten hyvin istuvia genuoita jotkut purjeen-

tekijät loivat senaikaisista venyvistä ja kapeista puuvillakankaista.

Genoa design

Nykyaikaisen genoan vanhaan R-veneeseen valmistamisen lähtökohdat ovat suunnittelijan näkökulmasta varsin haastavat.

- Maks. alaliikin pituus (esim. kuutosessa J + 3 m), jolloin purjeen koko on veneestä riippuen 180–200 prosenttinen genoa. Purje ei ole kovin korkea, ja sen sivusuhte on matala. Purjeeseen kohdistuvat voimat edellyttävät monimutkaisempaa kankaan asettelua ja panelirakennetta. Lisäksi pitkä helma lisää pyörrevastusta, joka tulisi minimoida.

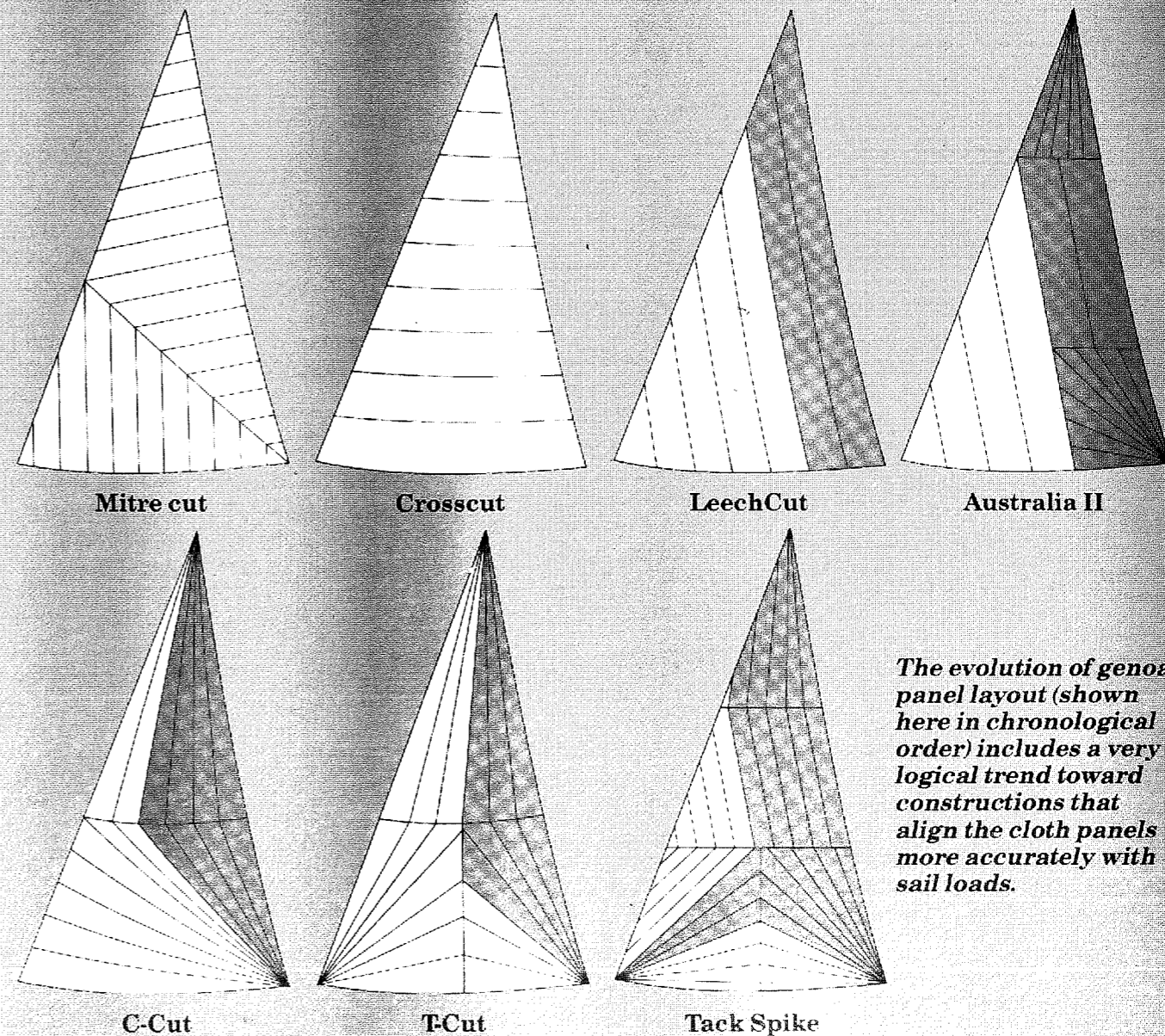
- Skuuttaus 6,5–7,5 astetta yhdessä pitkän helman kanssa vaikuttaa merkittävästi suunniteltavaan isopurje-geoa-kombinaatioon.

- Mekaaninen kulutus on kovaa suuren overlapin (= maston taakse ulottuva osa) vuoksi. Jokaisessa käännöksessä puolet purjeesta lepattaa ja hie-roo saalinkien päitä ja mastoa vasten.

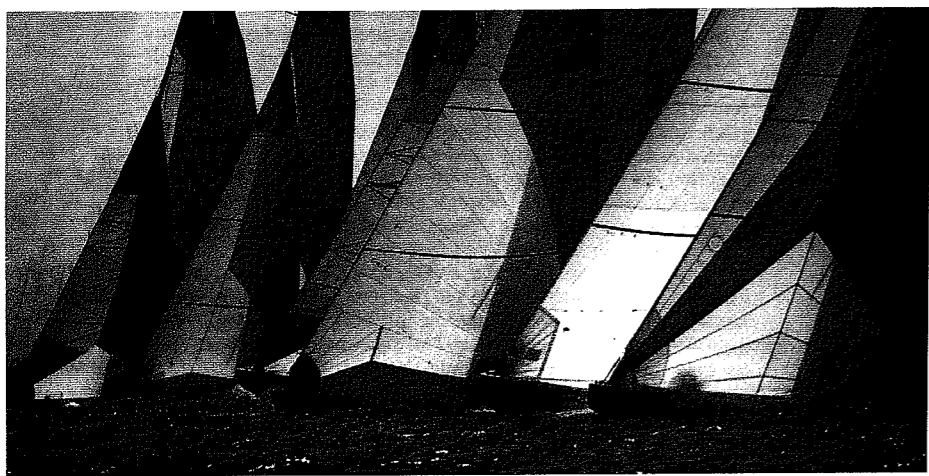
- Käytettävä förstaagin kireys: Vanhoissa R-veneissä on huomioitava että liian kovat förstaagipaineet rasittavat turhaan pitkää runkoa.

- Genuoiden määrä & budjetti: R-veneissä isoja genuoita voi olla hyvinkin monta. Esimerkiksi 12mR:ssä käytettiin vuonna 1987 Fremantlessa kuutta genoaa, joista viisi oli täysikokoisia. Kun on käytettävissä useita erilaisia keulapurjeita, voidaan vaihtaa kuhunkin keliin suunniteltu purje ja lisätä samalla muiden purjeiden ikää. Kun R-veneissä purjehditaan maksimikoisella genoalla laajalla tuulialueella, putoaa veneen suorituskyky aina vain yhtä genoaa käytettäessä jommassa-

Racing Genoa Panel Layouts



The evolution of genoa panel layout (shown here in chronological order) includes a very logical trend toward constructions that align the cloth panels more accurately with sail loads.



kummassa päässä tuulialuetta. Samalla yhden purjeen käyttöikä lyhenee merkittävästi.

Käytettävien genuoiden jako voi olla seuraavanlainen:

Light n:o 1 Genoa 0-4 m/s

Tarkoitettu käytettäväksi, kun vene on alitehoinen eikä kulje runkonopeutta. Tämä tarkoittaa, että genoalla on otettava maksimivoima vallitsevasta tuulesta. Tällöin purje on tehtävä pussikkaaksi, jotta saavutetaan suuri paine-ero koko purjeen alueelle, jolloin nostovoimakin on suuri. Purje ei voi kuitenkaan olla liian syvä (normaalisti ei yli 18 %), jolloin virtaus purjeen suojanpuolella pyrkii irtoamaan ja heikentämään nostetta merkittävästi.

Jotta saavutettaisiin paras vauhdin ja nousukulman suhde tuuleen kevyessä kelissä, perämiehen on ajettava alemmaa kurssia. Jotta purjeen kohtauskulma tuuleen olisi sama, genoan etuosaa tehdään pyöreämmäksi. Tämä on tärkeää, sillä se auttaa purjeen kokonaisvoimaa eteen veneessä, mikä lisää eteenpäin vievää voimaa ja vähentää samalla sivuittaisvoimaa. Light n:o 1 kannattaa valmistaa Mylarista, jolla on parempi paino/lujuus-suhde kuin vastaavan painoisella Dacronilla. Kevyemmässä tuulussa mekaaninen kuluminen on myös vähäisempää.

Medium n:o 1 Genoa

Tämä on yleisin veneistä löytyvä purje, ja se on tarkoitettu käytettäväksi laajalla tuulialueella. Tällöin suunnittelun lähtökohtana on optimointi n. 6 m/s tuuleen. Tällöin purjeen trimmaajan tulee optimoida purjeen muoto kulloinkin vallitseviin tuulioloihin käytävissä olevilla säädöillä (skuuttipiste, falli, skuuttaus).

Medium n:o 1 otetaan käyttöön, kun vene on saavuttanut runkonopeutensa, ja se on suunniteltu antamaan suurim-

man nosto/vastusvoima-suhteen, jolloin purjeen kokonaisvoima keskittyy eteenpäin veneessä. Purje on myös suunniteltu latteammaksi kuin kevyen tuulen genoaa, koska liika pussikkuus vain kallistaisi venettä turhaan ja lisäisi sivuittais- ja vastusvoimia, mikä johtaisi edelleen sarron lisääntymiseen ja nopeuden laskuun.

Purjeen etuosan kohtauskulma voi olla latteampi, kun veneen kulma suhteelliseen tuuleen on pienempi. Takaoisa voi olla myös latteampi, jotta "pakitus" isopurjeeseen minimoituisi. On syytä huomata, ettei vähäinen pakitus vaikuta suorituskykyyn.

Medium n:o 1:n kankaaksi voidaan valita useita vaihtoehtoja.

1. Perinteinen Dacron. Tämä on edullisin ratkaisu ja huoleton käyttöä.

2. Sandwich Mylar. Dacron-kangaspinnassa, suunnatut kuidut ja Mylarifilmi suoja kankaiden välissä. Tässä vaihtoehdossa on Mylarin lujuus yhdistettynä pehmeän Dacronin käsiteltävyyteen.

3. Taffeta/Mylarscrim. Filmi toisella puolella pinnassa, kangas toisella puolella, suunnatut kuidut välissä. Parempi paino/lujuus-suhde kuin edellisten vaihtoehtojen kankailla. Taffeta/Mylarscrimiä voidaan käyttää purjeen ta-kaosassa, jossa mekaaninen kuluminen mastoa vasten ja rasitukset ovat suurimpia. Purjeen etuosaan kannattaa ommella kevyttä Scrim Mylaria. Näin koko purjeesta tulee lujempi ja huomattavasti kevyempi kuin Dacronista valmistetusta purjeesta.

Heavy n:o 1 & Genoa 2

Nämä eivät välttämättä ole toisiaan poissulkevia purjeita. Jotkut veneet ovat kevyempiä, jolloin voidaan siirtyä suoraan pienempään 2-geoonaan. Jos taas valitaan kovan tuulen 1-geoaa, voidaan genuoiden käyttöalueita tarkentaa.

Kakkosgenoaa on hyvin käyttökelpoinen purje tuulialueella 9 - 13 m/s. Takaliikin negatiivinen kaari on iso pakituksen vähentämiseksi ja jotta isopurjeen levangin käytölle jäisi kylliksi varaa puuskissa. Samalla takaliikin alue pysyy vakaana ja purjeen painopiste siirtyy alemmaksi.

Ideaalitilanteessa n:o 2:n tuottaman kokonaisvoiman tulisi olla vain vähän enemmän kuin keskituulen ykkösessä. Jos nimittäin tuulen voimakkuus kaksinkertaistuu, purjeen voima nelinkertaistuu (ideaalitilanteessa). Jotta kakkosgenoan voimat pysyisivät n:o 1:n tasolla, purje tehdään selvästi latteammaksi hyvin loivalla etuosalla ja hyvin suoralla takaosalla.

Kakkosgenoaa joutuu jo melkoiselle mekaaniselle rasitukselle, minkä takia se kannattaa tehdä joko sandwich Mylarista tai perinteisestä Dacronista.

Genoa n:o 3

Tätä purjetta R-luokkien purjehtijat käyttävät harvoin, sillä usein pelätään tuulen heikkenevän, jolloin purje olisi liian pieni. Kuitenkin oikean kokoinen kolmonen on erittäin tehokas purje kovalla tuulella ja jättää isopurjeelle paljon säästövaraa mm. aallokossa ja puuskissa.

Purjeelle on myös käyttöä, jos ollaan liikkeellä pienellä miehistöllä. Tällöin käännökset ovat helppoja ja näkyvyys sivuille paranee, kun purjeen helma ei ole edessä. Kakkosgenoaa verrattuna muotoa on edelleen latistettu ja takaliikin virtauksia helpotettu. Tällainen purje kannattaa tehdä tukevasta Dacronista, koska käyttöolosuhteet ovat yleensä sellaiset, että purjetta käsitellään varsin kovakouraisesti, ja se voi myös joutua lepattamaan pidempään.

Edellä mainitut asiat, erityisesti kangasvalinnat, ovat peruseräpäteellisiä uutta genoaa suunniteltaessa. Esim. Kevlarin käyttö pudottaa kangaspainoja rajusti. Uudet laminoidut kankaat joissa on käytetty Kevlar 49:ää loimen suuntaan, Spectraa kuteen suuntaan sekä Vectrania ristikkäin diagonaalisuuntiin tukemaan Mylarifilmiä ovat jopa 30 % lujempia painoonsa nähden kuin vanhat Kevlarkankaat.

Keveyteen päästään kuitenkin kestävyiden kustannuksella, ja suorituskyvyn paranemisen merkitystä kilpailuissa vanhoilla veneillä kannattaa puntaroida suhteessa kuluvaan rahamäärään. Toisaalta: Purjehduskilpailussa on vaikea pärjätä venyneillä purjeilla.

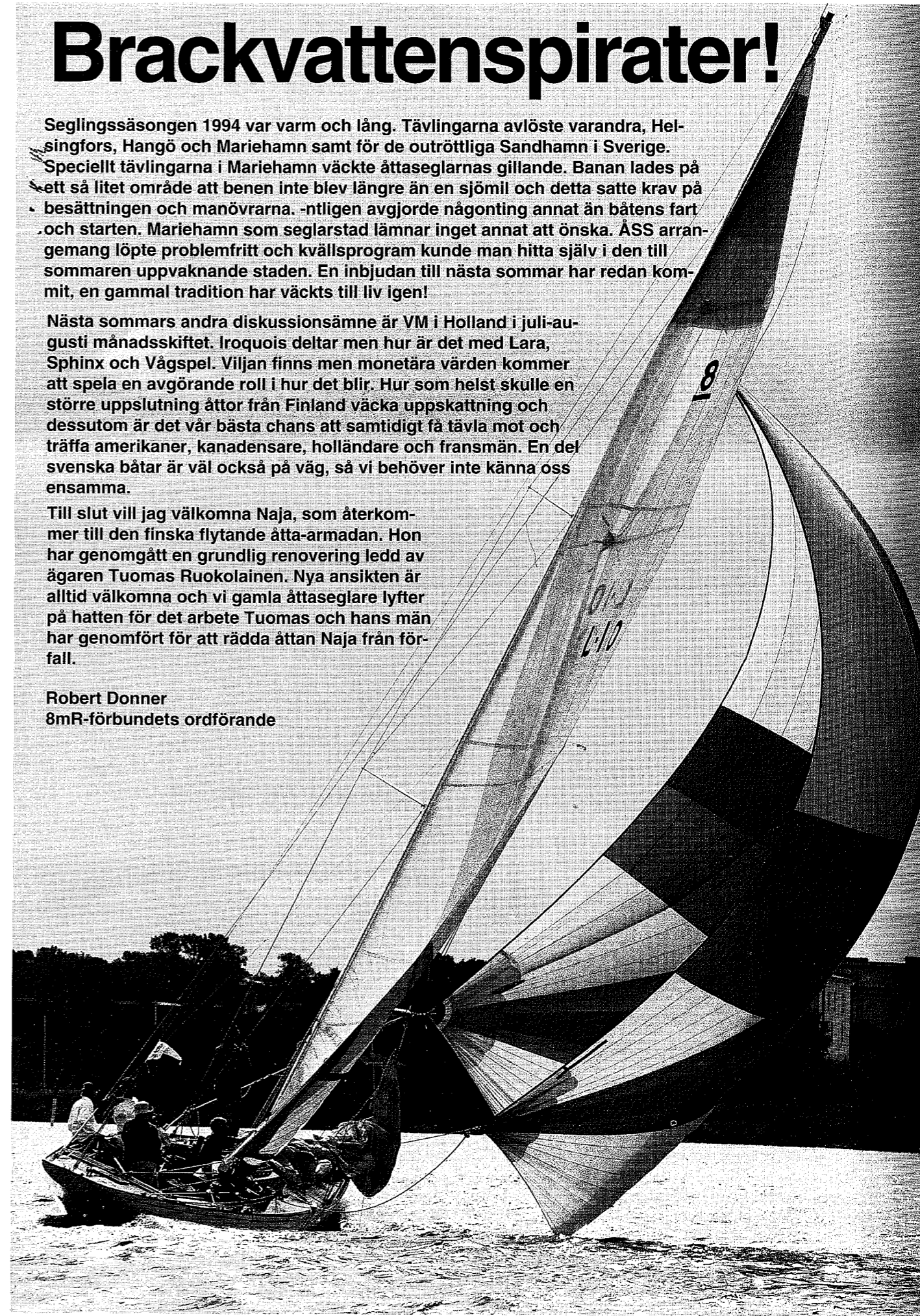
Brackvattenspirater!

Seglingssäsongen 1994 var varm och lång. Tävlingarna avlöste varandra, Helsingfors, Hangö och Mariehamn samt för de outröttliga Sandhamn i Sverige. Speciellt tävlingarna i Mariehamn väckte ättaseglarnas gillande. Banan lades på ett så litet område att benen inte blev längre än en sjömil och detta satte krav på besättningen och manövrarna. -ntligen avgjorde någonting annat än båtens fart och starten. Mariehamn som seglarstad lämnar inget annat att önska. ÅSS arrangemang löpte problemfritt och kvällsprogram kunde man hitta själv i den till sommaren uppvaknande staden. En inbjudan till nästa sommar har redan kommit, en gammal tradition har väckts till liv igen!

Nästa sommars andra diskussionsämne är VM i Holland i juli-augusti månadsskiftet. Iroquois deltar men hur är det med Lara, Sphinx och Vågspel. Viljan finns men monetära värden kommer att spela en avgörande roll i hur det blir. Hur som helst skulle en större uppslutning åttor från Finland väcka uppskattning och dessutom är det vår bästa chans att samtidigt få tävla mot och träffa amerikaner, kanadensare, holländare och fransmän. En del svenska båtar är väl också på väg, så vi behöver inte känna oss ensamma.

Till slut vill jag välkomna Naja, som återkommer till den finska flytande ätta-armadan. Hon har genomgått en grundlig reovering ledd av ägaren Tuomas Ruokolainen. Nya ansikten är alltid välkomna och vi gamla ättaseglare lyfter på hatten för det arbete Tuomas och hans män har genomfört för att rädda ättan Naja från förfall.

Robert Donner
8mR-förbundets ordförande





Tuomas Ruokolainen

s/y Naja on kahdeksikko, joka rakennettiin 1921 haastajaksi kilpailuun Sinebrychoffin pokaalista. Se on edelleen täydessä purjehduskunnossa, ja suunnitelmien mukaan se kilpailee vielä seuraavalla vuosituhannekin.

Frisk Bris N:o 7/1921 kirjoitti uudesta Kommodor Nicholas Sinebrychoff Challenge -pokaalin haastajasta seuraavasti:

"Jubileiveckan inleddes med tävlingarna om vår segelsports förnämsta trofeer, Sinebrychoffpokalen och Sportklubbens Pokal. Om Kommodor Nicholas Sinebrychoffs Challenge Pokal tävlade "Sigrun", Helsingfors Se-

gelsällskap, utmanare, och "Naja", Nyländska Jaktklubben, försvarare. Yachtarna tillhöra som känt klass 8-R och äro konstruerade, utmanaren av E. Olofsson och försvararen av G. L. Stenbäck. Medan "Naja" elegant och i gott trim i god tid låg väntande på startskottet, syntes "Sigrun" taga saken mer än oförlätligt lätt. Man bekvämde sig icke ens i tid till startplatsen, och

hade pokalförsvaren icke beredviligt gått om på att vänta på sin konkurrent, så skulle hela tävlingen blivit mera än farsartad. Nog borde man kunna fordra så mycket av en utmanande yachtsman, att denne skulle taga tävlingen om landets främsta trofe på fullt allvar och icke på lek. Förstår man icke detta, sa bör man ej flyga högre än vingarna bära."

*Bäst av allt var forvisso starten
fast vädret var mulet och saktlig farten*

*Ty hur det var börja' vinden öka
och Najas mast sig betänkligt kröka*

Kuvat ja niihin liittyvät runot ovat s/y Najan lokikirjasta, seikkailusta Suursaareen elokuussa 1923. Lokikirjan luovutti ystävällisesti toimituksen käyttöön Heikki Levanto.

Kirjoittajan mielestä haastajavene oli jo etukäteen luovuttanut ylivoimaiselle vastustajalle Sinebrychoffcupissa. Kilpa oli osa NJK:n 60-vuotisjuhlaarengattaa, ja se järjestettiin ensi kerran sitten 1914, sodan katkaistua kilpailutoiminnan.

Tapahtuma herätti suurta huomiota heti haasteen julkistamisen jälkeen. Frisk Bris N:o 5/1921 selvitti laajasti sekä haastajan herra B. Nylundin, HSS, että puolustajan, AB Sinebrychoffin panimon, NJK, hankkeita.

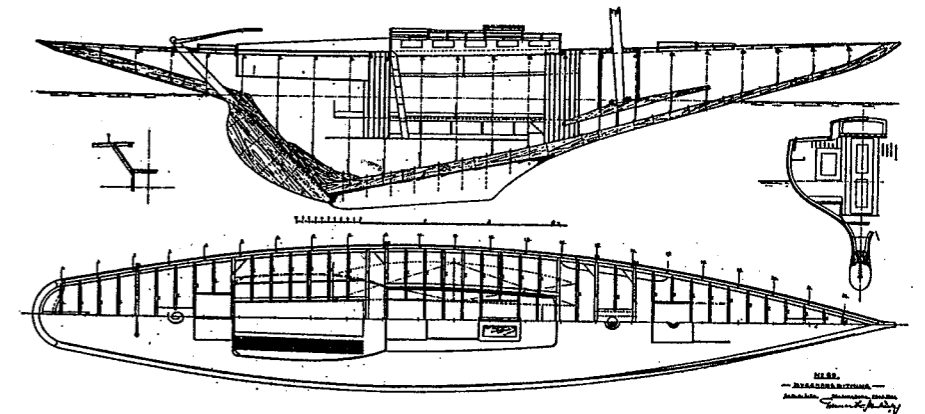
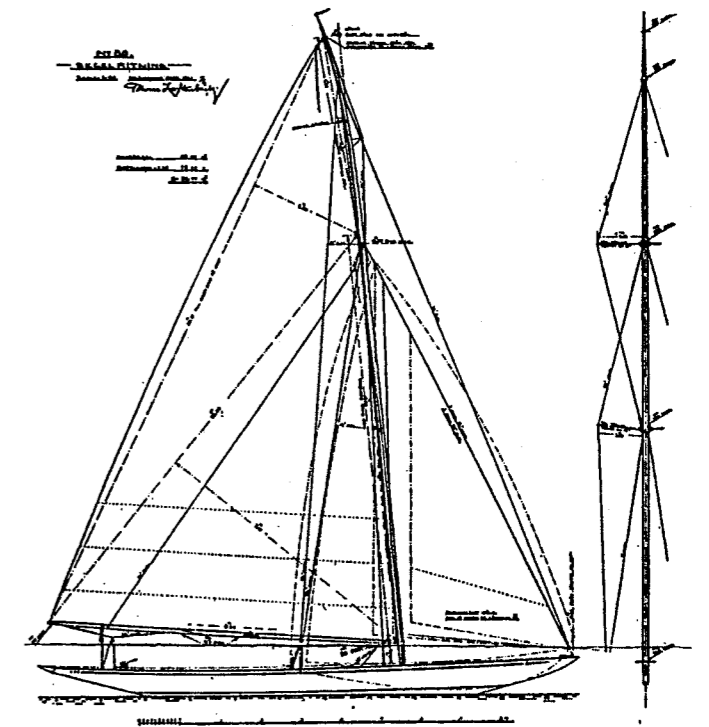
Seuratessaan jahtien valmistumista lehti arvioi uudistettua R-sääntöä ja kertoo sen saavuttaneen suurensuosion alueilla, joilla meriolot vaativat hyviä veneitä. Tanskassa oli mainittuna kesänä tehty, ei vähemmän kuin kymmenen uutta jahtia 6mR-luokkaan.

"Meidän pokaalihakdeksikkojamme" vertaillessaan lehti luonnehtii E. Olofssonin haastajalle suunnittelemaa jahtia enemmän aiemman säännön kaltaiseksi, kun taas G.L. Stenbäckin konstruktio muistuttaa amerikkalaisen mittasäännön luomuksia.

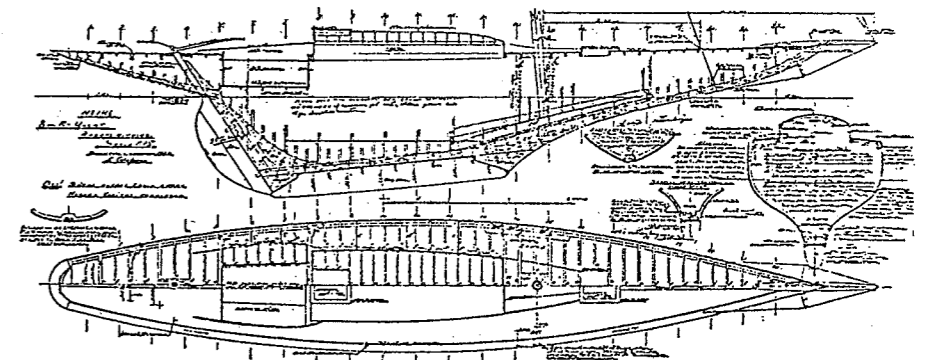
Frisk Bris kertoo mainitun, että uusi R-sääntö johtaisi aluksiin, joita voitaisiin pitää vanhan R-säännön ja amerikkalaisen mittasäännön sulautumina. Näihin voitaisiin omaksua molempien parhaat puolet ja hylätä kumpaisenkin heikkoudet.

Frisk Bris vertaa aluksia muutamin mitoin:

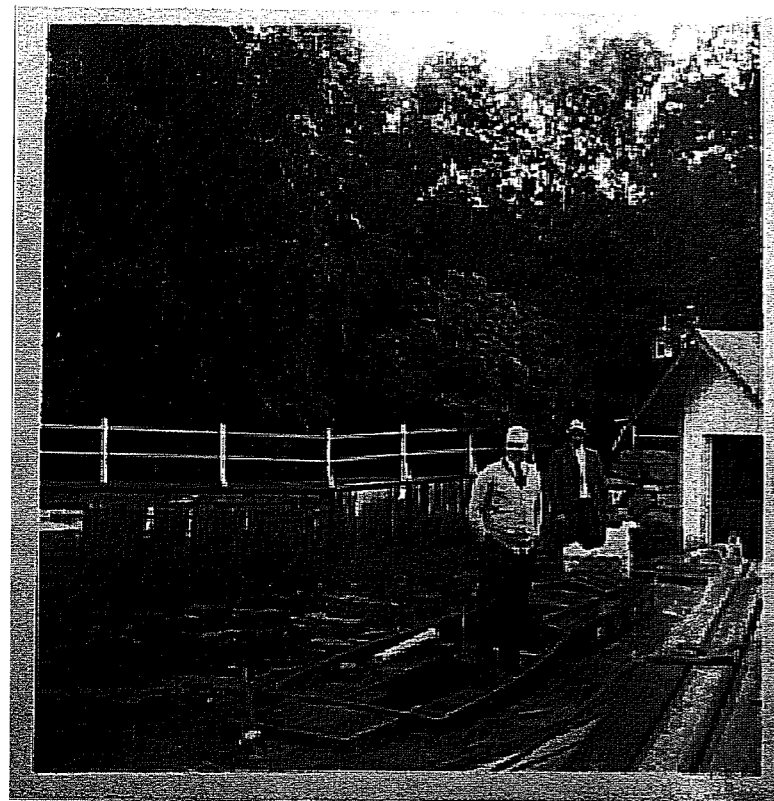
	Olofsson	Stenbäck
Längd över stäv	13,08 m	13,64 m
Överhäng, för-	2,335 m	2,62 m
akter-	2,645 m	2,72 m
L.V.L.	8,100 m	8,30 m
B största	2,305 m	2,30 m
Bi L. V.L.	2,250 m	2,25 m
Djuggång	1,720 m	1,77 m
Fribord, för-	0,910 m	0,95 m
akter-	0,780 m	0,80 m
minsta	0,645 m	0,65 m
Segelarea	91,08 m ²	86,97 m ²
Storsegel	62,21 m ²	67,97 m ²
Förtriangel	28,87 m ²	19,00 m ²



Gunnar L. Stenbäck's konstruktion.



E. Olofsson's konstruktion.



*På Luppi höjd blev det sakta storm
och strax därefter ett stort alarm*

*Ty Najas mast brast plötsligt av
med rigg och allt sig till sjöss begav*

*Det blev ett jobb och ett svårt bestyr
vi voro verkligen på äventyr,
där spelet var livet = vår insats livet;
att vi skulle klara't var icke givet*

*Men tack vare Olkkala-Andersson
vi gjorde't likväl rätt väl ifrån*

*Kaptenen Timo var lugn och trygg
och fruarna summo på fräsande rygg*

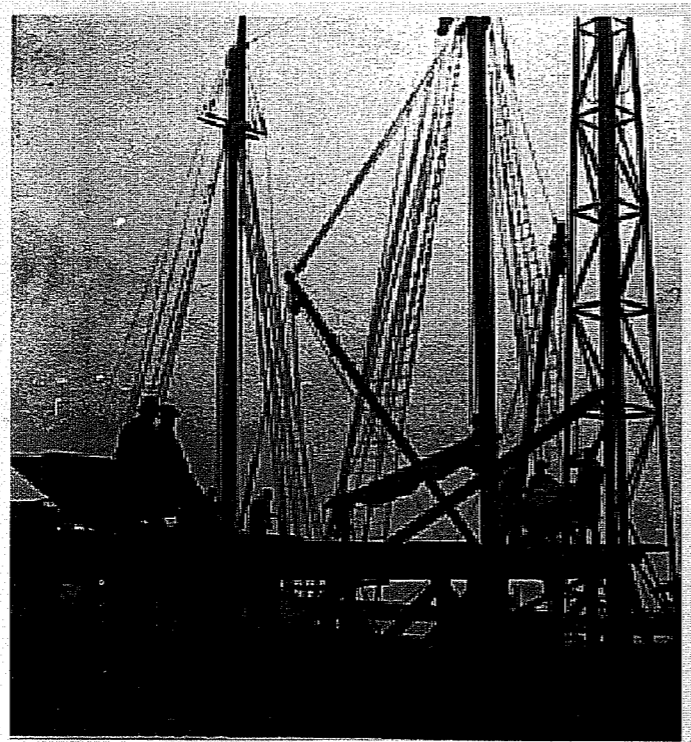
*Så lugnt som om de i köket rört sig
jag tror de aldrig ha bättre fört sig*

*Och skönt var till minnet av Manni-Klubb
på Halla ta sig en väldig nubb*

*Så var med färden och kort blev fröjden
vi trösta oss med att blicka mot höjden*

*Som synes av bilden här bredvid,
vår Kikkert var 60m lång - indeed!*

*Emellan verserna vi så' oss omkring
och eljes gjorde vi ingenting*



Vertailu kertoo, että insinööri Sten-
bäckin jahdin runko on selvästi pitempi,
sillä on suurempi syväys ja sen
purjepinta-ala on pienempi. Suurempi
pituus ei johdu yksinomaan pitemmis-
tä keulan- ja peränylityksistä. vaan
myös vesilinja on n. 2,5 % pitempi.
Herra Olofssonin luomuksella taas on
4,33 m² enemmän purjeita, mikä vas-
taa 5 % suurempaa purjepinta-alaa.

Itse kilpailua Frisk Bris seuraa tar-
koin 38 M radalla, 1-2 beaufortin ete-
läkaakkoisessa tuulessa. Lähtölaukaus
ammuttiin 5. heinäkuuta klo 11.15 en-
nen puolenpäivän. "Naja" ylitti lähtö-
linjan Harmajalla 15 s ja Sigrun 35 s
myöhemmin. Lyhyen kryssin aikana
Svartbådanille pokaalinpuolustaja li-
säsi kaulaa 5 min 40 s:iin. Kääntömer-
killä (Balkanerna) lehden edustajan oli

pitkän välimatkan takia mahdoton ot-
taa tarkkoja välimatkoja, mutta toimit-
taja arvelee "Najan" hieman lisänneen
etumatkaansa. Kun molemmat jahdit
jälleen tulivat kunnolla näkyville
Äransgrudille saavuttaessa, oli ylei-
sölle täysin selvää, kuinka ensi purjeh-
dus tulisi päätymään. Harmajalla
"Naja" leikkasi maalilinjan klo
7.03.35. Haastajan maaliintulon toi-

*Så särskilt blott njöto - har ni hört på maken
av djuret som rodnar när hon kokas naken*

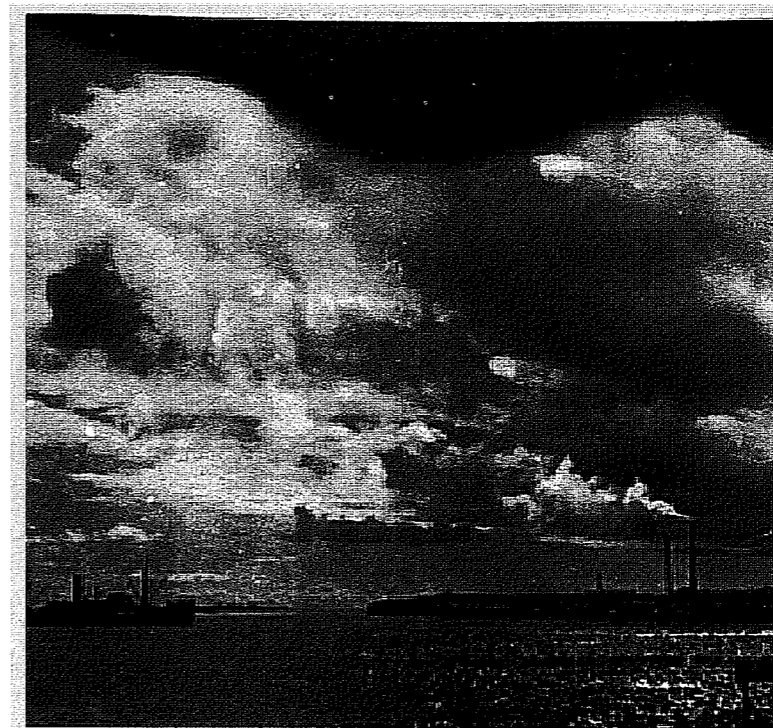
*Och blir till slut ganska vackert röd
fast det hela slutas med brådan död*

*Sen utfärda' vi till Kaskulas Sally
där blev vår Timo sen ganska dilli*



*Han yrade blott om galoschhumer tolv
och stirrade dystert mot rummets golv*

*Här ser ni till höger en bussig japp
han hoppas frissa ifrån brådan opp*



mittaja kuvaa:

"Sigrun kom sent omsider fram kl.
7.28.01 med konstruktören ensam syn-
lig på däck men av besättning ej ett
spår!"

Seuraavana päivänä samalla radalla
"Naja" oli jälleen varuillaan ja leikkasi
se lähtölinjan 23 s. jälkeen laukauksen,
kun "Sigrun" tarvitsi kokonaista 2 min
18 s päästäkseen matkaan. Haastaja

kuroi kuitenkin eron umpeen johtaen
takaisin kääntyttäessä 1 1/2 minuutil-
la. Paluumatkalla Äransgrundille oli
pokaalinpuolustaja kuitenkin ratkais-
sut pelin kiertäen majakkalaivan 16
min 45 s ennen haastajaa.

Kahden päivän purjehdukset Frisk
Bris listaa:

		1:sta	2:dra
Naja,	N.J.K.	7.48.35	8.10.34
Sigrun,	H.S.S.	8.13.01	8.24.05

"Naja" oli täten kunniakkaasti puo-
lustanut Kommodor Nicholas Sine-
brychoff Challenge -pokaalia, joka si-
ten pysyi NJK:lla.

AB Sinebrychoffin panimon jälkeen
on Najan omistajiksi Nyländska Jakt-
klubbenin, Esbo Segelföreningin ja



*Och här ett kärleksfullt äkta par;
ja, livet gör sig som man det tar*

*Här ser de allt ännu nöjda ut,
men varje Lycka har dock sitt slut*

*Så ock med vår, från det vackra Halla
vi drogo bort, men till alla, alle*

*som där oss ägnade hägn och huld
vi stå forvisso i stor en skuld*

*Kalle-isä och fröken Lisa
vi ägna tacksamt vår lilla visa*

*Men särskilt till allas vår Margit, Den fagra
hon har ej som Mary gett sig på att magra*

*Och Kapten Timo, hurra! honnör!
Ett gott humör, det är vår likör*

*Till sist = God Jul! panesse! Chapeux claque!
från Mary och Faban ett hjärtligt tack! !*



Selityksiä runokieleen:
saktlig = hitaahko
bestyr = tehtävä
summo = simmade
nubb = ryyppe
japp = poika
hägn och huld = huolenpito

Helsingfors Segelsällskapet venerekistereihin merkitty useita herrasmiehiä, ensimmäisenä Timo Brofeldt, jonka matkasta Najalla Suursaaren on juttu toisaalla lehdessämme.

28.-29. heinäkuuta 1927 Naja kilpaili toistamiseen Sinebrychoff-pokaalista Kotka Segelsällskapet Edithiä vastaan, ja toi myös tuolloin voiton NJK:lle. Sekä 1921 että 1927 suunnit-

telija, insinööri, G.L. Stenbäck istui itse Najan pinnassa.

Ruotsiin jahti myytiin 1945 tai 1946. Sitä ennen se oli saanut 1943 luovuttaa lyijykölinsä uudisrakenteelle 8 metrin luokassa. Tilalle Naja sai valurautaisen kölin. Najan lyijy seilaa edelleen Vågspelin barlastina kotivesillään NJK:n lipun alla.

1989 Naja purjehti jälleen Pohjan-

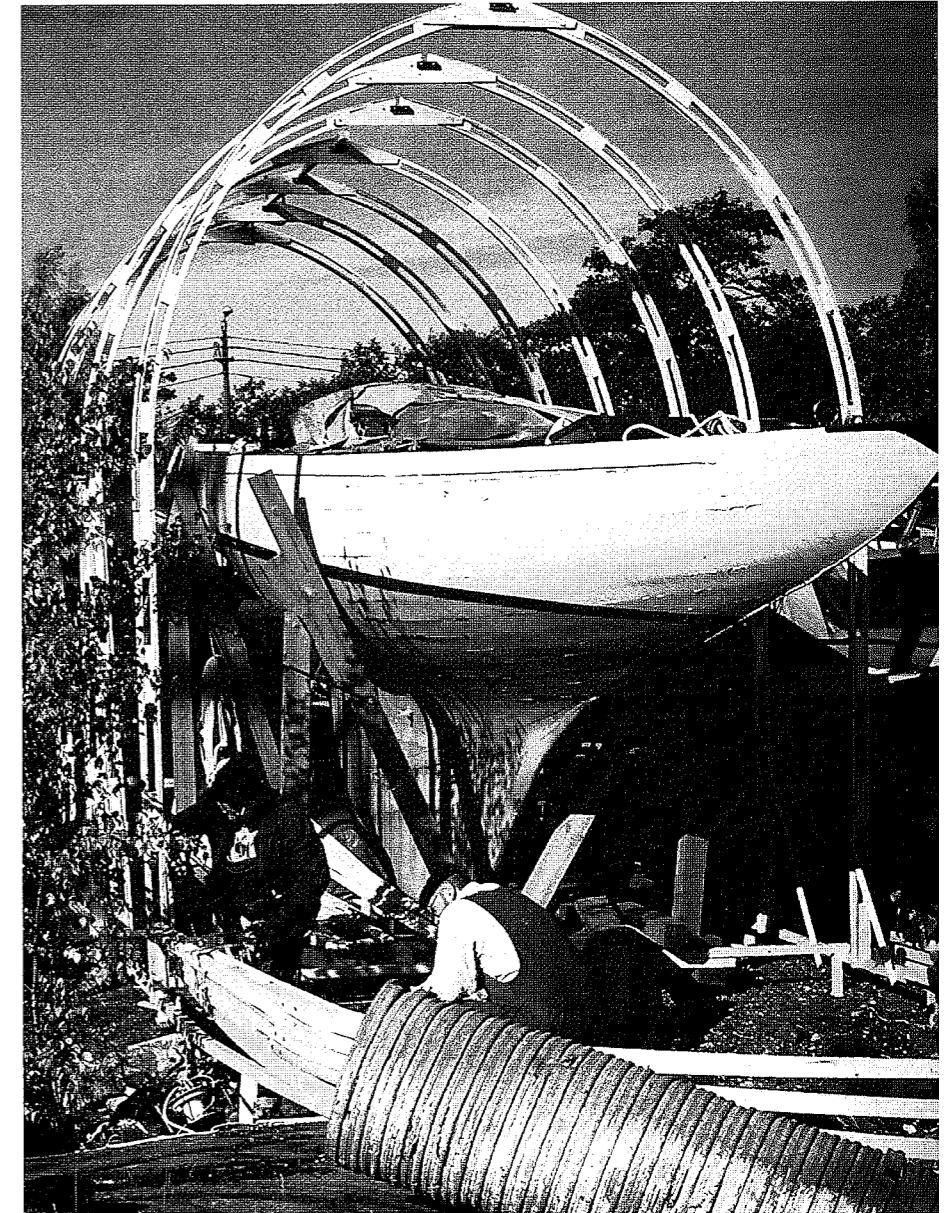
lahden tälle puolelle Matti Rajalan ostettua sen kotiin Helsinkiin. Aktiivinen kilpailukausi hänen kipparoimanaan päättyi 1992 kesään, jolloin vanha rouva karillakäynnin jälkeen nostettiin kuiville.

Kesällä 1993 yllekirjoittanut osti aluksen G.L. Stenbäck -kokoelmansa kruunuksi. Tuolloin 73 vuoden ikä oli surullisesti veneen pilssissä näkyvissä.

Naja entistä ehommaksi

Purjealus Najaa ei 1921 rakennettu kestämaan yli 70 vuotta, vaan voittamaan vuoden Sinebrychoff-pokaali. Jotain ajan raaka-aineista ja työtavoista kertoo se, että aluksessa on niin paljon priimaa jäljellä. Paljon on purettu, mutta entisöinti on vielä mahdollinen.

Ina Ruokolainen



Naja tuli perheeseemme kesällä 1993. Kahdeksikkokaunottaren lunastanut vakuutusyhtiö ei selvästi enää pitänyt alusta kuin varusteidensa arvoisena.

Totta olikin, että kivillä käynti oli vain viimeinen kolaus vuosikymmenien rappiossa. Päältä kauniin aluksen emäpuu oli mätä, kaaret lahoja ja ruostuneita. Alus oli kuitenkin muodossaan, jopa merikelpoinen karilleajoon asti.

Vaikka entisöintiä haluttiin tehdä paljon itse, oli selvää, että ammattitaitoisia yhteistyökumppaneita tarvitaan. Venepuuseppä Mika Louhivaara tuli mukaan jo suunnitteluvaiheessa, metallimies Sakari Vilkmän ensimmäisten metallitöiden aikana.

Telakalle vanha rouva pääsi Helsingin Ouritsaareen, Lindgrenin maille. Oman venyvän korjausaikataulun vuoksi Najalle piti rakentaa teltta ulkosalle. Paikka ei ole estänyt Lindgreniä jakamasta vinkkejään ovenraosta.

Naja ei ole ensimmäinen vene, jota säilytetään tai korjataan teltassa. Aluksen mittojen takia teltatyömaasta tuli kuitenkin ensimmäinen haaste kaariin ja liitoksineen. Seinien purjepinta-ala on niin laaja, että rakenteita on pitänyt tukea pitkin matkaa.

Nykyisin suoja onkin teltta vain ulkoa; sisältä se on talo työkaluhyllyineen ja sosiaalituloineen. Jos ja kun vene saadaan vesille, ei suojaakaan vain pureta kesäksi. Luovia ratkaisuja tarvitaan siis jatkossakin.

Veneen remontti alkoi tyypillisesti purkamisella. Ensimmäiseksi oli nostettava ulos lähes uusi, vanhanhenkinen sisustus, jonka edellinen omistaja Matti Rajala oli teettänyt. Sisustus aiotaan ainakin pääosin palauttaa paikalleen.

Rakenteiden tarkastelussa selvisi pian, että emäpuu, kaaret ja myös köli on vaihdettava. 7-8 tonnin alusta piti sitä varten nostaa. Parin autontunkin ja pönkkien avulla vene nostettiin lepäämään "kehdon" varaan.

Vene itse on paras suunnitelma

Najasta ei valitettavasti ole löytynyt piirustuksia entisöinnin tueksi. Tuomas Ruokolainen tutustui Åbo Botvarfin papereihin Åbo Akademin kirjastossa, mutta "vieraasta", G. L. Stenbäckin työstä ei suunnitelmia löytynyt. Frisk Bris -lehden numerosta 7/1921 löytyi ulkokuvat, joissa verrataan kahdeksikkoja Najaa ja Sigrunia keskenään.

Korjaajien onneksi lähes kaikki puutavara ja suurin osa rautakaarista aluksen rakenteissa oli alkuperäistä, ja siis alkuperäisessä muodossaan. Purkutöissä oli siksi edettävä vain niin paljon kerrallaan, että muodot pysyivät muistissa.

Purku alkoi emäpuusta, joka oli sormenmentävän pehmeää ruuvien syvyyteen asti. Loppu olikin hikeä ja tuskaa, sillä vuosikymmeninen tammi oli sisältä kivikovaa. Kun tarpeeksi hyvää

tammea ei ole saatavissa, oli uusi emäpuu rakennettava irokosta.

Kaarista miehet purkivat aluksi puiset jättämällä paikalleen joka kolmannen eli metallikaaret. Puiset painokaaret päädyttiin korvaamaan laminoituilla, jotka voitiin liimata muotoonsa verstaalla. Myös metallikaaria oli käytännön syistä nykyaikaistettava: rautakaaret korvattiin haponkestävällä teräksellä.

Keularanka aiottiin ensin jättää ennalleen, mutta sekin paljastui mädäksi. Senkin kanssa päädyttiin laminoointiin, jotta pulttien rasittama ranka ei halkeaisi yhtä herkästi kuin vanhoissa veneissä yleensä.

Remontin tässä vaiheessa sisemmät puuosat on nyt lähes vaihdettu vesirajaan asti, keulapiikistä peräpeiliin. Purjehtijalle ei jää enää mitään epäilyttävää piiloon. Valitettavasti mukana meni myös 72 vuotta uinutta honkalaidoitusta, josta iso osa oli hyväkuntoista. Onneksi Seppälän venetarvike- liikkeestä löytyi honkalautaa, jonka laatua ei tarvitse häpeillä veneen run-gossa.

Myös säästäviä oivalluksia on tullut matkan varrella. Satunnainen katsoja ehdotti, että perä rakennettaisiin alta-päin, jotta kansi säästyisi. Työ oli ah-dasta ja tukalaa, mutta Naja voi edel-leen ylpeillä yhtenäisellä, alkuperäisellä oregon pine -kannella ulointa reunalautaa lukuunottamatta.

Köli teki Najasta taas 8 m R:n

Najan mukana tulleista papereista selvisi, että alkuperäinen lyijyköli oli vaihdettu valurautaiseen 1943. Lyijyköli siirrettiin uuteen kahdeksikkoon,



Ensimmäinen pohjalauta poistettuna... (yllä). Vuotta myöhemmin Mika Louhivaara on saanut ensimmäisen uuden pohjalaudan paikoilleen (oik).

ja sota aikana Naja joutui tyytymään korvikemateriaaliin.

Muutoksessa köliä oli metallien erilaisen tiheyden vuoksi pakko suurentaa huomattavasti, eikä se oikeastaan enää ollut kahdeksikon mittojen mukainen. Niinpä oli selvää, että Naja saa entisöinnissä uuden lyijykölin.

Piirustusten puute tuli taas vastaan, mutta jo Frisk Brisin pieni profiilikuva kertoi jotain mittasuhteista. Varsinainen suunnittelutyö annettiin Hans Groopille, joka loi Najalle mahdollisimman oikeanmallisen uuden kölin.

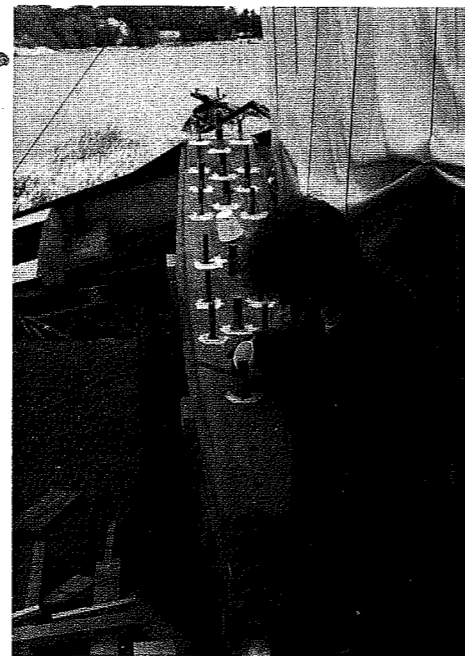
Etukäteen viiden tonnin painoisen kölin vaihto tuntui mahdottomalta urakalta, olihan metallimötikät ujutettava pukin ahtaista väleistä veneen alta ja alle, teltasta ulos ja taas sisälle. Operaatio ajoitettiin kesään 1994, jotta Ouritsaassa olisi mahdollisimman vähän purjehduskauten takia.

Hyvän suunnittelun ja telakan "potkulaudan" ansiosta vaihdosta selvittiin lopulta odotettua helpommin, kolmen tunnin hermojaraastavan pumppaamisen ja hivutuksen jälkeen. Muutaman vuoden vanha painekyllästetty pukki jouduttiin kuitenkin uhraamaan purkamalla se korjauskelvottomaksi.

Ei vielä vesille venosen mieli

Najan entisöintiin ja korjaukseen on jo nyt uhrattu tuhansia tunteja. Edelleen kyljet näyttävät surullisen reikäisiltä, eikä varsinaista loppusilausta ole edes oikein mietitty.

Monille tutuille kahdeksikkorouvan vesillelasku kangastelee haaveissa selvästi lähempänä kuin itsellemme. Tuomas myöntää nauttivansa purjehduksesta, mutta ehkä sittenkin vielä enemmän puuveneiden pikkutarkasta entisöinnistä.



Filosofiaan kuuluu, että korjauksen yksityiskohtia mietitään rauhassa, keräämällä mahdollisimman paljon tietoa etukäteen.

Käytännön kokemusta on jo parinkymmenen vuoden takaa vuonna 1949 rakennetun hai-venemme hinkkauksesta, G.L. Stenbäckin käsialaa muuten sekä.

Lisäksi kaikki kirjahyllyt, työtasot ja

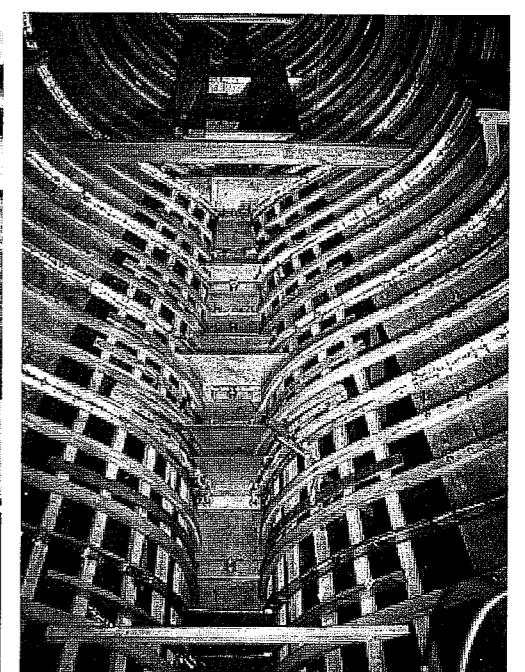
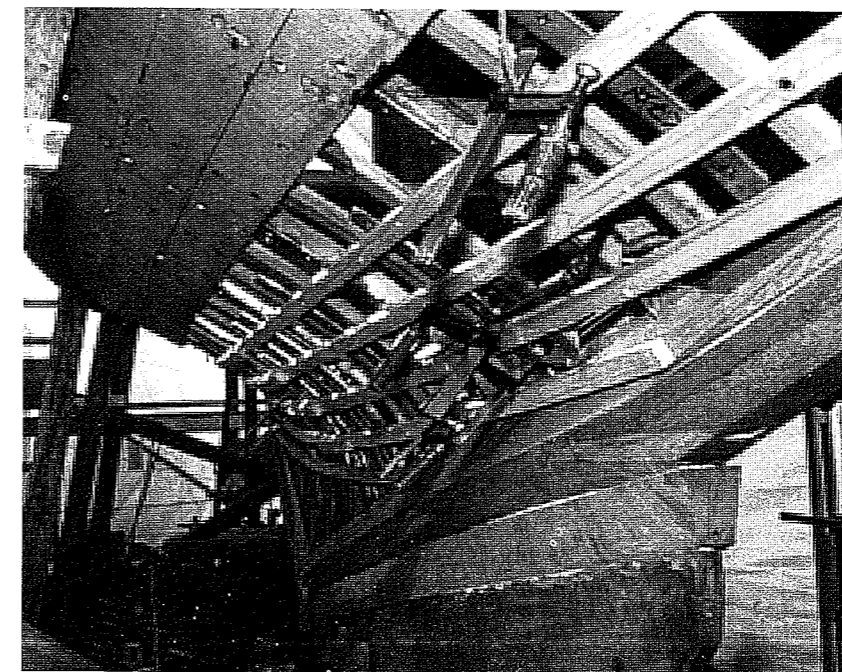
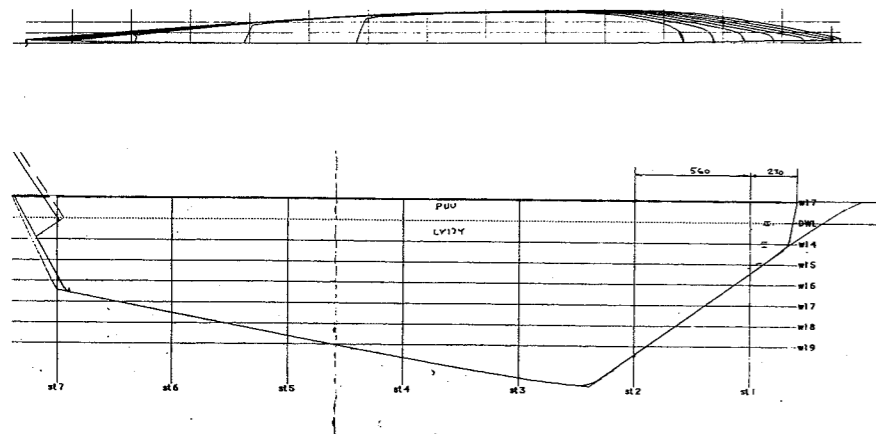
seinänvieret vähitellen täyttyvät puu-venekirjoista, -lehdistä ja artikkeleista. Parasta oppia on kuitenkin työskentely varsinaisen veneenkorjauksen ammatilaisen, Mikan, kanssa.

Najan ulkonäkö pyritään palauttamaan mahdollisimman lähelle 1920-luvun asua. Kilpailu- ja retkivarustus-ta vielä mietitään. Veneen heloitus on vuosien mittaan muuttunut linjatto-

maksi, mutta toisaalta "modernit" apuvälineet, kuten vinssit, olisivat käytännöllisiä.

Otamme mielihyvin vastaan dokumentteja Najan aikalaisten historiallisista yksityiskohdista. Emmekä panisi pahaksemme, jos joku löytäisi jostain Sinebrychoffin oluttuopit tulevia purjehduksiamme koristamaan.

Hans Groopin piirustukset uuteen köliin



Uusia puu- ja metallikaaria paikalleen asennettuina.

PALVELEVA VENETARVIKETALO

Vestekin tuotevalikoima koostuu laadukkaista merkkituotteista. Mellitä purjehtija löytää mm:

- kansivarusteet
- vene-elektronikan
- venehoitotuotteet
- veneily ja vapaa-ajan asusteet
- katsastusvarusteet
- turvavarusteet
- kiinnitys- ja ankkurointitarvikkeet,

UUTUUKSINA MM

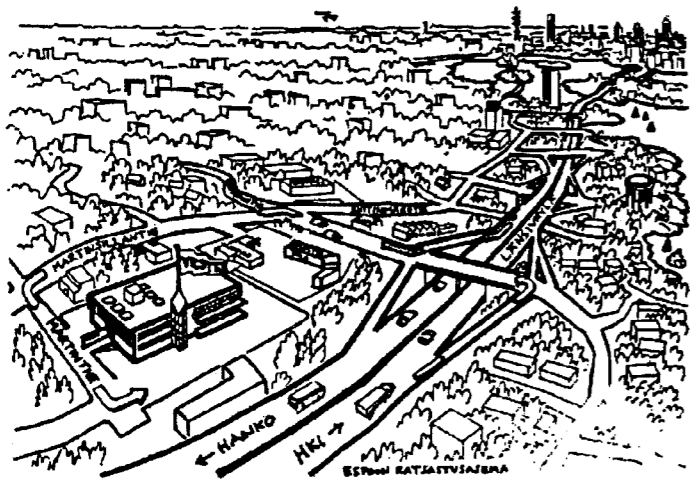
- Lewmar pronssiset vinssit
- Silva Nexus navigoinmittaristo
- Magellan Meridian GPS
- rikaustyökälyt
- Lewmar Ocean Racing pylpyrät

Myymälässämme sinua palvelee Markku Tervomaa ja Mika Ruohonen.

Myymälämme sijaitsee Länsiväylän tuntumassa Suomenojalla vain 15 minuutin matkan päässä Helsingin keskustasta.

Aukloloajat: ARK. 9.00-18.00
1.3 -1.10 LAU. 9.00-14.00
Aukloloajat: ARK. 9.00-17.00
1.10 -28.02 LAU. Suljettu

TERVETULOA VÄLKOMMEN



ANCHORMATIC
ANCHOR WINCHES

AQUABATTEN
HARDWARE

AQUA
SIGNAL

Aronowitsch & Lyth AB

stralux

BENNETT

CAN

DOUGLAS GILL
New yacht dress for fit

Edson

FIAMM

Hood YACHT SYSTEMS

lago

LEAB

IM LEWMAR

MAGELLAN
WE BRING GPS DOWN TO EARTH™

MAGNITUDE

Marlow
YACHT ROPES

Nuova
ade

OCEAN AIR

OS

PIONER

PROFURL

rule

RIVO

SCANMARIN

SILVA MARINE

SL

spinlock

Supercool

Målsättningen med denna artikel är att läsaren skall intressera sig för och läsa någon av nedan nämnda böcker. Undertecknad har frågat tio seglare och två bokhandlare vilka böcker som har gjort största intryck eller vilka som har varit de mest efterfrågade i antikvariaten.

Seglare har alltid varit historieberättare. De har överdrivit om bragder och erfarenheter från de mest dramatiska situationer. Många historier har antecknats och publicerats. Sedan 1850-talet har den seglande världen fått läsa ett flertal förträffliga seglingsböcker, som varit mer eller mindre skönlitterära. Läsaren har välkomnat dessa böcker med stor tacksamhet. Man kan säga att vi i Finland har mera tid att läsa, prata och drömma om segling än att segla. Den varma säsongen är kort och många tar även då med sig några böcker till sitt skeppsbibliotek.

Att samla på nautisk litteratur är inte särskilt populärt i Finland i jämförelse med England, Holland eller Sverige. Redan då man jämför Finland och Sverige märker man en kulturskillnad och skillnader i stiluppfattning. I Sverige har KSSS:s och SXX:s årsböcker varit inbundna och oförändrade i decennier medan NJK och Sjöbjörnarna i Finland bundit in några enstaka årgångar och layouten har ofta omarbetats. I Finland är det få som har insett böckernas värde, både innehållsmässigt och mätt med pengar.

Problemet med nautisk litteratur är att den som köpt någon bok sällan vill avstå från den och därför är utbudet ofta mindre än efterfrågan. Bokhandlare har stora kartotek över eftertraktade böcker men de kan sällan erbjuda dem till salu. Härmed stiger priset märkbart från gång till gång.

Inget antikvariat i Finland har spe-

cialiserat sig på nautisk litteratur. De bästa utbudet finns på Runebergs- och Hagelstams antikvariat, Nordiska antikvariatet samt Sea Antiques. Samtliga affärer finns i Helsingfors. I Stockholm har Galleri Galeas ett brett sortiment, Bohusläns antikvariat har också specialiserat sig på nautica. Av de engelska antikvariaten bör Fisher Nautical i Sussex nämnas.

För den som inte vill äga det han läser rekommenderas Åbo Akademis Sjöhistoriska Museum, Finlands Idrottsmuseum i Stadion, Helsingfors Universitetsbibliotek och Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm. Dessa har det bredaste urvalet av nautisk litteratur. Tyvärr är många böcker så värdefulla att de främst används för forskningsändamål och får således inte lånas hem. Det kan även löna sig att försöka med fjärrlån från hembiblioteket.

Seglingslitteraturens glansperiod i Finland inföll i slutet av 1940-talet. Då var många goda seglare på sin ålders höst och kunde skriva sina minneskrifter, romaner och mera tekniskt inriktade böcker. Unga och lovande författare gjorde sina genombrott. Under denna period utkom många böcker som än i dag hör till de mest lästa: Christoffer H. Ericsson (*Vindslitet*, 1942), Svante Dahlström (*Gullkrona*, 1945), Henrik Ramsay (*Sommar och segel*, 1946), Yngve Pacius (*Segling och seglare*, 1946), Göran Schildt (*Önskeresan*, 1949) och Björn Landström (*Regina och Gullkronan*, 1951).

Dekadensperioden inföll på 1960-talet. Då slutade man skriva brev och dödsrunorna försvann ur segelföreningsarnas årsskrifter. Samtidigt torkade seglingstidskrifterna ut innehållsmässigt och gamla boksamlingar stod i vägen för utvecklingen och forslades till avstjälpningsplatserna eller användes som fyllmaterial. De bästa seglingsböckerna var Rainer Westmans *Seglarminnen* (1961), *NJK:s* (1961) och *ASS:s* (1965) *100-års historiker* och Valdemar Nymans *Längs åländska sjövägar* (1967).

Efter 1960-talet har jag läst betydligt fler stela satsningar än helhjärtat slutförda arbeten. De senaste åren har jag dock kunnat skönja en viss återhämt-

ning. Jag har alltid beundrat journalister såsom Seija Sarti som skrivit artiklar i Helsingin Sanomats månadsbilaga. När hennes namn finns före ingressen pustar jag ut. Då vet jag att hon har försökt ta hänsyn till alla aspekter och verkligen satt sig in i det hon skrivit om.

Exempel på helhjärtade satsningar inom nautisk litteratur de senaste åren är Martin Öhmans bok *Utö Samhället längst ute* (1993), Rolf Kokkolas *På glittrande våg HSS 1893-1993*, Christoffer H. Ericssons sakkunniga artiklar om olika konstruktörer i *Frisk Bris* samt den svenska fotografen Jeppe Wikströms mästerverk *Havsskärgård* (1994). Sexornas jakt behandlas inte i denna artikel.

Det finns fortfarande mycket att göra. Många fina böcker är ännu oskrivna, men tyvärr är det allt för få som skriver. Samtidigt för äldre seglare med sig mycken kunskap i graven utan att de själva eller någon annan har dokumenterat erfarenheterna.

För att få en möjligast vidlyftig bild över vilken sorts seglingslitteratur har gjort intryck på seglare valde jag ut ett dussin personer som jag sedan intervjuade per telefon. Jag gav inte läsarna tid att fundera, utan pressade dem till svar omedelbart. Utredningen skulle säkert ha sett annorlunda ut ifall jag skulle ha gett frågan skriftligt och gett läsarna tid att fundera på sina favoriter vid sin egen bokhylla. Jag hoppas att nedan nämnda förslag ger många goda tips. Vintern är lång och mörk. Läs, upplev, lär Dig något nytt och njut!

Peik Bäckström, grafiker som tar det lugnt på sjön, Helsingfors

-*Kapten Flints skatt* (Skattkammarön, 1883) av Robert Louis Stevenson. Den är både barnlig och rolig.

-*Alla Albert Engströms verk*. Han ger en rolig återgivning av romantiska tidevarv. Skärgårdsslang. Korta noveller.

-William Goldings bok *Sjöfararens riter*. En intressant beskrivning av en sjöresa i en svunnen tid.

-Jonathan Swifts *Gullivers resor* har påverkat mig genom sin humor och satir.

-Med boken *Pappan och havet* av Tove Jansson kan jag försjunka i en tidlös tillvaro.

-*Skeppet och Lena* av Lena Ringbom-Lindén är en berättelse om en sjutton årig flicka som mönstrade på den fyrmastade barken Viking och seglade på världshaven. Det kanske är en barnberättelse men jag tyckte om den. Roliga bilder.

✂

Christoffer H. Ericsson, professor, författare och sjöhistoriker, Helsingfors

-Uffa Fox blå böcker (*Sailing, Seamanship and Yacht Construction* (1934), *Uffa Fox's Second Book* (1935), *Sail and Power* (1936), *Racing, Cruising and Design* (1937), *Thoughts on Yachts and Yacht Design* (1938)) upptäckte jag som tonåring.

-Jag läste även ofta *Segel & Motor* (1930-40 -talet) och bidrog även med några artiklar själv.

-L. Francis Herreshoffs artikelsamling ur *The Rudder* publicerades i boken *Common Sense of Yacht Design* (1948). Den har ofta inspirerat mig som amatörkonstruktör.

-Claud Worth skrev boken *Yacht Cruising* år 1910. En tänkvärd bok där författaren beskriver sina båtar och hur han utvecklade dem.

-Jag har även läst många journaler och årsböcker, såsom *Svenska Kryssarklubben*, *Royal Cruising Club* och *Sjöbjörnar*.

✂

Pelle Gedda, advokat och meriterad kappseglare från Göteborg, bosatt i Saltsjöbaden

-Arthur Knapp: *Race Your Boat Right* (1958). Den första djupgående seglingstekniska och -taktiska bok jag läst.

-Tidskriften *One Design Yachtsman*, heter idag *Sailing World*, gav information om kappsegling. Där lärde jag mig om matchracing och taktik.

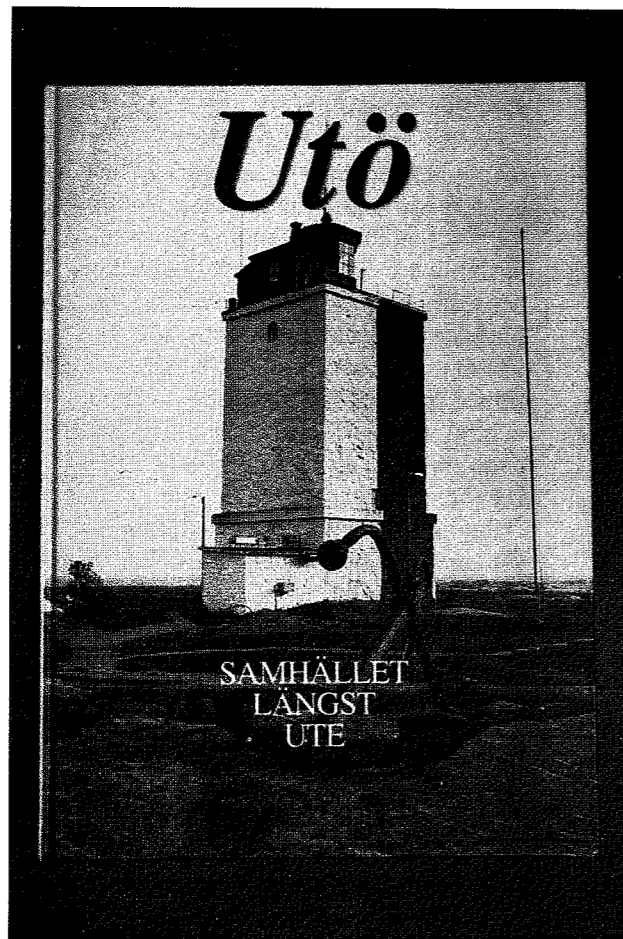
-Manfred Currys bok *Yacht Racing and Aerodynamics of Sails & Racing Tactics* (1935) förklarade för mig varför seglen såg ut på olika sätt.

-Henrik Ramsays *Sommar och segel* (1946). En härlig beskrivning av segling inte minst vår kappsegling i Long Island 1937.

-Wally Ross: *Sailpower*. Ross var en känd segelmakare på Ted Hoods tid. Han skrev om segeltrimning och -konstruktion.

-Edward Shoettle: *Sailing Craft* (1946). Allt om båtar i Amerika: båttyper, seglare, platser, teknik och mycket annat.

-Benedict Zilliacus *Utöar* (1985) är en härlig skärgårdsbeskrivning i Finland. Boken visar en sann kärlek för skärgården.



Martin Öhman har lodat djupt i forskningsarbetet för boken "Utö - Samhället längst ute".

-Argentinen Vito Dumas bok *Ensamseglare genom världens stormbälten* beskrev ensamseglingen bättre och mera omfattande än Slochum.

-T. Jones: *En otrolig seglats* (1978). Författaren seglade jorden runt, bland annat på Döda havet och Titicacasjön. En otrolig beskrivning.

-Carrich & Rosenfeld: *Defending America's Cup* (1969). Den gav en oerhörd inblick i kappseglingstaktik. Då utvecklades tolvornas matchracing-taktik.

✂

Olli Hakkarainen, författare och redaktör på Helsingin Sanomat

-Ramsays *Sommar och segel* (Pur-

jehtijan muistelmia) påminner oss om en tid då seglingen var en gentleman-sport. Jag läser alltid ett kapitel om och om igen. Där skriver Ramsay inlevelsefullt om hur gott det doftade från primusköket när de kokade potatis i den Åländska skärgården. Jag fick boken som ung pojke i början på 1950-talet och den var skriven på svenska, men jag stavade gärna igenom boken.

-Zilliacus *Utöar* (Ulkosaaristossa). En skärgårdsbeskrivning jag gärna läser varje semester.

-Och naturligtvis Joshua Slochums *En världsomsegling på egen hand*.

-Jag har alltid varit mest intresserad av romaner och noveller. Som ung gosse intresserade jag mig för *Pertsan ja Kilun seikkailut*.

-Romanen *Kosto* handlar om en seglare som blir påkörd av en tanker, köper en ny Swan och börjar sin hämndaktion.

-Ulla Leena Lundberg har skrivit två otroligt fina romaner med anknytning till havet, *Leo* och *Suureen maailmaan*.

-Mitt intresse för ubåtar väcktes då jag som ung läste boken *Hait ja pienet kalat* av Wolfgang Ott. Boken berättade om ubåtskriget.

-Pekka Parikka skrev boken *Myrskylintu nousee*. Den handlar om byggandet av en Scylla.

-Sist men inte minst vill jag nämna Volter Kilpis bok *Alastalon salissa*, som handlar om när byborna sammankom för att besluta om att bygga ett segelfartyg.

✂

Ingvard Liewendahl, lärare, amatörkonstruktör, musiker och författare, Mariehamn

-Jag tar gärna del av många seglingsböcker med stor förtjusning. Många har gett ovärderliga uppgifter i mitt arbete. Främst av dessa vill jag nämna Ramsays *Sommar och segel*. Det är en seglingsbok i särklass.

-Yngve Pacius *Segling och seglare*.
-*Kungliga Svenska Segelsällskapet* och *Svenska Kryssarklubben* årsböcker har gett mig en fin inblick i båtkonstruktioner

-Albertina har gett mig mångsidiga uppgifter om båtar, konstruktion och

båtvård.

-*Nyländska Jaktklubbens och Airisto Segelsällskaps 100-års historiker* har gett mycket fina uppgifter om gamla båtar och båtklasser samt seglingens utveckling.

-Peter Johnssons *Segelsporten* är en uttömmande och lärorik seglingsbok

-Men det finns så många andra: *Min bästa seglats*, *Vind i seglen*, tidningar- ma såsom *Frisk Bris*...

✂

Göran Fredrik Mustelin, *Pol.mag.*, en mångsidig seglingsentusiast från Åbo

-Claud Worth: *Yacht Cruising* (1910). Den väckte ett stort intresse för segling.

-Dixon Kemp: *Handbok i yacht och båtsegling* (1881). En av grundpelarna. Presenterade moderna principer. Kombinerade fysiken och båtbyggnadskonsten.

-Eric Hiscock: *Cruising Under Sail* (1950). Den verkliga långseglingen med amatörbesättning.

-Uffa Fox blå böcker (Tidigare uppräknade). Fox hade en storartad förmåga att få konstruktörerna att blotta sina hemligheter.

-Adlard Coles: *Sailing and Cruising* (1937). Som författare var Coles enastående. Han var chefredaktör för *The Yachtsman* och förläggare, en välskrivande och trevlig herreman.

-Norman Skeen: *The elements of Yacht design* (1911). En amerikansk motsvarighet och efterföljare till Dixon Kemp och Claud Worth.

-Connor O'Brian: *Across three Oceans* (1926). Han var en oerhört intresserad långseglare och hade alltid nya ideer. En av hans målsättningar var att åstadkomma en verkligt sjö-duglig jakt.

-Maurice Griffiths: *Dream Ships* (1949), *The Magic of the Swathways* (1947). Griffiths var redaktör för *Yachting monthly*. Han var entusiast för den engelska kustseglingen och intresserade sig för problemställningar med små båtar i svåra tidvattensförhållanden samt för amatör- och ungdomsegling.

-Sven Grenanders och Gustaf Plyms böcker klassar jag mycket högt och

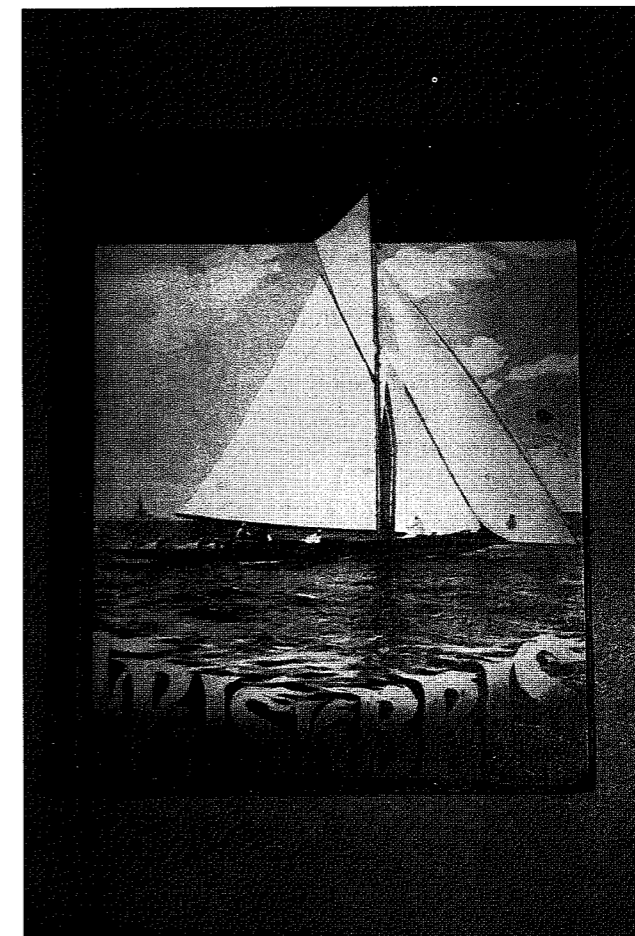
Gustaf Rabes bok *Om segelbåtar och segling* påverkade mig i min ungdom.

-Det finns så många många andra.

✂

Lasse Mårtensson, tonsättare och skärgårdsvän, Esbo

-van Rietschofen skrev boken *Flyer* (1978). Det var en rätt trist beskrivning av Withbread 1977-78. Den engelska seglaren Claire Francis, som var rorsman på ADC Accutrac skrev en mycket intressantare bok, *Come Wind*



Tidskriften Frisk Bris är Nordens äldsta båttidning. Detta är en inbunden årgång från år 1903.

or Weather (1978)

-Sir Francis Chichester gnällde bara på Camper och Nicholsons varv i sin jorden runt seglingsbeskrivning (*Gypsy Moth Circles the World*). Slochums *En världsomsegling på egen hand* är bättre.

-Jag har även tyckt mycket om långfärdsskildringen *Across The Western Ocean*.

-Tidskriften *Longitude* läser jag gärna. Även om den inte har så mycket med nöjessegling att göra.

-R.H. Dana: *Two Years before the Mast* (1840) är en legendarisk bok. I sin tid ledde boken till att sjöfartslags-tiftningen reviderades.

✂

Ulla Paulig, konstruktör Gösta Kyntzells dotter, Helsingfors

Jag har läst massor i samband med att jag forskat om min fars konstruktionsverksamhet. Det har då vid sidan om hans egna dagböcker främst varit segelföreningars årsskrifter, Frisk Bris och olika jubileumsskrifter.

-Henrik Ramsays *Sommar och Segel*, särskilt kapitlet om guldpokalseglingarna med min fars Inga Lill XXVI i Long Island Sound. Pacius *Segling och Seglare* uppskattar jag lika högt.

-Erik Hornborgs *Segelsjöfartens historia* (1923).

-Håkan Mörne: *Med Vinga till Rom* handlar om en långsegelats med kostern Vinga, som min far konstruerade 1909.

-Christoffer H. Ericssons *Vindslitet* (1942) återspeglar den unga författarens konstnärliga syn på segling, skärgårdsliv och natur. Det är havet som trollbinder honom.

-Jacob Wallenberg: *Min son på Galejan* (1781). Jacob Wallenberg (1746-78) var präst och författare. Hans humoristiska verk är omtyckt än i dag.

-Albert Engström: *Kryss och landkänning* (1912) samt *Genom mina guldbågade glasögon* (1911). Han är ju så tassig och tokrolig.

-Min morbror från Sverige, sjökapten och flodinspektör Sigurd Sternvall, skrev böcker om sin resa till Kina och Jangtsekiang i början av seklet. *Under regnbågsflaggan* skildrar äventyrliga färder med katarkter, strömmar, tidvatten och piratöverfall. *Resan till Käpp-*

Kina skrev han direkt efter hemkomsten år 1926. Den mötte på god kritik. Fredrik Böök skrev att Sternvall var Sveriges litteraturs nya Jacob Wallenberg och Albert Engström skrev att boken var ett "konstverk av högsta värde". Verket *Sång under segel* (1935) upptecknades efter flera års arbete. Det är en samling sjömansvisor. Min mor, Dagny Kyntzell, berikade boken med visor från Borgånejden.

-Slutligen vill jag nämna A.E. Nordenskiöld's *Vegas färd genom Asien och Europa I-II* (1880-81) och även Henrik Ramsays *Nordenskiöld sjöfaren* (1950).

Leif Strandström, långfärdsseglare och NJK aktiv, Helsingfors

-Senast läste jag Gustaf Norrméns *Vind i seglen* (1989). Boken är väl-skriven och den ger en god tidsbild.

-Erskine Childers har skrivit en spionhistoria från andra världskriget som hette *The Riddle of the Sands*. Händelserna utspelas utanför den holländska kusten där de seglar med olika skutor.

-Naturligtvis de gamla klassikerna såsom *Sommar och segel* och *Segling och seglare*.

-*Kejsrerliga flodjaktklubbens 50-årsjubileum* från år 1910 är ett mycket sällsynt verk som har intressanta illustrationer och nära anknytning till oss. Synd att jag inte kan bättre ryska.

-Vanderbilt: *On the Wind's Highway* gav en fin blick i hur en gosse som hade fyra byggde upp sitt seglarliv.

-T. Lawson: *The History of the America's Cup*. En fantastisk bok om världens mest åtrådda seglingspokal.

-*NJK:s 50-årshistorik* från år 1911

är mångsidig ur forskarsynpunkt.

-*Nautiskt bildlexikon* (1983) är en guldgruva för den som söker uppgifter om skeppsbyggnad eller detaljer, såsom riggdelatjer.

Benny Törnroos, redaktör och musiserande seglare, Esbo

-Joshua Slochums *En världsomsegling på egen hand* har gjort intryck på mig. Jag fascinerades av Slochums personlighet och de ansträngningar han gjorde. Allt började med att han tog båten från en avstjälpningsplats. En bra äventyrsbok.

-Göran Cederström: *Från hav till hav*. Inte de vanliga samlingen av loggboksanteckningar. Boken berättar om ensamsegling på ett djupare plan. Författaren analyserar själ och psyke på ett bra sätt.

-Per Tangvold: *I farliga farvatten*. En norsk seglare som ensam beger sig ut på äventyr som en uppföljning av en tragisk barndomshändelse. Under resan hann han förlora två hustrun: den ena blev skiuten av pirater och den

andra föll över bord. Boken slutar med att han lägger an vid hemkajen, ombeds betala vilket förargar honom så mycket att han kastar loss.

-Benedict Zilliacus *Utöar* berättar bäst om den miljö vi seglar i.

-Tove Janssons *Pappan och havet* skall finnas med ombord.

-Martin William Ohlsson: *Väder till sjöss* är ett viktigt uppslagsverk i meteorologi för att vi skall kunna tyda väderleksfenomen.

-Till självklarheterna hör också *Min bästa seglats I-II* (1943) och naturligtvis *Sommar och segel*.

Andrew Eriksson från Runebergs antikvariat anser att de mest efterfrågade böckerna är:

-Björn Landström: *Regina och Gullkronan* (1951)

-Henrik Ramsay: *Sommar och segel* (1946)

-Yngve Pacius: *Segling och seglare* (1946)

-*Nordens båtar* (1939-41)

-*Frisk Bris* årgångar

-Världsomseglingar i små båtar, såsom Slocum *En världsomsegling på egen hand*

-Udda publikationer av segelsällskap

Nils Livner, ägare till Galleri Galeas i Stockholm anger följande böcker vara eftertraktade:

-*Nordens båtar* (193-41)

-*Svenska Segelyachter* (1945)

-Hans Wahrolén: *Kryssare och kappsegelare* (1980)

-Inbundna årgångar av *Segel & Motor*

-Harry Nyström: *Segel* (1935)

-Dixon Kemp: *Handbok i yacht och båtsegling*

-Olika böcker om Colin Archer och Nat. Herreshoff

-Uffa Fox blå böcker (tidigare nämnda)

-Uddgren: *Stora starka seglare* (1913) söks av ett visst innegång

-Tore Herlin: *Herlinbåtar* (1967), en bok i stort format med ritningar

Avslutningsvis vill jag ännu påpeka att följande böcker är värda att omnämnas:

-På 1930-talet skrev två engelska författare om sina långfärdsseglingar i den finländska skärgården. Den ena var Adlard Coles, som skrev boken *In Finnish Waters* (1932). Boken är väl-skriven och innehåller många intressanta beskrivningar. Sex år senare utkom Douglas Dixons bok *A Sail to Lapland* (1938) En seglingskildring från Greenwich till Torneå med strandhugg i bland annat Stockholm, Mariehamn och Åbo. Bägge böckerna är svåra att finna.

-Den mest intressanta ordboken är Carl Smiths *Båtsegelareordbok* (1899). En ytterst sakkunnig, väl-skriven ordbok där faktauppgifter har varvats med roliga anekdoter och utdöd seglar-slang. Boken har även utkommit i fak-similupplaga (1974).

-Ernst Lundströms *Sjöfröken* (1930) är ett stämningsfullt verk skrivet i hexameter och handlar om tre långseglat-ser med yawlen Sjöfröken. Verket

väckte stor uppmärksamhet på 1930-talet och kritikerna jämförde verket med Albert Engströms hexametrar.

-En pärla i skeppsbiblioteket är Jonatan Reuters *Helsingfors-Åbo-Stockholm* (1906). En saklig och romantisk skärgårdsbeskrivning på 300 sidor.

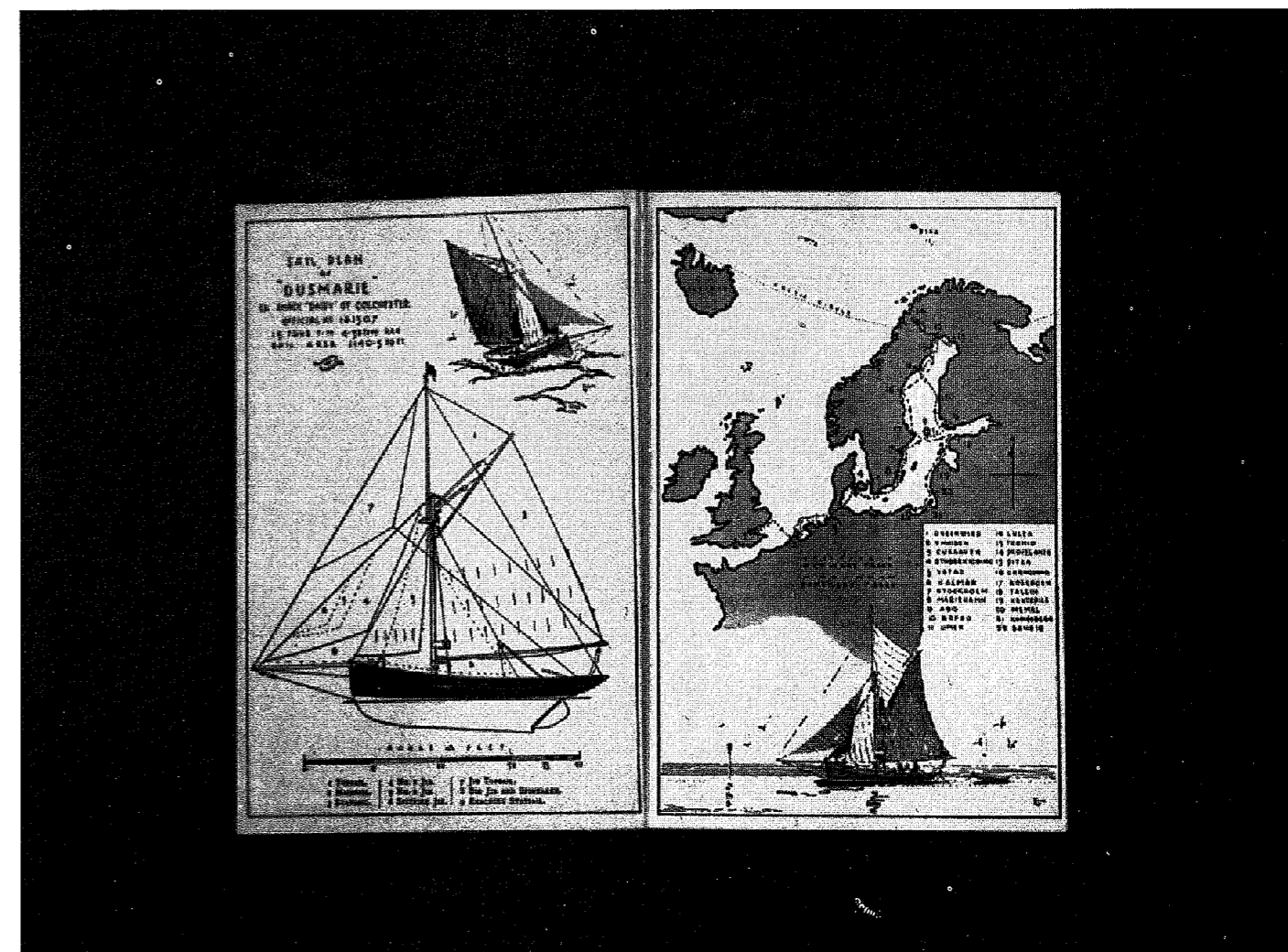
-R-båtssegelaren måste segla till Danmark för att köpa *Bogen om Meter-bådene* (1984). I boken presenteras personer, jakter och klassens utveckling i Danmark.

-Många finländska segelföreningar har publicerat fina årsböcker, såsom *HSK 1899-1949* och *Sextio säsonger segling BSS 60 år 1906-1966*. Men det finns många fler. Om läsaren är intresserad av nordisk kappseglingshistoria är *KSSS 1830-1930*, *GKSS 1860-1935* och *KDY 1866-1941* utmärkta informationskällor.

-Äldre jakters tidigare ägare framgår av *Lloyd's Register of Yachts*, *Det Norske Veritas register* och *segelföreningarnas årsböcker*.



Yngve Pacius och Henrik Ramsay har båda haft en stor betydelse för seglingens utveckling i Finland. De har sammanfattat sina seglarliv i böckerna "Segling och seglare" samt "Sommar och segel".



Folke Sjödin

Finlands 6mR-förbunds hedersmedlem

Då Folke Sjödin för ett drygt år sen valdes till hedersmedlem var han den första utanför Finlands gränser. Han har varit till stor hjälp för arbetet med Sexornas jakt och man kan säga att han fungerat som förbundets ombud i Stockholm de senaste åren.

Folke Sjödin föddes den 23 juni 1927 i Äppelviken i Bromma utanför Stockholm. 1952 utdimitterades han till ingenjör från väg och vattenbyggnadslinjen vid Stockholms Tekniska Institut. De sju första åren tjänstgjorde han som konsult i olika privata företag. Därefter tog han anställning vid örlogsbasen Muskö i Stockholms södra skärgård. Han har även arbetat på Sjöfartsverket (1965-69) och hamnavdelningen på Statens Vägverk (1969-79). För seglare har Sjödin blivit bekant på Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm där han tjänstgjorde från 1979 fram till sin pensionering 1992. Idag njuter Folke av lugna pensionsdagar i det "Astrid Lindgrenskt" idylliska Äppelviken.

Förutom segling har Sjödin aktivt sysslat med ångbåtar och lånfärdsskridskoåkning. Han är styrelsemedlem för Stiftelsen Skärgårdsbåten som arbetar för passagerarångbåtarnas bevarande. Långfärdsskridskoåkning har aldrig slagit igenom i Finland men Stockholms Skridskoseglarklubb har varit verksam länge. Sjödin är medlem och ledare i klubben. Han är även ständigt medlem i Stockholms Segelsäll-



Folke Sjödin med 6mR -vandringpriset för bästa båt i rankingen.

skap och hedersmedlem i Oskarshamns Segelsällskap. Efter utnämningen till hedersmedlem i Finlands 6mR -förbund donerade han ett vandringpris i silver. Pokalen utdelas till den sexa som samlat mest poäng i rankingseglingarna per säsong.

I barndomsåren seglade Sjödin med en roddbåt med spirsegel. Senare köpte familjen en Ålandssnäcka med 22 kvadratmeter segelarea. Efter att bland annat ha haft en kanotkryssare (E-ka-

not) i 15 år reste han till Finland för att segla sexan Merenneito II (L 22) till Sverige. Hon hade köpts av hans goda vän Leif Eriksson. De hämtade Merenneito II från Helsingfors och seglade till Hangö där de träffade säljaren Hemming Elfving. Även om Sjödin inte hade tänkt köpa sig en sexa kunde han inte motstå Lillevi (L 48) och ett år senare köpte han jakten.

Sjödin träffade Affe Alftan för första gången på båtmässan i Älvsjö 1961 och efter detta blev de goda vänner, dels beroende på att Sjödin hade köpt en finländsk sexa. När Sjödin fick höra att Ingvar Liewendahl samlade uppgifter om sexor, tog han kontakt med Ingvar och frågade om han kunde hjälpa till. Värde av hans arbete framgår av att hälften av Finlands sexor har funnits i Sverige. Han ställde hela Statens Sjöhistoriska Museums bildsamlingar till förfogande och boken hade varit mycket fattigare, både innehållsmässigt och med tanke på bildmaterialet utan Sjödins hjälp. Folke forskade även i båtarnas öden och fann bland annat nya uppgifter om Kerttus (L 5) öden i Sverige.

Som seglarvän är Folke Sjödin chevaleresk och han har ofta ställt sitt hem och sina kontakter till sina vänners förfogande. Han berättar anspråkslöst att en av de mest intressanta seglingsupplevelser han haft var när han med sexan Ninnie (S 47) passerade Danviksbron till Hammarbyleden som sista segelbåt innan bron lyftes upp och trafiken stoppades då Sverige övergick till högertrafik. Detta var den tredje september 1967 klockan 15. Han berömmar också hellre sin svågers, OS-seglaren Bengt Melins, meriter inom Starbåtsklassen än sina egna bedrifter. Hans kärlek till havet och seglingen framgår av när Christer och Ingvar Liewendahl för några år sen frågade om han villse segla sexan Jolanda (L 39) till Mariehamn en kall september-söndag efter Segelbåtens Dag i Stockholm. "— Vänta, jag skall bara köpa tandborste och -kräm".

Folke Sjödin på skridskotur i Äppelviken.



6mR regelbilagans tillkomst och innehåll

Kaj Karumaa

Ordförande i Finlands 6mR-förbund
1991-1993

Då sexorna på nytt började kappsegla aktivt i Finland, i början av sjuttioalet, var det en rätt brokig skara som ställde upp vid startlinjerna. Båtarna hade under dekadernas gång genomgått en individuell evolution. Beroende på ägarna hade kappseglingsegenskaperna prioriterats olika då man bestämt sig för hur jakterna skall upprätthållas och saneras. Båtarna hade inte enbart utvecklats i egna riktningar och blivit olika varandra, de hade också tenderat att bli alltmer regelvidriga. Detta med regelriktighet var dessutom en fråga utan entydigt svar, emedan regeln i sig själv utvecklats radikalt under ifrågavarande epok. Ändringar gjorda på skrov eller segelplan kunde tänkas passa in i antingen den version av regeln enligt vilken båten ursprungligen konstruerats, eller den för ögonblicket aktuella. Därtill kom, att vare sig kännedomen om eller respekten för reglerna var särskilt hög. Allt detta var möjligt emedan kappseglandet inte togs speciellt allvarigt.

Klassen "gamla sexor" växte under 80-talet starkt i Finland. Ökningen bestod mestadels av jakter som sålts till Sverige åren efter kriget, och nu återköptes. Tävlingarna blev tuffare än på årtionden, och startfälten kunde uppgå till ett tjugotal jakter. Kappsegling i sexaklassen blev åter en uppskattad tävlingsform där tävlingsframgång blev något att eftersträva med alla legitima medel. I denna situation var det naturligt att båtarna började synas i sömmarna. Man blev rädd för att någon skulle utnyttja situationen med de ospecificerade reglerna till att modifiera sin sexa så att den blev "oslagbar". Förutsättningen för klassens gynnsamma utveckling är att tävlingarna förblir intressanta och startfälten stora. Om detta äventyras, föreligger stor risk att intresset för iständsättande av båtar minskar. Även båtar som redan sanerats skulle hotas av nedgång. Det är i regel båtar det kappseglas med som man satsar tid och pengar på. Sexan har överlevt en dödsdom då den blev för dyr att kappsegla med, men lyckades förvandla sig från kappseglingsbåt till familjebåt. Med dagens krav på komfort är klassen tvungen att åter profilera sig till sitt ursprungliga, rätta väsen; förnäma, graciösa och extrema kappseglingssjakter. För all del

har vi förnäma jakter som inte deltar i kappseglingarna, men som det oaktat på sitt sätt upprätthåller och för vidare traditionerna kring sexasegling. Men det är bland de tävlande båtarna som reglerna krävs, och det är förbundets uppgift att tillhandahålla medlemmarna dessa.

Behovet att ha distinkt bestämda regler uttrycktes även av folk som stod i beråd att genomföra omfattande renoweringar och ville försäkra sig om att man inte gjorde regelövertramp.

En annan aspekt på behovet av förändringar på båtskroven är vår skyldighet att möjligast intakt överlåta det kulturarv som vi för ögonblicket förvaltar till följande segelgeneration. Det har argumenterats mycket om hur de antikvariska och kulturhistoriska värdena som dessa jakter representerar skall bevaras på ett korrekt sätt. En ytterlighet är att hela båtens utvecklingsförlopp skall få synas, en annan att båtarna skall återföras i ursprungligt skick.

Parallellt med dessa idéella målsättningar diskuteras möjligheterna att begränsa kostnaderna för kappsegling. Tankegången är att båtarna är i ständigt behov av dyrbart underhåll, och att då

man kappseglar aktivt, blir man lockad till kortsiktiga fartgivande utrustningsuppköp istället för att iständsätta själva båtskrovet. Vad pengarna än används till, torde det ju ligga i allas intresse att seglandet inte kostar onödigt mycket.

Samtidigt som vi i Finlands 6mR-förbund diskuterade kostnadsreducerande åtgärder blev kappsegling med bl.a. båtar byggda enligt IOR-regeln ointressant. Detta just p.g.a. att båtarna, deras utrustning och segelgarderobor i förhållande till båtarnas storlek blev oproportionerligt dyra. Med analoga problem tampas de två globalt mest betydande kappseglingarna America's Cup och Whitbread Round the World Race.

Det har nu gått fyra år sedan det första "vapenbegränsningsförslaget" presenterades av eldsjälarna Tapio Lehtinen och Pasi Kaarto. Mycket arbete har lagts ned på att utreda följderna av tankegångarna i förslaget, och mycket har kristalliserats. Det senast nämnda tack vare det idoga arbete som Antero Kairamo gjort med att färdigställa regelbilagan. Trots att det i skrivande stund ej helt går att utvärdera kontentan regelbilagan, är det klart att vi nu har åtminstone nationella regler som styr utvecklingen i riktning mot att bevara dessa jakter möjligast autentiska, och att kappseglingarna har goda möjligheter att fortsätta som hårda

Veneiden mittaus ja purjeiden leimaus

Litolla on tavoitteena saada mahdollisimman moni vene mitatuksi ensi kesäksi, varsinkin ne veneet, joilla ei ole lainkaan mittakirjaa. Varsinkin ne kuutosetolisi syytä mittauttaa, joihin on tehty mittakirjan päivämäärän jälkeen muutoksia, kuten muutettu maston ja puomin paikkaa tai siirretty etuvantin kiinnityspisteen kohtaa.

Liitolla on kolme mittamiestä, nimittäin **Antero Kairamo** (päämittamies), **Pasi Kaarto** ja **Tom Lindström**. Ottakaa heihin yhteyttä asian hoitamiseksi. Mittaus kestää useamman tunnin, jopa koko päivän ilman edeltäviä valmisteluja. Kansallinen luokkasäännön liite koskien purjerajoituksia vuodelta 1993 on voimassa myös kansainvälisissä kilpailuissa.

Liitto tulee pyytämään kilpailujen järjestäjiä kiinnittämään huomiota siihen, että purjeiden leimaukset ovat ajan tasalla. Yhdessäkään kilpailussa ei ensi kesänä purjehdita säännönvastaisella leimaamattomalla purjeella. Huolehdi siis purjeisiisi ajan tasalla olevat leimat. Tässäkin mittamiehet hoitavat asian.

Seuraavilla veneillä olivat leimaukset kunnossa ja arkistossa 1993: Ali Baba, Fandango, Klara Stjärna, Lyn, Mariana, May Be IV, Off Course, Raili, Silene, Sir Ian, Toy.

jämna duster i lämpligt stora fält.

Nedan följer regelbilagan i sin helhet med korta kommentarer till punkter som inte redan påtalats. I bilagan hänvisas till själva sexa-regeln (The Rating Rule and Measurement Instructions of the Category Traditional Six Metre), utan vilken bilagan på sina håll kan te sig obegriplig. Regeln och bilagan kan fås från Finlands 6mR-förbund rf.

THE RATING RULE AND MEASUREMENT INSTRUCTIONS OF THE CATEGORY TRADITIONAL SIX METRE

Båten kan deltaga i gruppen Traditionella 6mR-båtar ifall att den uppfyller "The Rating..." -regeln med följande komplement:

1. Ålder

Båten bör vara byggd före år 1965

Kommentar: Årtalet är aningen godtyckligt valt, men man måste bestämma sej för något. På sextiotalet byggdes ett fåtal sexor så antalet båtar som kan tänkas vara berörda av denna regel är minimalt. Därtill kommer att båtarna byggda på 70-talet inte är det förbundet avser med "traditionella", medan båtarna byggda på 50-talet är det. Året 1965 hade dessutom redan antagits av ISMA som en vågbrytare långt innan regelbilagan diskuterades i Finland.

2. Mätebrev

Båten bör ha innehaft mätebrev enligt regeln "The Rating..." (således även klassificeringscertifikat)

Kommentar: Detta betyder att båten någon gång före 1965 måste ansetts vara en sexa.

3. Ändringar som gjorts på båten. (Berör inte ändringar som utförts förrän denna bilaga trätt i kraft)

3.1 Skrov

Skrovets eller kölens form får inte avsiktligt ändras ifall inte ändringens syfte är återställa båten i ursprungligt skick.

3.2 Roder

Roderaxelns genomföring och vinkel bör överensstämma med de ursprungliga.

3.3 Nya delar

Vid förnyandet av skrovet eller däckets bör de nya delarna uppfylla de klassregler och byggnadsbestämmelser som var ikraft vid

tidpunkten för båtens byggande.

Kommentar: Förbundet har sökt en kompromiss som gör det möjligt att kappsegla med modern utrustning, medan skroven skall bevaras möjligast autentiska för att skydda de historiska värdena. Denna punkt torde dessutom garantera att ingen försöker modifiera en klassisk jakt i syfte att få fördel på kappseglingssbanorna.

4. Komplement till "THE RATING RULE AND MEASUREMENT INSTRUCTIONS OF THE SIX METRE CLASS" -regeln.

4.1 THE RATING RULE, punkt "26, SCANTLINGS" borttages.

Kommentar: Båten ratas inte som en sexa ifall man slipat t.ex. bordläggningen under 16 mm.

4.2 THE RATING RULE, förändring i punkten "29, OBLIGATIONS OF OWNER RESPECTING CERTIFICATE"

Stället (g) är nuförtiden (sedan 1.3.90):

"If the yacht has undergone any major repair or hull modification. In such an event a survey shall be conducted by classification society and a new building certificate shall be issued"

Orderna "by classification society and a new building certificate shall be issued." ersätts med, "av mätmannen angående nybyggnadernas materialtjocklekar".

Kommentar: Detta betyder att man efter en större reparation inte behöver det dyra byggnadscertifikatet. Det räcker med att den lokala mätmannen inspekterar att nybyggnadernas materialtjocklekar är desamma som krävs när jakten byggdes (se punkt 3.3).

4.3 THE RATING RULE, i punkt 33, EXOTIC MATERIALS"

Avlägsnas orden: "on all yacht laid down after 1.3.1972"

Kommentar: Här eftersträvar man att hålla kostnaderna nere, samt se till att jakterna repareras med material lämpliga deras värdighet. Då den egentliga sexaregeln modifierats har ISMA, liksom Finlands 6mR-förbund, nu sett sig föranlett att fastslå årtal från och med vilka något är tillåtet respektive förbjudet. Om denna finska regelbilaga får internationellt godkännande, blir man tvungen att skaffa en sexa byggd mellan 1965 och 1972 om man vill ha exotiska material i sin båt. Dessa material finns uppräknade under punkt 33.

4.4 THE RATING RULE, tillägg till ELECTRONICS

Elektriska vindmätare är förbjudna

Kommentar: Detta för att minska på kostnaderna. Orsaken till att inte en uppsjö mätare uppräknats är att det räcker med att förbjuda vindmätaren. De övriga är i stort sätt onödiga utan pålitlig information om vinden.

4.6 THE RATING RULE, tillägg till punkterna "37, 38, 39"

37 VINDBEGRÄNSNING

Tävlingsstart arrangeras inte ifall att medelvindhastigheten under tio minuter vid masttopphöjd överskrider 12 m/s.

Kommentar: Med denna begränsning vill man bespara skroven från vådrets skadliga verkan, även på i gott skick varande klassiska nitade jakter.

38 TRIMNING AV STÅENDE RIGG

Under segling är trimning av stående rigg förbjudet

Kommentar: Detta för att minska på kostnaderna.

5. BEGRÄNSNING AV SEGELINFÖRSKAFFNING (Nationell regel)

5.1 STÄMPLING AV SEGLEN

De vid kappseglingar använda seglen bör vara stämplade av det nationella förbundet, undantaget försegel vars LP (avståndet från skotpunkten vinkelrätt mot förläppet) är mindre än J + 0,5m.

Kommentar: Ett litet försegel med LP J + 0,5 m används inte normalt i kappsegling, utan kan ses som en livförsäkring i busväder på öppet hav. Det föreligger inga orsaker att begränsa införskaftet av dylika segel.

5.2 INKÖPSKVOTERING

Varje jakt har en inköpskvot på högst ett segel per år. Kvoten är ikraft ifrågavarande år eller under någon av de kommande tre åren. Här avsett år börjar 1 Oktober.

Det nationella klassförbundet kan på annan bevilja extra köprättigheter.

Kommentar: Man kan ackumulera inköpsrättigheter t.ex. så, att man vart fjärde år köper fyra segel. Denna regel hindrar att någon gör kappseglandet ointressant genom att införskaffa en segelgarderob med flere nya ställ för olika väderleksförhållanden varje år.



Chaje 3 ja Jussi Nemes v.67.

Eivind Still
Matti Muoniovaara

VPP on lyhenne sanoista Velocity Predicting Program ja sen avulla voidaan laskea veneen nopeus sen rungon ja takilan perusteella. Tämän lisäksi VPP-ohjelmasta on tullut tehokas väline konstruointiaessa uusia purjeveneitä. Lisäksi ohjelmaa käytetään erilaisten veneiden tasoitusten laskeamiseen kuten IMS-säännössä.

"Kun viime talvena suunnittelin viisvitosen Addam-Addam heräsi ajatus tehdä VPP-analyysi muutamasta vanhasta ja nykyaikaisesta viisvitosesta, jotka olin jo syöttänyt tietokoneeseen. Kun lisäksi Kari Wilén oli testiryhmiin koepurjehtinut Chaje 3:n ja Addam-Addamin oli tehtävä vielä mielenkiintoisempi". Wilénin vertailutestien tulokset on julkaistu Vene-lehden numerossa 9/94 artikkelissa "Viisvitosen Addam-Addam ja Chaje 3" (VENE vertailee).

Artikkeli "Eivind Still om design: Internationella 5.5m klassen – en analys med VPP" on aikaisemmin julkaistu lyhyempänä FRISK BRISin nu-

KANSAINVÄLINEN 5.5 METRIN LUOKKA:

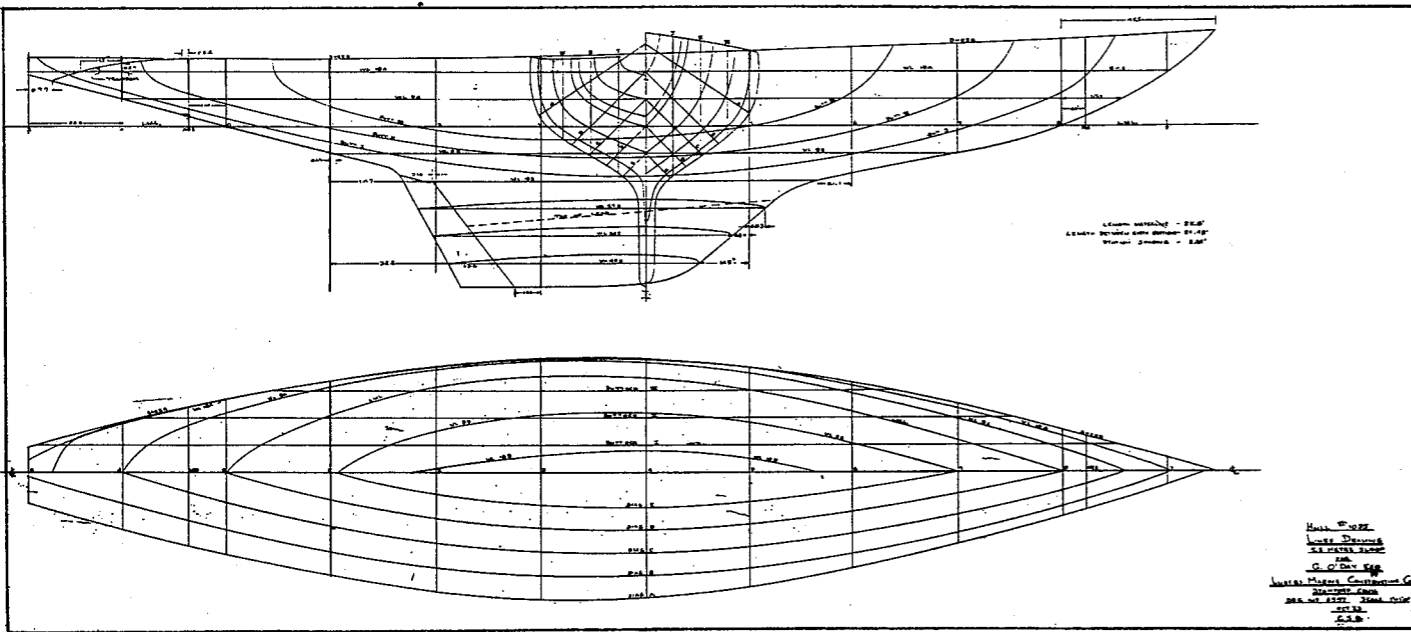
VPP-analyysi

Mitkä tiedot tarvitaan VPP-analyysiä varten?

Ensimmäiset ja tärkeimmät ovat veneen linjapiirustukset. Näistä veneen rungon muodot siirretään tietokoneeseen. Sen jälkeen purjeiden ja takilan mitat syötetään koneeseen. Sen sijaan jos veneelle ei ole tehty kallistuskoetta on vaikeata saada veneen painopisteen korkeusasemaa selville. IOR- ja IMS-veneille on tehty kallistuskoe ja niiden järkevyys on ilmoitettu mittakirjassa. "Kaikeksi onneksi Kari Wilén ja hänen testiryhmänsä tekivät Vene-lehden artikkelia varten kallistuskokeen Chajelle ja Addam-Addamille. Näin sain mahdollisuuden laskea veneiden painopisteen sijainnin. Muihin analyysiin osallistuneille veneille olen laskenut veneiden rakenteisiin ja kölipainoihin perustuvat arvioidut painopisteet. Tässä piilee virhemahdollisuus, joka vaikuttaa veneiden luoviominaisuuksiin varsinkin kovemmassa tuulussa. Se pätee myös todellisuudessa."

Caro VI ja Chaje 3

"Kiitän Tom Hilkeä ja Matti Muoniovaaraa veneidensä linjapiirustuksista, joita ilman en olisi voinut tutkista tehdä. Oli muuten suuri ilo käsitellä äärimmäisen huolellisesti tehtyjä piirustuksia. Kaikessa näkyi miten suurella määrällä Raymond Hunt ja Bill Luders olivat maksimaalisesti hyödyntäneet mittasääntöä veneitä piirtäessä. Molemmilla oli minimi vapaa-laita ja suurin mahdollinen syväys jotta veneet olisivat mahdollisimman nopeita. Molemmat veneet oli suunniteltu lähelle suurinta mahdollista painoa (2050 kg), mikä on tänä päivänäkin tapana. Molemmilla on peräsinlapa kölin takareunassa kiinni, minkä silloinen mittasääntö vaati (ennen 1.1.1970). Vanhasta säännöstä johtuen veneissä on hiukan suurempi märkäpinta kuin nykyaikaisissa viisvitosisissa ja valitettavasti peräsin ei ohjaa yhtä tehokkaasti kuin erillinen taempuna oleva erillinen eväperäsin. Peräsinen ominaisuudet eivät kuitenkaan ilmene VPP-analyysissä."



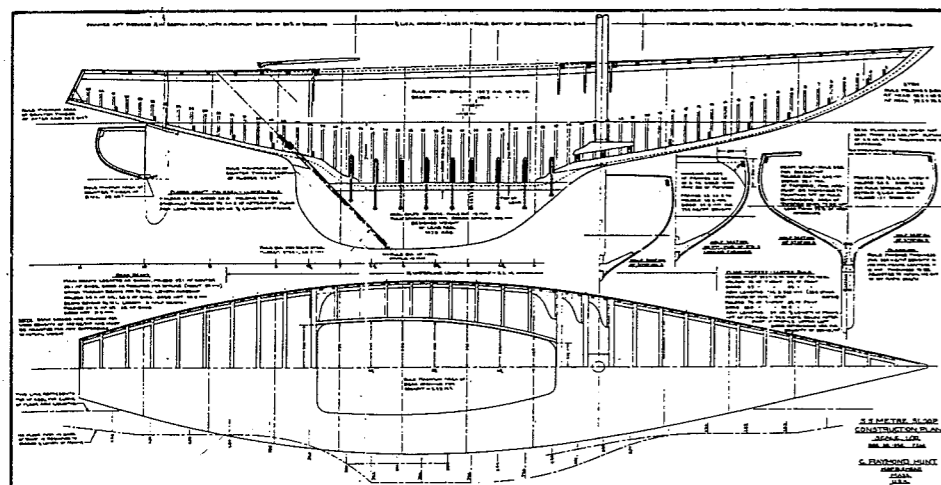
Chaje 3, linjapiirustukset, Luders Marine Construction Co, Hull #1035, 1964.

Tämä peräsin ongelma ei kuitenkaan ole näin yksinkertainen. Peräsinlavan tehokkuutta tarvitaan vasta tuulen noustessa n. 6-7 metriin sekunnissa ja siitä ylöspäin. Erityisesti slöörit kovassa tuulessa ovat olleet vanhojen veneiden ongelma varsinkin yli 10 sekuntimetrin tuulissa. Vanhat veneet broachasivat helposti jos ei ollut valppaana ennen tuulenpuuskaa. Tässä tapauksessa vaativin tehtävä oli spinaakerin trimmaajalla lisäksi venettä oli ohjattava alemmaksi ennen tuulenpuuskaa ja isopurjeen säätö oli tehtävä kikitaljaa (puomin alasetäjä) eikä ison skuuttia löysäten jolloin se tapahtui riittävän nopeasti. Keveissä tuulissa (alle 5 metriä sekunnissa) vanhasta peräsimestä saattaa sittenkin olla enemmänkin hyötyä varsinkin luovittaessa ylös tuuleen. Chajessa on hyvällä menestyksellä kokeiltu seuraavaa:

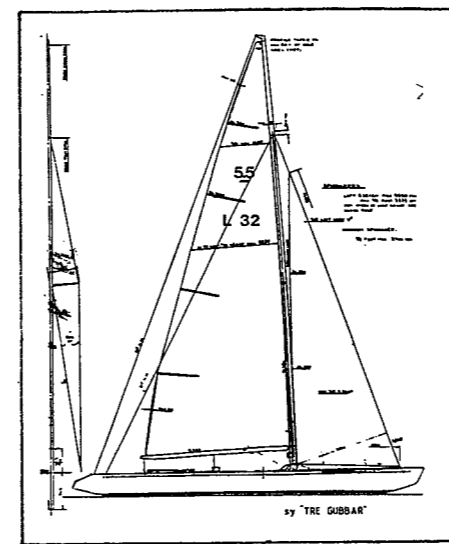
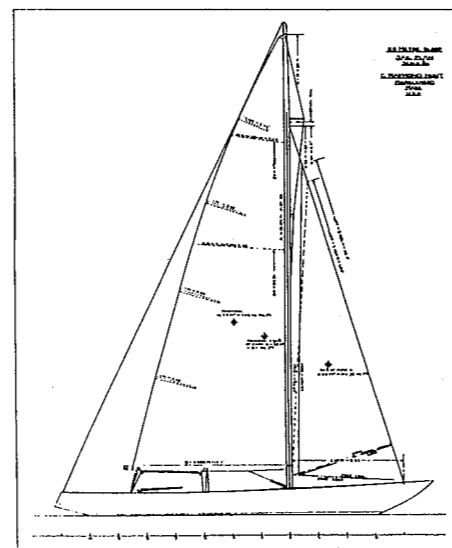
fokka ja isopurje trimmataan niin, että vene on tasapainossa eikä purjeet "jarruta". Miehistö kallistaa veneen leehen jolloin vesilinjasta syntyy epäsymmetrisen muotoinen, joka ohjaa venettä ylös tuuleen ja kun peräsimellä hiukan käännetään vastaan saadaan optimaalinen vauhti ja luovikulma mahdollisimman ylös tuuleen (lujaa ja korkealle). Näin kun peräsin on evämäisen kölin takaosassa syntyy kölin ja peräsimen yhteisestä profiilista epäsymmetrinen, mikä taas antaa kölille suuremman sivuvoiman juuri ylös tuuleen. Näin loppujen lopuksi venettä ei ohjatakaan peräsimellä lainkaan eli mistään peräsimen tehokkuudesta ei tavallaan olekaan hyötyä. Evämäinen erillinen peräsin onkin hyödyllinen nopeissa manöövereissä kuten matchracesa Kultapokaalin finaaleissa.

Caro VI:sen ollessa Ruotsissa siihen tehtiin uuden 1.1.1970 voimaantulle mitta-säännön mukainen erillinen eväperäsin. Alkuperäinen peräsin jä-

tettiin paikalleen ns. trimmiperäsimeksi. Se pienennettiin n. 20 cm:n mittaiseksi ja höylättiin kiilamaisiksi. Näin saatiin märkäpinta pienemmäksi. Kun peräsin on höylätty kiilamaisiksi (jyrkäksi) se ei päättää köliä luonnollisten linjojen mukaan. Kun se päättyy "liian äkkiä" syntyy kölin jälkeen virtauksia eväperäsimen kohdalla, jolloin sen tehokkuus kärsii. 70-luvulla Ernie Fay tutki samaa asiaa ja totesi: "Konvertoin Sundancen jolloin minulla oli mahdollisuus vertailla sitä Ted Turnerin Tigeriin. Kun tein muutoksen pystyin vähentämään märkää pintaa lisäsi joten se ei ollut mikään tekijä. Minusta tuntui, että vene ilman erillistä peräsintä oli nopeampi paitsi silloin kun oli ohjausongelmia. Tiger oli hyvin nopea kevyessä tuulessa ja ennen muutosta ja saavutimme runkonopeuden n. 5-6 solmun tuulessa. Muutoksen jälkeen tuulta tarvittiin lisää n. 8-9 sol-



Caro VI, rakennepiirustus ja purjepiirustus, C. Raymond Hunt, 1994.



Tre Gubbar, purjepiirustus, H. Groop.

mua, mutta paransimme selvästi kun ohjaus oli vaikeata."

Puurakenteiseen vanhalla syteemillä rakennettuun veneeseen asennettu uusi eväperäsin myöskin rasittaa veneen peräosan rakenteita varsinkin kun se joutuu matkapurjehduksessa slöörissä kovaan tuuleen ja isoon aallokkoon. Tästä Tompalla on karvaat kokemukset viime kesältä Porkkalan selällä kun tuuli 18 metriä sekunnissa. Vene broachasi ja alkoi vuotaa peräsimen kohdalta. Niinpä tänä talvena onkin tekeillä muutos Caroon. Uusi eväperäsin poistetaan ja vanha peräsin tehdään uudestaan ehkä hieman eri muotoisena. Tämäkin on aiheellista sillä ensi kesän MM-kilpailuissa Hangossa jaetaan parhaalle ennen 1.1.1970 rakennetulle veneelle pokaali. Tästä pokaalista voivat kilpailla



Addam, veneessä samat kolme gubbea Gullichsen-Fazer-Mattson

vain ne veneet, joissa on jakamaton lateraalipinta.

Nyt kun kilpailuissa käytetystä radasta on poistettu 45:een ja Kultapokaaliradan 30:een slöörit peräsimen tehokkuudella ei ole niin suurta merkitystä. Parhaimmillaan eväperäsin onkin käänöksissä ja luovilla kun ohjataan millimetrin tarkkuudella. Olisikin mielenkiintoista konstruoida uudenlaista ratatyypia varten vene, jossa olisi peräsin eväkölin takaosassa kiinni. Saataisiinko aikaan vielä pienempi märkäpinta ja nopeampi kevyen tuulen vene?

"Chajen tietokoneen laskema uppouma täsmää erittäin hyvin linjapiirustusten ja mittakirjan imoittaman 1995 kg:n painon kanssa. Caron osalta täsmää linjapiirustusten uppouma 2050 kg tietokoneen arvon kanssa, mutta se kelluu mittakirjan mukaan 18 mm korkeammalla kuin linjapiirustuksessa ilmoitetaan. Tämä antaisi uppoumaksi 1915 kg vaikka mittakirjassa on 2050 kg. Tämä on ilmeinen mitattavirhe, mikä vaikuttaa VPP:n ilmoittamaan suorituskyykyyn. Näin ollen annoin veneen kellua linjapiirustuksen mukaisesti jolloin se sai mittakirjan uppouman 2050 kg. Näin veneen märkäpinta tuli hieman liian suureksi, mikä taas antaa veneelle huonot kevyen tuulen ominaisuudet sen näkyessä analyysin tuloksessa. Olisi hauska tietää, mikä on totuus."

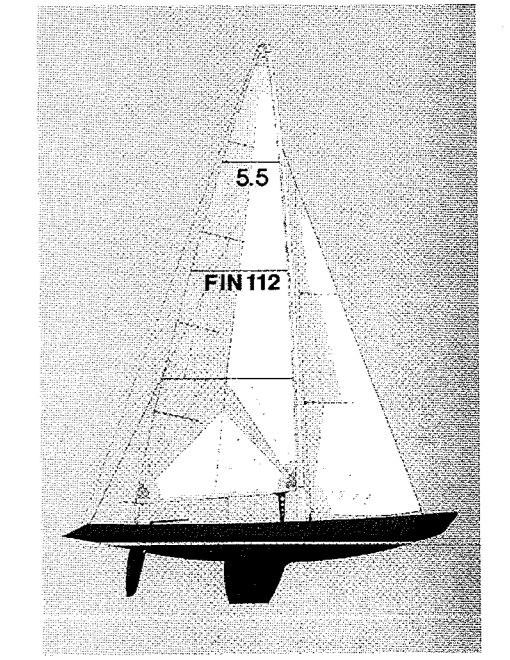
Tre Gubbar ja Addam

"Kun vanhan säännön viisvitosisissa on selvät v:n muotoiset rungon veden-

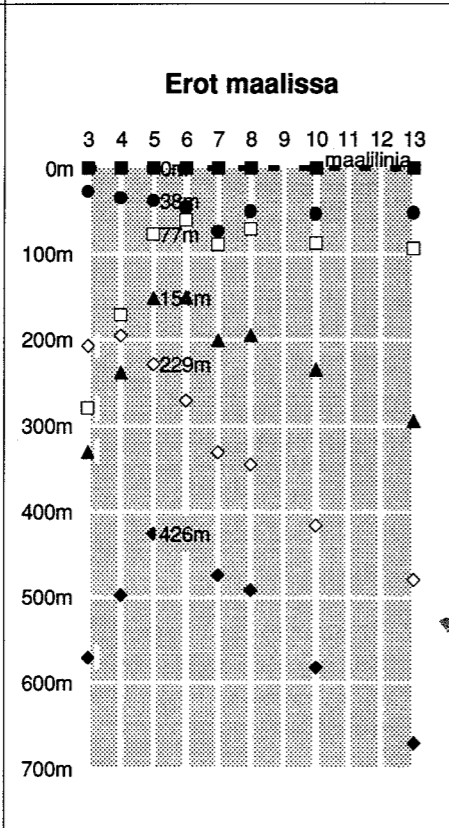
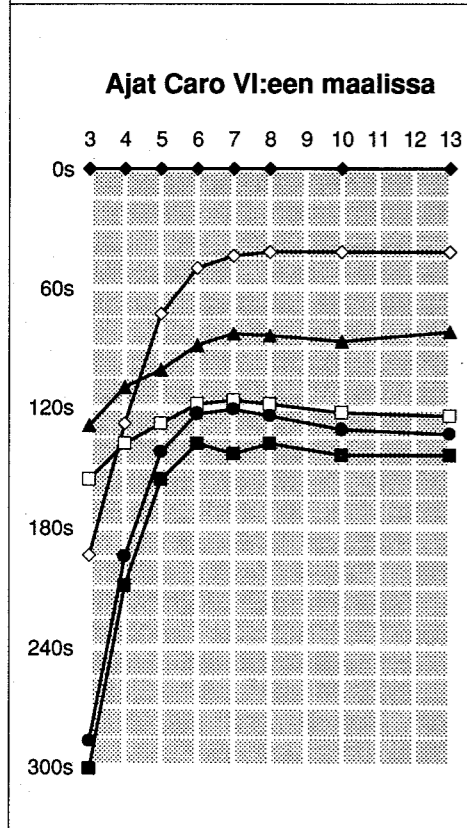
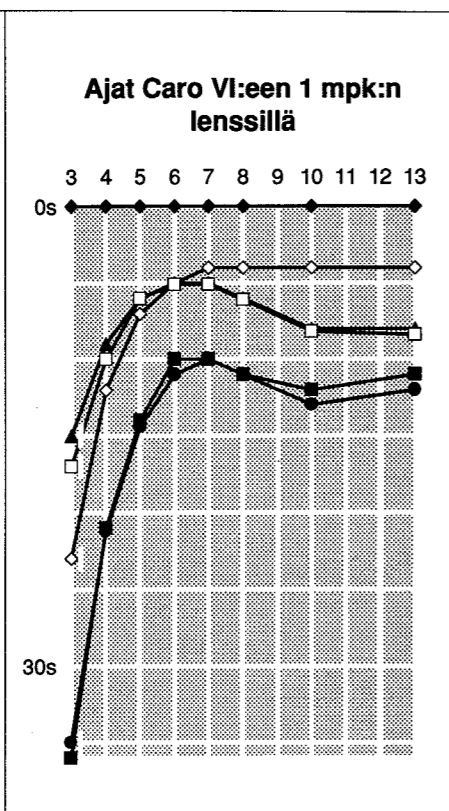
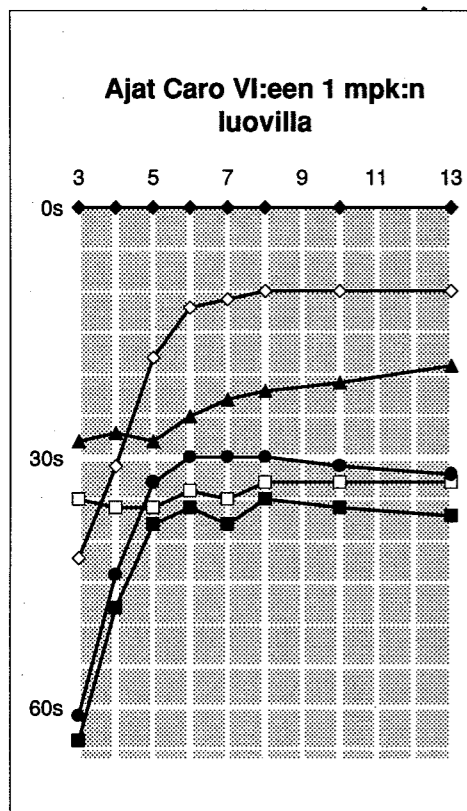


Tre Gubbar, Gullichsen-Fazer-Mattson, Hanko 1986.

alaiset poikkileikkaukset on näissä nykyaikaisissa veneissä u:n muotoiset leikkaukset. Niissä on lisäksi matalampi runko kuin nuoremmassa sisarissaan Dodotoo ja Addam-Addam. Näin niillä on suuri vesilinjaleveys ja tehokas leveys, josta on hyötyä luovittaessa kovemmassa tuulessa. Sen sijaan kevyen tuulen ominaisuudet kärsivät suuresta leveydestä johtuen. Näille veneille ei ole tehty kallistuskoea joten painopisteiden sijainnit on arvioitu. Voi olla, että ne ovat jäy-



Addam, purjepiirustus (Matti Kulovesi).



- ◆ Caro VI
- ◇ Chaje 3
- ▲ 3 Gubbar
- Addam
- Dodotoo
- Addam-Addam

Addamiin, mutta kaksi jälkimmäistä ovat koko tuulialueella nopeampia kuin ensinmainittu kolmikko. Dodotoo on kuitenkin nopein vene kaikilla tuulen arvoilla.

Chaje 3 voitti kilparadalla Tre Gubbarin ja Addamin

"Suuremmat aikaerot luovilla aiheuttavat sen, että kryssi-lenssi radan tulokseen vaikuttaa juuri tilanne luoviosuuden jälkeen. Myöskin Dodotoon hyvät lenssiominaisuudet nostavat sen Addamin ohi koko radalla. Addam-Addam on suunniteltu hyväksi allround-veneeksi minkä kryssi-lenssi radan tulostekäyrä osoittaa." Saman asian voi todeta Chajen kilpakäyrästä sillä sen muoto seuraa tasaisesti Addam-Addamin käyriä. Yllättävää kuitenkin on, että Chaje voittaa 6 solmun tuulessa Tre Gubbarin selvästi yhdellä minuutilla ja viidellä sekunnilla ja vielä Addamin 38 sekunnilla.

Kaavioissa 3m/s tuulessa Chaje on maalissa kolmantena, Addam jää n. 80 metrin päähän ja Tre Gubbar on n. 140 metrin päässä. 4 m/s tuulen "kilpailussa" Addam menee maaliin n.25 metriä ennen neljänneksi tullutta Chajea jolle Tre Gubbar jää vielä n. 50 metriä. 5 m/s tuulessa Addam ja Tre Gubbar jättävät Chajen viidenneksi. Addam häviää Dodotoole n. 30 metriä. Chaje jää Addamille jo paljon n. 170 metriä ja Tre Gubbar voittaa 80:lle metrillä. Kovenavassa tuulessa Addam jättää tasaisesti Tre Gubbaria ja ottaa selvästi Dodotoota kiinni. Addam-Addam voittaa kaikki kilpailut 30-70 metrin marginaalilla Dodotoohon.

Lopputulosten pistetaulukossa neljän ensimmäisen kilpailun jälkeisissä välituloksissa Addam on jo kolmantena 13 pisteellä, Chaje on neljäntenä 17 pisteellä ja Tre Gubbar viidentenä 18 pisteellä. Vasta kuudennen kilpailun jälkeen Tre Gubbar johtaa Chajea yhdellä pisteellä ja vie lopuksi neljännen

VPP REGATAN LOPPUTULOKSET

Pistelasku: Low point scoring, 1.=0.75;2.=2.0;3.=3.0;4.=4.0; jne. (kaksi huonointa tulosta pois)

Sija Vene	3	4	5	6	(pt)	7	8	10	13	pisteet
	m/s	m/s	m/s	m/s		m/s	m/s	m/s	m/s	
1. Addam-A	1	1	1	1	(3.0)	1	1	1	1	4.5 (6.0)
2. Dodotoo	2	2	2	2	(8.0)	2	2	2	2	12.0 (16.0)
3. Addam	4	3	3	3	(13.0)	3	3	3	3	18.0 (25.0)
4. Tre Gubbar	5	5	4	4	(18.0)	4	4	4	4	24.0 (34.0)
5. Chaje 3	3	4	5	5	(17.0)	5	5	5	5	27.0 (37.0)
6. Caro VI	6	6	6	6	(24.0)	6	6	6	6	36.0 (48.0)

Testirata 2

Tuuli (Caron)	lähtö	1.merkki	2.merkki	3.merkki
Legi	kryssi	kryssi	lenssi	lenssi
Tuulen nopeus	3m/s	4m/s	5m/s	6m/s
Aika	1404s	1131s	678s	607s
tuulen vaihto	0s	1404s	2535s	3213s

Rata: kryssi-lenssi-kryssi-lenssi

Radan pituus mpk	legi	1/2legi	1
8	2	1	1

Aika (sek) merkeillä ja legien puolivälissä

Matka	lähtö	1.merkki	2.merkki	3.merkki	maali
Caro VI	0s	1404s	2535s	3213s	3820s
Chaje 3	0s	1362s	2471s	3150s	3758s
3 Gubbar	0s	1376s	2486s	3164s	3771s
Addam	0s	1369s	2472s	3152s	3760s
Dodotoo	0s	1343s	2443s	3118s	3724s
Addam-Addam	0s	1340s	2435s	3112s	3719s

Erot (sek) merkeillä ja legien puolivälissä

Matka	lähtö	1.merkki	2.merkki	3.merkki	maali
Caro VI	0s	0s	0s	0s	0s
Chaje 3	0s	42s	64s	63s	62s
3 Gubbar	0s	28s	49s	49s	49s
Addam	0s	35s	63s	61s	60s
Dodotoo	0s	61s	92s	95s	96s
Addam-Addam	0s	64s	100s	101s	101s

Erot (m) Caroon merkeillä ja legien puolivälissä

Matka	lähtö	1.merkki	2.merkki	3.merkki	maali
Caro VI	0m	0m	0m	0m	0m
Chaje 3	0m	57m	155m	174m	122m
3 Gubbar	0m	38m	119m	136m	99m
Addam	0m	47m	152m	168m	122m
Dodotoo	0m	84m	226m	265m	195m
Addam-Addam	0m	88m	244m	280m	207m

sijan kolme pistettä paremmalla yhteistuloksella.

Testirata 2: kryssi-lenssi-kryssi-lenssi (8 mpk)

1. kilpailu, nouseva tuuli

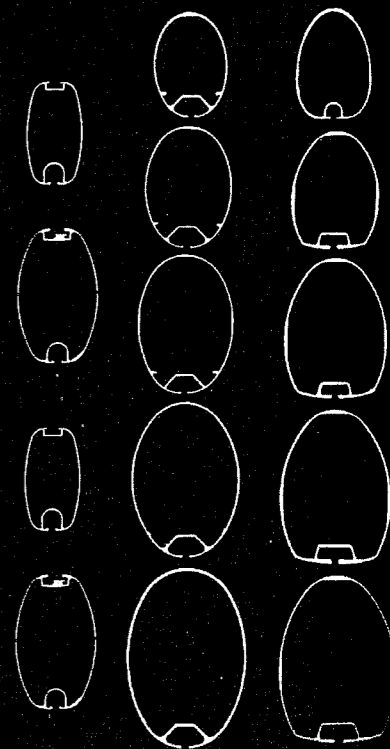
Ensimmäisellä kryssillä 3-4 m/s ultra-kevyessä tuulessa Addam-Addam ja Dodotoo karkaavat heti muilta. Chaje 3 kulkee Addamin kanssa kuitenkin 7-1 s edellä. Tre Gubbar jää 15 s. Lenssillä Addam-Addam pitää 5 sekunnin johdon ja muut seuraavat. Alamerkillä järjestys on Addam-Addam, Dodotoo,

Chaje 3, Addam, Tre Gubbar ja Caro VI. Toisella kryssillä 7-8 m/s tuulessa Addam ja Tre Gubbar menevät Chajesta ohi. Addam-Addam voittaa Dodotoon 12 s, Addamin 42 s, Tre Gubbarin 66 s, Chaje 3:n 82 s ja Caro VI:n 152 s. Lopussa mennää lujaa, n. 9,4 solmua. Välimatkat tulevat suuriksi: ne ovat vastaavasti 55 m, 195 m, 309 m, 383 m ja 707 m.

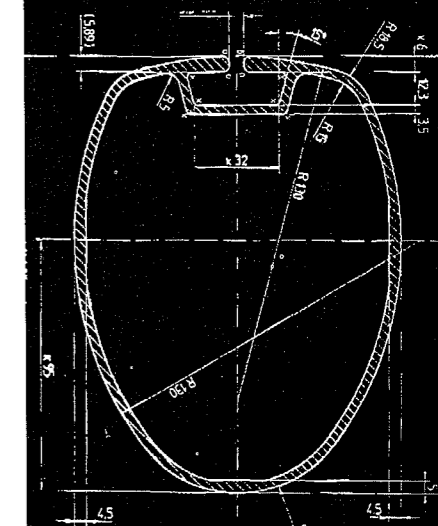
2. kilpailu, laskeva tuuli

Kovan tuulen lähdessä Addam-Addam johtaa, Addam asettuu toiseksi ja kolmantena on Dodotoo, mutta menee

VERNE OY BREMER



MASTOJA JOKA LAHTOON



NYT MYÖS KUUTOSTEN LAHTOIHIN

Isonsarvastontie 6
00840 Helsinki
puh. 90-698 3665
fax. 90-698 5965

kimmäisellä on parempi suorituskyky luovilla myöskin kevyessä tuulessa. Luulen, että VPP:n tulos täsmää suurin piirtein sen kanssa, mitä ruorimiehet ja miehistöt ovat kokemuksellaan oppineet viime vuosien aikana. Huomatkaa myös se, että veneiden purjeet, kansi-layoutin tehokkuus ja eikä vähiten miehistön taito vaikuttavat suuresti lopputulokseen radalla."

Myötätuuli

Myötätuulessa veneiden väliset aikaerot ovat paljon pienemmät kuin luovilla. Chaje kulkee lujempaa kuin Tre Gubbar ja Addam kevyessä tuulessa ja vasta kun tuuli nousee yli 6 m/s ne menevät ohi. Tässä näemme, että Chaje, Tre Gubbar ja Addam seuraavat toisiaan koko tuulirekisterissä. Sama pätee myös Dodotoohon ja Addam-



Addam-Addam neitsytpurjehduksella

juuri ennen lenssin puoliväliä Addamin edelle 2 s ja alamerkillä 6 s. Tre Gubbar purjehtii koko kilpailun ajan neljäntenä ja Chaje 3 viidentenä. Toisen kryussin lopussa Addam menee Dodotoon edelle 1 s. Viimeisellä kevyen tuulen 4-3 m/s lenssillä Addam-Addam ja Dodotoo karkaavat. Addam-Addam voittaa Dodotoon 33 s, Adda-

Dodotoo. (kuva Kari Wilén)



Addam ja sisarvene Zorina Bahamalla MM-kilpailuissa 1992.

min 63 s, Tre Gubbarin 138 s, Chaje 3:n 206 s ja Caro VI:n 338 s. Lopussa vauhdit ovat alhaisia joten välimatkat ovat ed. kilpailusta muuttuneet: 63 m, 120 m, 262 m, 391 m ja 641 m.

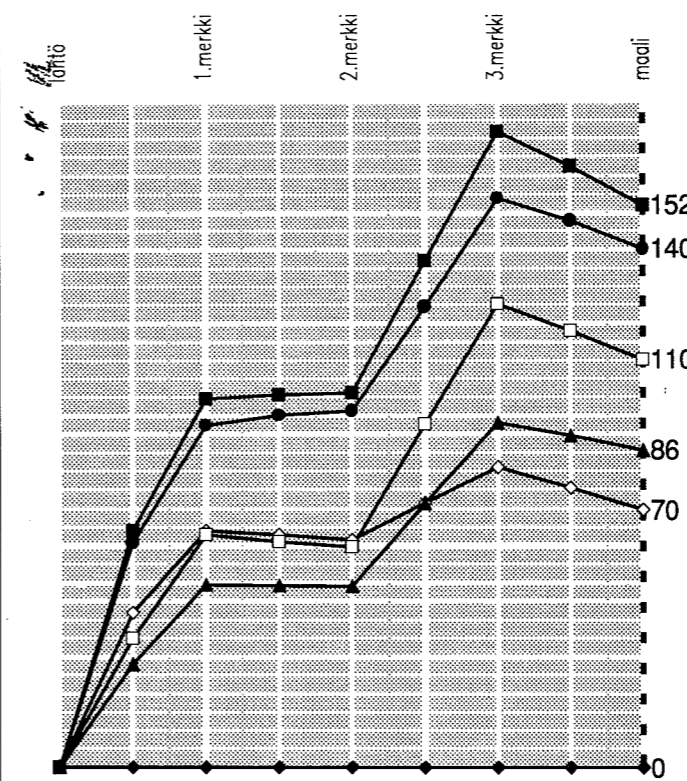
Olemme käyneet läpi useamman teoreettisen kilpailun. Ohjelmalla voi ajaa kaikilla eri VMG-taulukkojen tuulilla. Ajoin (M.M.) läpi n 20 kilpailua eri tuuliyhdistelmillä ja kaikissa Addam-Addam voitti ja Dodotoo oli toisena. Vain seuraavilla tuuli yhdistel-

millä: 3-3-3-3-3-3-3-3; 3-3-3-3-4-4-4-4; 3-3-6-6-3-3-6-6; 3; 3-3-6-6-4-4-6-6; Chaje 3 tulee 3:nneksi. Neljänneksi Chaje 3 tulee esim yhdistelmällä, 3-3-4-4-5-5-6-6; 4-4-4-4-4-4-4-4; 5-5-5-4-4-3-3-3. Kovan tuulen osalta erityisesti on huomioitava, että ohjelma ei ota kovan tuulen aiheuttama merenkäyntiä huomioon. Em. olosuhteissa pyöreämpimuotoiset Addam ja Tre Gubbar kulkevat kryssillä paremmin ja taas prismaattisemman muotoiset Ad-

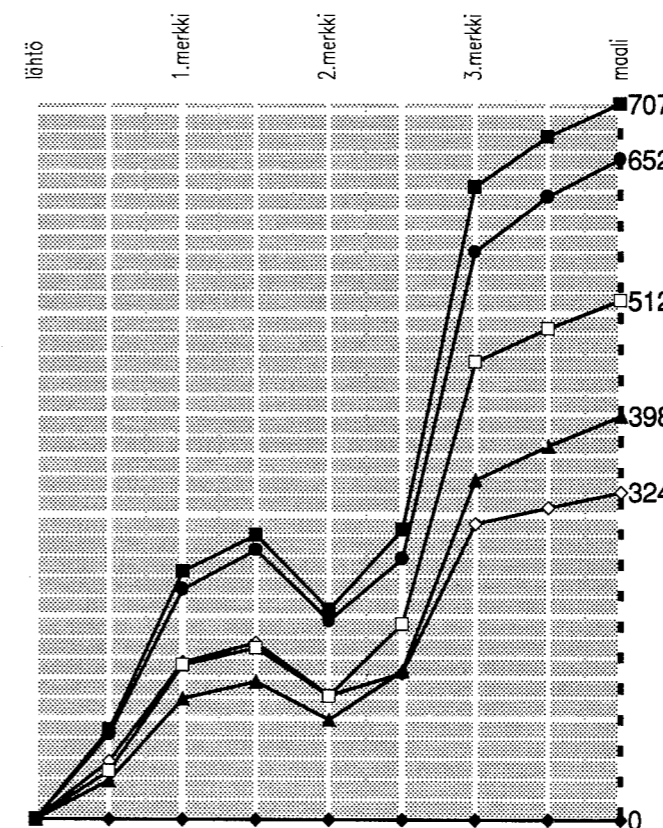


Testirata 2: kryssi-lenssi-kryssi-lenssi

Ero Caroon, sekuntia



Ero Caroon, metriä

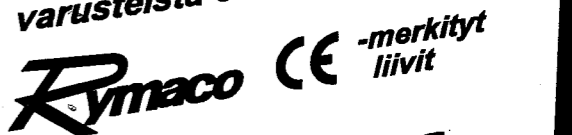


Nyt parhaat purjehdusasut saman katon alta:



Helat ja vinssit joka lähtöön:
HARKEN
RUTGERSON

Tutut laatutuotteet katsastusvarusteista elektroniikkaan:



TERVETULOA UUSIN TILOIHME!



Veneentekijäntie 7 (Lauttasaari)
00210 HELSINKI
puh (90) 682 3900
fax (90) 682 3950

5.5m YACHT DATA

$$0.9 \cdot ((L^2 \sqrt{S}) / (12^3 \sqrt{D}) + (L + \sqrt{S}) / 4) < 5.5 \text{ m}$$

Yacht's name	Caro VI	Chaje 3	Tre Gubbar	Addam	Dodotoo	Addam-Addam
Sail #	L 25	L 26	L 32	L 35	FIN 40	FIN 42
Designer	C.R. Hunt	A.E. Luders	H. Groop	E. Still	D. Peterson	E. Still
Builder & year	Vator 1964	Vator 1964	Still Y:ts 1986	Still Y:ts 1989	Melges 1993	PG-Made 1994
1						
Beam minimum 1.900 m	1.913	1.905	1.980	1.910	1.916	1.902
Draft maximum 1.350 m	1.331	1.350	1.350	1.340	1.342	1.350
Keel width >0.150 m		0.150	0.160	0.150		0.160
2						
Freeboard height at BGS m	0.767	0.727	0.697	0.730	0.714	0.748
Freeboard height at SGS m	0.588	0.574	0.595	0.560	0.550	0.589
Freeboard height at midship m	0.576	0.592	0.640	0.590	0.637	0.572
Freeboard average > 0.628 m	0.644	0.631	0.644	0.627	0.634	0.636
3						
Overall length, LOA m	9.155	9.615	9.085	9.173	9.092	9.057
BGS Overhang L1 m	1.175	1.092	0.820	0.993	0.755	0.735
SGS Overhang L1 m	0.566	1.122	0.815	0.818	0.911	0.925
Measured length L1 m	7.414	7.401	7.450	7.362	7.426	7.397
Bow Girth	0.689	0.670	0.716	0.720	0.693	0.695
BGS-2 height, = 0.55 m	0.550	0.550	0.550	0.550	0.550	0.550
BG difference calculated, BG-BGS-2.ht. m	0.139	0.120	0.166	0.170	0.143	0.145
BG difference minimum m	0.165	0.165	0.165	0.165	0.165	0.165
Stern Girth m	1.565	1.643	1.728	1.625	1.635	1.730
SGS buttock height m	0.506	0.492	0.513	0.478	0.468	0.507
SG difference calculated, SG-SGS-2.b.ht. m	0.185	0.220	0.234	0.223	0.233	0.239
SG difference minimum m	0.234	0.234	0.234	0.234	0.234	0.234
Length L for Rating m	7.813	7.800	7.850	7.766	7.825	7.801
4						
Sailplan height above covering board level < 11.100 m	11.093	11.100	11.080	11.100	11.100	11.100
Boom height above covering board level 0.50...0.85 m	0.553	0.596	0.700	0.800	0.680	0.800
Mainsail luff height, H m	10.540	10.504	10.380	10.300	10.420	10.300
Mainsail boom length, B m	3.690	3.701	3.690	3.750	3.670	3.750
Mainsail area, H·B m ²	19.446	19.438	19.151	19.313	19.121	19.313
Fore triangle height, I 8.880 m	8.880	8.880	8.860	8.880	8.880	8.880
Base of fore triangle, J 0.5·2 ² ·√S m	2.693	2.693	2.667	2.690	2.678	2.690
Headsail luff m	8.076	8.052	8.200	8.200		8.200
Headsail perpendicular m	2.366	2.375	2.270	2.350		2.350
Headsail area, luff perpendicular m ²	9.554	9.562	9.307	9.635	9.566	9.636
Headsail minimum area = 0.5·I·J·80% m ²	9.564	9.564	9.453	9.635	9.512	9.555
Total sail area S < 29.00 m ²	29.000	29.000	28.458	28.948	28.687	28.948
5						
Weight of yacht < 2050 kg	2050	1995	1955	1950	1975	1964
Displacement D = weight/1025.21 kg/m ³ , 1.7-2.0 m ³	2.000	1.946	1.907	1.902	1.926	1.916
FINAL RATING < 5.5m	5.474	5.490	5.499	5.487	5.492	5.500

dam-Addam ja Dodotoo kulkevat taas suhteellisesti huonommin sama pätee myös Chajeen ja Caroon, joissa on V-muotoiset sektiot.

Polaarikäyrät

Tietokoneeseen syötetyistä arvoista saadaan aikaan ns. polaari-käyriä kullekkin veneelle. Ympyräkaaviossa veneen kulma tuuleen on säteen suunnassa ja omenan muotoiset käyrät kertovat veneen nopeuden kullakin tuuliarvolla. Mitä ulompi käyrä sitä suurempi on veneen vauhti. Jos asetamme vaakasuoran viivan tangentiksi vauhtikäyrälle yläosaan saamme selville optimaalisen kryssikulman kun piirrä-

me säteen sivuamispisteeseen ja mitaamme kulman. Kulma on suurempi kevyessä tuulussa ja pienenee tuulen voimistuessa. Samaten voimme laskea optimaalisen leikkauskulman myötä-tuuleen purjehdittaessa kun asetamme vaakasuoran viivan sivuamaan vauhtikäyriä alapuolelle piirtämällä säteen sivuamispisteeseen. Näitä tietoja ei tällä kertaa ehditty käyttää, joten emme tiedä tarkkaa kryssi- ja lekkaus-kulmaan jolloin todellista kuljettua matkaa ei voida ilmoittaa.

Mittakirjat

Oheiseen taulukkoon on kerätty kaikki mittaluvun laskemiseksi vaadittavat

Veneiden mittakirjat taulukkona.

mitat. Ensin on tietysti viisvitosen kaava. Ensimmäiset mitat ovat rungon minimileveys ja maksimisyväys ja kölön pienin mahdollinen paksuus. Toisessa osastossa on vapaalaidan korkeudet. Keskiarvo ei saa olla pienempi kuin 628 mm. Kolmannessa on veneen pituussuuntaisia ja vyömittoja L:n laske-miseksi. Neljännessä on purjeiden ja takilan mitat, joista saadaan purjeala S. Viidentenä on vaa'an ilmoittama veneen paino yhden kg:n tarkkuudella ja se on muutettu kuutiometreiksi suola-vettä, mikä on yhtäkuin veneen depla- sementti eli uppouman tilavuus D. Viimeisenä on lopullinen mittaluku, joka saa olla korkeintaan 5.5 metriä.

Sexornas JAKT

Toinen painos on ilmestynyt!

Sexornas Jakt on Ingvard Liewendahlin, Harald "Affe" Alftanin ja Pekka Barckin kokoama arvokas teos 6mR-veneistä. Se tuli markkinoille syksyllä 1992, ja ensimmäinen painos myytiin hetkessä loppuun.

Nyt ilmestyneessä uudistetussa laitoksessa on enemmän sivuja, lisää asiaa sekä runsaasti uusia kuvia ja piirroksia. Kirjas- sa on:

- 232 sivua
- 230 kuvaa

Mukana ovat nyt kaikki pohjoismaiset kuutoset ja niiden suunnittelijat. Myös pari "uutta" suomalaista kuutosta on löytynyt. Uusista kuvista useimmat ovat ennen julkaisemattomia.

Kirjan hinta on 250 mk. Jos olet suoritanut 6mR-liiton jäsenmaksun, saat kirjasi jäsenetuna ilman postitusmaksua, kun taas muilta peritään 35 mk:n postituskulut.

Täytä oheinen tilauslomake ja postita tai faxaa (90-308490) se. Toimitus hoidetaan

Tilaan Sexornas Jakt -kirjan

- kpl hintaan 250 mk/kpl* *) + postikulut 35 mk
- kpl nahkakantisena hintaan 800 mk/kpl
- Mikäli nahkakantinen kirja on loppu, otan tilalle tavallisen kirjan hintaan 250 mk*

Nimi _____

Lähiosoite _____

Postinumero _____

Postitoimipaikka _____

Päiväys _____

Allekirjoitus _____

Puhelin / fax _____

2,80 mk
postimerkki

Esa Kalervo

Jäkärilantie 8 B 8

00940 Helsinki

noin viikon kuluessa tilauksesta. Lisätietoja saat tarvittaessa Esa Kalervolta puh. 90-3402032.

Kirjasta on tehty lisäksi kaksikymmentä uniikkikappaletta, jotka on käsin sidottu aidolla kullalla koristeltuihin nahkakansiin. Jokainen uniikkikappale on numeroitu ja tilaajan nimelle omistettuna. Nahka-

kantisen erikoissidoksen hinta on 800 mk. Näitä kirjoja oli 24.1.1995 jäljellä 4 kpl. Koska erikoissidottu kirja on huomattavan arvokas, sen toimittamisesta sovitaan aina tilaajan kanssa erikseen.

Sexornas Jakt on myynissä myös Pro-Sailorissa, jonka uusi osoite on Veneentekijäntie 7, 00210 Helsinki.

KAARLE XII



avoinna:

ma	11 - 17
ti - ke	11 - 02
to - pe	11 - 03
la	18 - 03
su	suljettu

SUOJAPEITTEET



SILVER PLAST OY

Läntinen teollisuuskatu 17
02920 Espoo
puh. 90-853 3823



Selboat

HARKEN

VAATIVAT LASIKUITUKORJAUKSET JA KORKEALAATUISET HARKEN-HELAT

Puh. (90) 677 334

tai 9400-418 835
Fax. (90) 682 1960

Koivusaari etelä, Vaskisalmenkuja 7, Helsinki

Masttapparförbundets stadgar

Evert Taube

1930 publicerades i tidskriften "Havsörnen" detta protokoll, som är skrivet av ingen mindre än Evert Taube. På 30-talet upplevdes formliga orgier i masttappning vid regattorna i Sändhamn och det hörde till vanligheterna att en eller flera båtar bogserades in med tappade eller brutna master från tävlingsbanan. De tre herrar som så behjärtat stiftade detta förnämliga förbund, är knappast okända i båtfolkets annaler.

Ska något tilläggas är det väl kanske en saknadens suck. Lek- och gosselynet blomnade betydligt mera förr än i våra dagar där sammanbitna proffs kämpar till tänderna för märket och bolaget.

6:an Ingun var självskrivnen medlem i masttapparförbundet. Här efter en lyckad tappning.

Protokoll hållet vid konstituerande sammanträde med masttapparförbundet u.p.a. i Havsörnsstugan i Villinge skärgård den 23 aug. 1930.

Närvarande:

*S. Salén
E. Taube
G. Engwall*

§ 1.

Ovanbemälda Salén hälsade de närvarande välkomna till mötet, vilket han förmodade skulle komma att få historisk innebörd för segelidrotten, erkännerligen för den viktiga gren av denna idrott, som benämnes "masttappning".

Salén gav en kortare resumé av masttappningens historia. Av det utomordentligt intressanta och väckande anförandet framgick med all önskvärd tydlighet att masttappning förekommer över hela världen. I detta ögonblick, då enligt fackmännens utsago, världens blickar äro riktade på vår segelsport, bör, yttrade Salén, även masttappningen få en plats i solen. Ty, tillade han, det torde vara ovedersägligt, att masttappningen icke är den minst framträdande delen av Svensk segelidrott. Salén ansåg fara föreligga, att den unga spirande masttapparkonsten kunde nå bristningsgränsen, om dess utövares berömvärda ansträngningar. Icke rönte välförtjänt stöd av en fast organisation.

§ 2.

Med anledning härav förklarade Salén MASTTAPPARFÖRBUNDET u. p. a. instiftat.

§ 3.

Med känd oegennyttighet utnämnde Salén sig till förbundets ordförande.

§ 4.

Häremot protesterade på det livligaste Taube och Engwall.

§ 5.

Vid omröstning befanns det, att Salén blivit vald till ordförande.

§ 6.

Ordföranden utnämnde härefter oundertecknad Taube till sekreterare i förbundet.

§ 7.

Denna ordförandens åtgärd väckte hos mötets övriga ledamöter en storm av indignation, och en interpellation riktades till ordföranden, huruvida Taube någonsin ägt någon båt, som lyckats genomföra en masttappning.

§ 8.

Med anledning härav fann ordföranden lämpligt avgiva följande förklaring, som under § 9 intogs i detta protokoll.

§ 9.

Ehuru utrustad med en glänsande förmåga att tappa både det ena och det andra såsom t. ex. glas, porslin, racerbåtspropellrar och minnet har visserligen förutombemälda Taube veterligen aldrig å egen hand lyckats genomföra avmastning, men har han däremot vid olika tillfällen verksamt bidragit till flera uppmärksammade masttappningar. Vid den kappsegling år 1927 i Öresund, då 6 båtar förlorade masten, befann sig även åttan "Ranja" bland de avmastade. Fartygets trenne redare har tillskrivit sig äran av denna tilldragelse. Två av dessa, hrr G. Olsson och G. Engwall, äro ej vittnesgilla i denna sak, i det, att dessa vid det bemälda fartygs salong, där de enligt malicen lära hava inmundigat starka drycker. Den tredje komponenten i detta illustra rederi, hr Sture Lindgren, befann sig vid tillfället utombords och är alltså ur räkningen, varemot den sekreterare här föreslagne av tillskyndande bärgningsfartygs besättning hittades i sittbrunnen med ett salningshorn mellan benen, en yxa

i handen och följande uttryck på läpparna: "Nu kan det faen i mej va nog!" Detta ansåg även ordförande beträffande sekreterarvalet.

§ 10.

Trots ovanstående fortforo protesterna mot valet.

§ 11.

För att få stormen att bedarra bekvämade sig ordförande till ytterligare motivering, vilken återfinnes under § 12.

§ 12.

Ordföranden och bemälda Taube hade vintern 1928 idkat kombinerad sommar- och vintersport å Medelhavet, närmare bestämt å Tirrenska sjön. Vid detta tillfälle hade idkats s. k. kappsegling med en båt benämnd "Ali Baba".

Ordföranden ansåg det vara honom obetaget att karakterisera hr Taubes inverkan på kappseglingen såsom mindre utmanande mot italienska pokaler än mot hållfastheten i båtens mast och segel, vilket hr ordf. ansåg gå helt i masttapparförbundets u. p. a anda och tillika utgöra mer än fullgod motivering för den föreslagna sysslan.

§ 13.

Övergick ordföranden till val av skattmästare.

§ 14.

Hr Engwall framkastade, huruvida det ej skulle vara lämpligt anförtro denna ansvarsfulla befattning ävenledes av hr Taube.

§ 15.

En dödystnad hördes, varpå ordföranden slog klubban i bordet och allvarligen förehöll hr Engwall hans blasfemiska yttranden: "Här rör det sig om allvarliga masttappningar och ej om frivola urtappningar av billiga kvickheter", sade han.

§ 16.

Då sålunda ingen annan än Engwall fanns att tillgå, nöjde sig ordf. med att utse honom till skattmästare.

§ 17.

Ordföranden vände sig i ett kärnfriskt anförande till de nu valda funktionärerna. Han lade därvid sekreteraren varmt på hjärtat. Pro primo: att emot sina vanor försöka i rätt tid infinna sig till Masttappareförbundets u. p.

a. ordinarie liksom extra sammanträde. Pro secundo: att ej förväxla masttappning med tappning av protokoll och övriga förbundets handlingar.

Åt skattmästaren uppdrog ordf. att söka verka för förbundets ekonomi, vilket ännu torde få anses befinna sig i varadets skede.

§18.

Ett förslag av skattmästaren att söka vinna stöd för förbundets verksamhet hos de assuradörer, vilka sysla med den avart av försäkringar, som går under benämningen "yachtassurans", antogs med acklamation och lades till handlingarna.

§19.

Sekreteraren föreslog i detta sammanhang att påtryckningsåtgärder omedelbart borde vidtagas vis à vis assuransbolagen (applåder).

§20.

Detta förslag upptogs med begärlighet och ordföranden föreslog upprättandet av en svart lista över treds-kande mastassuradörer.

§21.

På förslag av samtliga närvarande uppsattes alla mastassuradörer på den sålunda upprättade svarta listan, dock med rättighet för skattmästaren att i tillämpliga fall inkomma med förslag om mildring i detta hänseende.

§22.

Härpå vidtog fastsländet av Masttappareförbundets u. p. a. uppgifter och ändamål.

§23.

Masttappareförbundets u. p. a. uppgift och ändamål är att upprätthålla och befodra konsten att tappa mast.

§24.

Konsten att tappa mast består mindre i själva tappandet än fastmer i det sätt, på vilket mast tappas.

§25.

Skattmästaren anmärkte följande: Vid närmare betraktande sönderfalla masterna i tvenne delar, nämligen;

- mom. a) härtappade,
- b) å främmande ort tappade master.

§26.

Härtill gjorde ordf. följande observation: Härtappade och å främmande ort tappade master betraktas som geografiska begrepp. Gentemot dessa begrepp reser sig kravet på ett preciserande av det sätt på vilket såväl här som å främmande ort tappade master

tappats. Det förhåller sig nämligen så att mast, var helst den än må tappas, kan tappas på flera olika sätt, av vilka vi vilja precisera trenne, nämligen:

1) Masttappning i lovart, sällsynta fall, vilka omedelbart belönas med Masttapparförbundets i äkta briljanter och turkosor infattade guldmedalj.

2) Masttappning I lä, allmän före-teelse. Efter vederbörlig prövning av detaljerna kan den berättiga vederbörande till silvermedalj. Masttapparförbundets styrelse obetaget att utan motivering avslå varje opåkallat förslag i berörda hänseende.

3) Masttappning över eller under däck då sådan masttappning inträffar, utan att skada till liv eller lem sker, kan vederbörande rorsman, om han i det ögonblick, då masten brast, icke utan giltig orsak för fartyget upp emot vinden, belönas med förbundets guldmedalj för utmärkta förtjänster. Med andra ord, förbundets guldmedalj är en utmärkelse för råidighet i vidriga fall av masttappning.

§27.

Efter högt och bekant föredöme anser styrelsen, att guldmedaljen bör utdelas till styrelsens ledamöter.

§28.

I överensstämmelse härmed och i betraktande dessutom av övriga meriter, fyra tappade master och uppfinnandet av den s. k. Genua-focken, har ordföranden tilldelat sig själv guldmedaljen, samt för ordningens skull genom styrelsebeslut tillerkänt sekreteraren och skattmästaren förbundets guldmedalj.

§29.

Som §29 i Masttapparförbundets stadgar ingår utdelandet av guldmedaljen till förste hovtandläkare J. G. Sandblom, den ende vid sidan av styrelsen som å priori tillerkännes denna höga utmärkelse. Hans verksamhet på



masttappningens område behöver ej vidare omvittnas. Den är höjd över varje tvivel. Väl förberedd och grundligt genomförd är doktor Sandbloms masttappning i det höga exemplet för var och en som presenterar på att komma i åtnjutande av förbundets högsta utmärkelse, guldmedaljen, vilken alltså tillerkännes dr Sandblom för utmärkta förtjänster på masttappning.

§30.

För att icke bryta mot gammal förnäm tradition, är det under denna §30. stimulerat att var och en som mottar någon utmärkelse från Masttapparförbundet u. p. a. av vad slag det varit mände i och med mottagandet av utmärkelserna erkänner och förklarar sig skyldig gottgöra förbundet för de med densamma förknippade utgifterna. Förbundets uppgift är ideell, icke ekonomisk.

§31.

Sådan sålunda Masttapparförbundet såsom sådant och såsom på masttappningsområdet honorifierande myndighet är och förbliver konstituerat, framstår det som otvetydigt att endast detta förbund med uteslutande av varje annan person eller sammanslutning är och förbliver högsta myndighet i masttappningsfrågor och med dylika förknippade utmärkelser. Må det därför vara varje kappseglare angeläget att så, begå sin segelsång, att han, då Havsörnarnas höstkrafta höjer sin röda klo, må befinnas värdig att upptagas i detta höga förbund och genom förtjänstfull masttappning komma i åtnjutande av de höga utmärkelsetecken, som vid detta kräftkalas komma i åtnjutande av de höga utmärkelsetecken, som vid detta kräftkalas pryda de enligt styrelsens förmenade och beslut därtill värdiga brösten. Färholmen ut supra in tidem.



JOUKO LINDGREN OY

KAIKKI VENEEN KORJAUKSESTA JA KUNNOSTUKSESTA

Lasikuitu ja puutyöt
Pinnoitustyöt
Telakointi ja talvisäilytys

Tallberginkatu 1 N - halli, 00180 Helsinki
Salmisaari

puh nro (90) 694 4008, (90) 400 2508

fax nro (90) 694 4634

FINNBOAT-jäsen

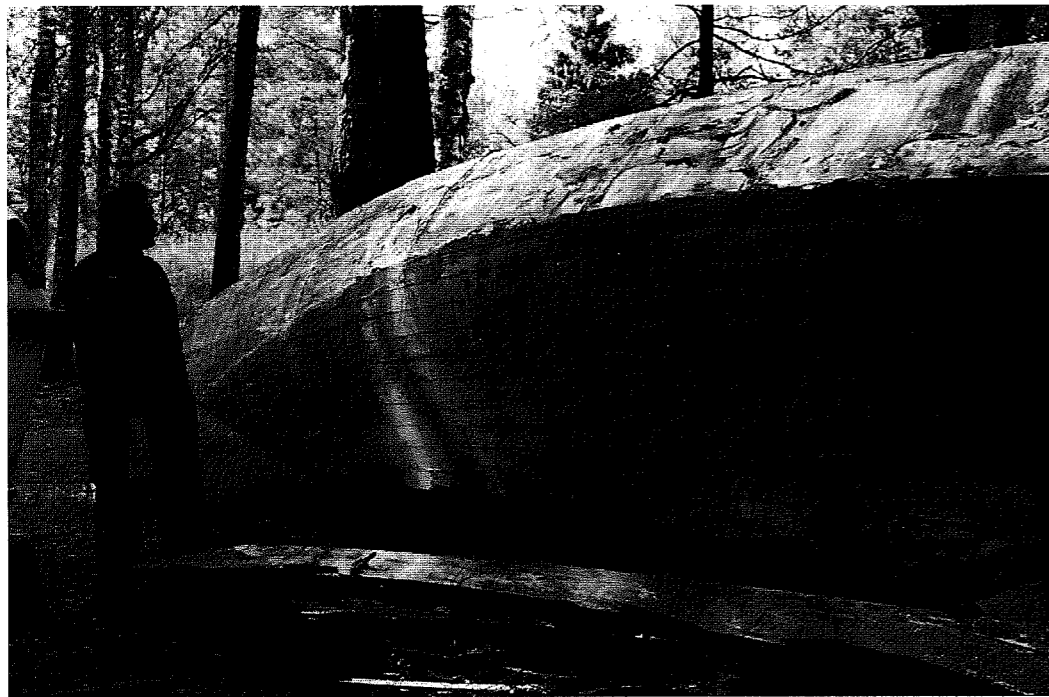
Vuosien kokemuksella pidämme huolta veneestäsi.

Till flydda tider återgår min tanke än så gärna...



Sedan dessa tider har vår produktion avsevärt moderniserats, men vi tillverkar fortfarande våra segel av bästa råmaterial, med samma pietet och högaktning. På så sätt skapas världens bästa tävlingssegel, må det så vara för en Whitbread maxi, Gotland runt vinnare eller en R-jakt.

WB-Sails Distängsvägen 4, 02230 Esbo Finland
tel. 3580-803 6833, fax 3580-803 6830



MITÄ KUULUU KUUTOSILLE?

6mR-veneitä on rekisterissä tällä hetkellä vajaa neljäkymmentä. Näistä neljännes on perus- tai suuremmissa korjauksessa. Muistin verryttämiseksi julkaisemme vuodenvaihteen 1994-1995 tilannekatsauksen.

Aglaja L 1

Suunnittelija: Harry Wahl
Rakentaja: Åbo Båtvarf
Rak.paikka: Turku
Rak.vuosi: 1926
Omistaja: Mannermo Mark
Seura: NPS
Pituus: 10,400
Vesilinja: 6,585
Leveys: 1,975
Syväys: 1,57
Uppouma: 3,330
Purjeala: 44,528

Aglaja oli mukana kilpailuissa aktiivisesti vuoteen 1985, jolloin vene kivellä käynnin jälkeen otettiin ylös korjausta varten Suomenlinnaan. Sisustus purettiin ja Saarisen Keijo teki vakuutusyhtiön laskuun muuttaman kaaren korjauksen. Seuraavana talvena Työväenopiston puuvenekurssi teki oppilastyönä lisää kaari-

korjauksia. Tekemättä on emäpuun ja rautakaarien vaihto.

Muutama talvi meni ilman toimenpiteitä, kunnes vuonna 1990 Mark Mannermo osti Aglaja-projektin ja kuljetti veneen Naantaliin. Vene on ollut siellä katoksen alla säilyssä, mutta nyt projekti on myytävänä. Kuka ostaisi Suomen kauneimmin soivan kuutosen (suunnittelija Harry Wahl oli myös viululurra-kenttämestari ja -keräilijä)? Kaikki puretut osat ovat tallella, myös koristeleikatut vaateja peilikaapit. Myynti-ilmoitus on toisaalla lehdessä.

Anitra L 25

Suunnittelija: E. Olofsson
Rakentaja: Borgå Båtvarf
Rak.paikka: Porvoo
Rak.vuosi: 1928
Omistaja: Murto Leo
Seura: HPS
Pituus: 11,310
Vesilinja: 6,800
Leveys: 1,985
Syväys: 1,60
Uppouma: 3,600
Purjeala: 40,758

Anitra oli vuonna 1977 monen kilpailuvuoden jäljiltä telakoitavassa kunnossa.

Ikuisuusprojekti, odottaa uusia vereksiä voimia.

Antinea L 24

Suunnittelija: Einar Olofsson
Rakentaja: Råholmens Båtvarf
Rak.paikka: Helsingfors
Rak.vuosi: 1928
Omistaja: Renlund Robert
Seura: NJK
Pituus: 11,170
Vesilinja: 6,980
Leveys: 1,955
Uppouma: 3,747
Purjeala: 42,809

Antinea on ollut useamman vuoden ajan täydellisessä nuorennusleikkauksessa Pietarsaareissa. Lähes kaikki on uusittu ja korjattu. Mastokin on läpikäyty Bremerillä. Korjaustyöt ovat olleet viimeisillään vuoden verran. Nähtäneenkö uudesti syntynyt kaunotar radoilla ensi kesänä?

Boo-Hoo L 43

Suunnittelija: G. Kyntzell
Rakentaja: Wilenius Båtvarf
Rak.paikka: Borgå
Rak.vuosi: 1938
Omistaja: Biaudet H. & R.
Seura: M
Pituus: 11,427
Vesilinja: 7,201
Leveys: 1,862
Syväys: 1,65
Uppouma: 4,230
Purjeala: 45,562

Boo-Hoo on omistajan-

Monella kuutosella on menossa iso remontti, mutta lähtökohdat ovat sentään yleensä paremmat kuin Monyalla ja Pekka Kekkosella.

vaihdoksen jälkeen ollut telakoituna kolmatta vuotta. Projekti on venynyt ja odottaa lottovoittoa. Venettä tuskin nähdään ensi kesänäkään vesillä.

Borée L 63

Suunnittelija: Bjarne Aas
Rak.paikka: Fredrikstad Norge
Rak.vuosi: 1937
Omistaja: Kanervo Pekka
Seura: HTPS
Pituus: 11,292
Vesilinja: 7,181
Leveys: 1,867
Purjeala: 44,289

Borée ostettiin Suomeen 1990. Pursi oli edellisessä kotimaassaan Sveitsissä ollut lomaveneenä. Suomessa Borée kellui poijussa kesän -90, sen jälkeen telakoituna Suomenlinnassa ja syksystä -93 Oursaaressa. Kaikki suuremmat työt on tehty, runko on rimaliimattu, höylätty ja hiottu, vain pintakäsittely on tekemättä. Kannesta puuttuvat istumalaatikon pizaralaudat ja heloitus on mietintävaiheessa.

Kevyellä ja ryhdikkäällä rykäyksellä vene saattaisi purjehtia jo ensi kesänä.

Gunda Marina L 28

Suunnittelija: E. Olofsson
Rakentaja: A. Urho
Rak.paikka: Helsinki, Ahjon talo
Rak.vuosi: 1929
Omistaja: Murto Hannu
Seura: HSF
Pituus: 12,016
Vesilinja: 6,938
Leveys: 2,025
Syväys: 1,80
Uppouma: 4,330
Purjeala: 44,850

Tämä Arvo Urhon suunnittelema kuutonen oli 70-luvulla Hangossa telakoituna Smultrongrundetilla, jossa nyt on Itämeren Portti. Sieltä vene rahdattiin Tampereelle ja edelleen Helsin-

kiin. Veneelle ei ole tehty mitään, vaan se on taltioitu- ja jossain.

Lilo-Reet II L 31

Suunnittelija: G.L.Stenbäck
Rakentaja: Åbo Båtvarf
Rak.paikka: Turku
Rak.vuosi: 1938
Omistaja: Karumaa Kaj
Seura: NJK
Pituus: 11,350
Vesilinja: 7,003
Leveys: 1,780
Uppouma: 4,200
Purjeala: 45,684

Lilo-Reet II oli seitsemänkymmenluvulla ylhäällä Inkoon hiilisatamassa. Kaaria oli poikki toistakymmentä, ja vene oli muutenkin alakuloisen oloinen. Vene muutti Saimaalle, josta Kaj Karumaa osti sen 1981 entistään heikommissa kunnossa. Vene rahdattiin junalla Tammisaareen, jossa se on rakennettu uudestaan. Tekemistä riittää vielä jatkossakin. Lilo-Reetista on myynti-ilmoitus toisaalla lehdessä.

May Be VI L 51

Suunnittelija: Tore Holm
Rakentaja: Holms Yachtvarv
Rak.paikka: Gamleby
Rak.vuosi: 1946
Omistaja: Hakonen Markku
Seura: KoPu
Pituus: 11,005
Vesilinja: 7,322
Leveys: 1,832
Syväys: 1,80
Uppouma: 4,330
Purjeala: 44,850

Maippi purjehdittiin syksyllä -93 Uutenkaupunkiin, jossa se odottaa renoveerausta (= rahoitusta).

Moniya L 7

Suunnittelija: Zake Westin
Rakentaja: Åbo Båtvarf
Rak.paikka: Turku
Rak.vuosi: 1924
Omistaja: Kekkonen Pekka
Pituus: 10,668
Vesilinja: 6,660
Leveys: 1,980
Uppouma: 3,330
Purjeala: 44,528

Moniya oli pitkään vailla huolenpitoa. Leppävaarassa se makasi omakotitalon pihalla mäntyjen suojassa. Vuonna -90 lyijyköli myytiin hintaan 4000 mk, romukauppias poisti kölin brutalisti moottorisahalla. Sen jälkeen raato makasi kyljellään, mutta Moniya osoitti olevansa sitkeää tekoa. Neljän vuoden maassamakailun jälkeen Espoon kaupunki oli, hädättyään veneen omistajan vuokraamastaan omakotitalosta, luvannut veneen partiolaisille poltto-putiksi. Omistaja luovutti kuitenkin omistusoikeuden nykyiselle omistajalle Pekka Kekkoselle, joka siirsi veneen omalle pihalleen. Puomi löytyi, samoin masto Koivusaaresta teräsveneestä kaupungin tarhasta. Vene on tarkoitus saattaa alkuperäiseen asuunsa, ongelmana on vain piirustusten ja kuvien puute.

Renata L 6

Suunnittelija: G. Estlander
Rakentaja: H. Pettersson
Rak.paikka: Örnholm
Rak.vuosi: 1927
Omistaja: Helin Kyösti
Seura: HSS
Pituus: 11,475
Vesilinja: 6,955
Leveys: 1,952
Syväys: 1,6
Uppouma: 3,690
Purjeala: 42,260

Kyösti Helin oli monet kerrat ulkoilurekillään ihastellut Oursaaressa Renataa. Kuten arvata saattaa, hän ei saattanut olla pitämättä näpejään erossa projektista.

Viime vuodet Renata on ollut Suomenlinnassa lentokonehallissa. Emäpuu, perästeevi, keularanka on uusittu. Uusia kaaria on koko joukon, päänvaivaa Kyöstille on tuottanut kissanselkä, joka syntyi aikaisemman pitkän huonosti tuetun telakointijakson aikana. Kyöstikin harrastaa lottoa ja pitkävetoa.

THE ART OF NAVIGATION

PHILIPS

HELPPOA...

PHILIPS GPS MK8

Vain viisi pientä painiketta tarvitaan ohjaamaan kaikkia toimintoja. Lisäksi näytön toiminat ovat niin yksinkertaisia ja loogisia, että näyttö ohjaa käyttäjänsä. Pari minuuttia käyttöön kanssa riittää uuden navigaattorin käytön hallintaan. Sen helppokäyttöisyys tarkoittaa sitä, että käytännössä kuka tahansa miehistöstä voi käyttää navigaattoria, mikä lisää aluksen turvallisuutta.

ap navigator

Huomispäivän tekniikkaa navigaattorivalmistajien edelläkävijältä

PHILIPS NAVIGATION A/S Sinikalliontie 3, 02630 Espoo, P.90-50261 Fax 90-5026410

Purjehtija!

Ethän jätä viime tinkaan!

Vielä ehdit saada tosi hyvät

ELVSTRÖM purjeet

offshore, racing, cruising, light tech

JM JOHN mastot

takilat, rulla-, spinnu- ja jockeypuomit ja fallit

FURLEX rullalaitteet

ELVSTRÖM tarvikkeet

purjehduskengät, spinnusukat, kassit ja takit jne

ELVSTRÖM SAILS

Matti Rouhiainen ja Heikki Mustonen
Laivanvarustajankatu 8 b
00140 Helsinki, 666 438, fax 666 580 Finland

PUUEPOKSI VENEENRAKENNUKSESSA

Epoksihartseja, joilla kaupallisista matriisihartseista on laajin sovel-
lutusalue käytetään yleisesti vaativissa
komposiittirakenteissa. Fysikaalisilta
ja mekaanisilta ominaisuuksiltaan
sekä käytön monipuolisuudeltaan
epoksit ovat vertaansa vailla.

Epoksihartsisysteemi koostuu kah-
desta komponentista, epoksihartseista
ja kovetteesta, joka veneenrakennuk-
sessa on tavallisimmin amiini. Joskun
harvoin käytetään myös kolmatta
komponenttia, kiihdytettyä. Hartsin on
lähes hajutonta, väriltään vaaleaa jos-
kus aivan kirkasta nestettä johon väri-
lääkettä tummempia ja hajultaan ammoni-
akin kaltainen kovete sekoitetaan tar-
koin ohjeiden mukaan. Mikäli jompaa
kumpaa komponenttia annostellaan
liikaa tai liian vähän ts. poiketaan oh-
jeiden mukaisesta sekoitussuhteesta
täydellistä ristisilloittumista eli kovet-
tumisreaktiota ei saavuteta mikä huonon-
taa epoksimuovin mekaanisia
ominaisuuksia. Kovettumisreaktion
kannalta on myös tärkeää, että kom-
ponentit sekoitetaan huolellisesti toi-
siinsa.

Käsin sekoitettaessa tämä merkitsee
vähintään minuutin pituista sekoitta-
mista sekoitusastiassesta ennen hartsin
koveteseoksen kaatamista laakeaan
työskentelyastiaan. Alin suositeltava
työskentelylämpötila on 14...16°C,
jossa lämpötilassa on luonnollisesti
myös kaikkien käytettävien materiaa-
lien sekä liimattavan tai pintakäsittel-
vän puun oltava.

Puun liimaus

Eräs suurimmista muutoksista vii-
meisten 50 vuoden aikana on ollut poly-
meerihartsiteknologian soveltami-
nen sekä puun liimaukseen että puun
saattamiseen stabiilimpaan, laminoi-
tuun muotoon, josta esimerkkinä vane-
neri. Nykyiset puun liimaukseen käy-
tettävät epoksit ovat erittäin lujia ja ne
kestävät vettä, kemikaaleja ja lämpötilan
vaihteluja. Vaikka traditionaalisia
rakennemuotoja ei suunniteltu epoksi-
hartseja ajatellen on nykyisin mahdol-
lista yhdistää traditiot ja moderni tek-
nologia sellaisten lujien, kestävien ja
hyvältä näyttävien konstruktioiden
valmistamiseksi, jotka miellyttävät
sekä traditionalisteja että nykyajan

laatua haluavia.

Liimaliitoksella saavutetaan useita
etuja. Näistä merkittävimpiä on kuor-
mitusten tasaisempi jakaantuminen ra-
kenteessa muihin tavanomaisiin liitos-
tapoihin verrattuna. Tässä suhteessa
liimaliitos on esim. naulaamalla tehtyä
liitosta kaksi kertaa parempi. Epoksi-
liimoja käyttäen on siten mahdollista
valmistaa ohuempikuorisista ja jäykem-
piä puuveneitä pienimmällä mahdolli-
sella kaarimäärällä. Verrattuna tradi-
tionaalisella tavalla suunniteltuihin
paksukuorisiin ja suhteellisen joustaviin
veneisiin uudet veneet ovat kevyempiä.
Pienentynyt puun kulutus alen-
taa materiaalikustannuksia puun osalta,
mikä kompensoi osin epoksien käy-
töstä aiheutuvia lisäkustannuksia.

Puuta voidaan liimata menestyksel-
lisesti usealla eri polymeerihartsilla.
Liimaliitokset ovat lujia ja vedenkestäviä.
Esimerkiksi fenolihartseja käytetään
yleisesti vanerin liimaukseen ja
pinnoitukseen. Resolihartseja (eräs fe-
nolihartsityyppi) ja urea-formaldehydi-
hartseja käytettiin jo 1940-luvulla
lentokoneiden puurakenteiden lii-
maukseen.

Epoksihartseilla on muihin liimoihin
verrattuna eräitä ominaisuuksia, joiden
ansiosta ne ovat saavuttaneet laaja-
suosiota puuveneiden rakentajien
keskuudessa kautta maailman.

Useiden traditionaalisten puuliimojen
liimausprosessille liimattavan puun
kosteuspitoisuudella on huomattava
merkitys ja itse liima vaatii ehdotomasti
vettä. Kemiallisen reaktion edellytyksenä
on tietty puun kosteuspitoisuus, jonka
fenolihartseilla on oltava 8...12 %, urea-
formaldehydihartseilla 6...14 % ja resolihart-
seilla 12...18 %. Osa tarvittavasta kosteudesta
saadaan itse hartsista. Urea-formaldehydi-
hartsi voi tuottaa 50...60 p% ja fenolihartsi
35 p% vettä. Epoksiliimat eivät sisällä
vettä eivätkä ne tarvitse sitä sitoutuakseen
puuhun. Niillä voidaan liimata puuta, jonka
kosteuspitoisuus on alle 6 %:sta aina 20...25
%:in. Uunikuivatun puutavaran liimaukseen,
jonka kosteuspitoisuus on usein alle 8 %
on siten suositeltavinta käyttää epoksiliimoja.

Sekä resolihartsit että urea-formaldehydi-
hartsit edellyttävät suuren puristus-
paineen (7...14 kg/cm²) käyttöä

liimauksessa. Osin tämä johtuu liimat-
tavien puupintojen karheudesta tai
epätasaisuudesta, mutta pääsyy on
liiman kutistuminen kovettumisen
aikana veden poistumisen seurauksena.
Epoksiliimojen kutistuminen kovettu-
misen aikana on alle 0,5 t% joten tar-
vittava puristusaine on pieni. Liimat-
tavat pinnat voivat olla myös epätasai-
sempia kuin muita liimoja käytettäessä.

Hyvälle liimaliitokselle on olennais-
ta, että testikappaletta koestettaessa
murtuminen tapahtuu itse puuaineessa
eikä liimassa. Tämän ominaisuuden on
oltava pysyvä tuotteen koko käyttö-
ajan ympäristöolosuhteet (esim. kosteus
ja lämpötila) ja kuormituksen vaihtelut
eivät saa aiheuttaa muutosta murtu-
mistapaan. Tässä suhteessa epoksit
ovat ylivoimaisia muihin liimoihin
verrattuna.

Eräiden veneerakennuksissa käyt-
ettävien puulaatujen tyypilliset leik-
kauslujuudet syiden suunnassa ovat
seuraavat:

Lännen setri	5,30 MPa
Sitkakuusi	5,25 MPa
Hondurasmahonki	9,05 MPa
Tiikki	10,20 MPa
Afrikkalainen mahonki,	
Khaya	11,00 MPa

Kovettuneiden epoksiliimojen li-
misauma leikkauslujuudet ovat tyypil-
lisesti 10,34...15,17 MPa.

Parhaan tartunnan saavuttamiseksi
liimattavat pinnat on karhennettava ja
hiontapöly poistettava. Öljyiset puu-
laadut kuten tiikki pyyhitään asetonil-
la, jonka annetaan haihtua ennen lii-
man levitystä. Pihkaa sisältävät puut
kuten Oregon mänty pyyhitään 2 %
kalsinoidulla soodaliuoksella, pestään
puhtaalla vedellä ja annetaan kuivua.

Epoksiliimoihin lisätään tarvittaessa
täyteaineita kuten mikrokuituja, pii-
tuhkaa ja mikropalloja. Täyteaineiden
lisäys suoritetaan hartsin koveteseok-
seen.

Puun liimaukseen soveltuvat SP
Systems Ltd:n epoksihartsisysteemit
ovat SP106, SP320 ja SP120. Näistä
SP120 on erityisesti veneenrakennuk-
seen kehitetty liima, jota voidaan käy-
ttää myös tiikkikannen liimaukseen.
SP106 ja SP320 soveltuvat puun lii-

mauksen lisäksi puun pintakäsittelyyn
ja pinnoittamiseen lasikuidulla.

Puun pintakäsittely

Epoksikäsittelyllä suojataan puura-
kenteet kosteudelta ja kosteuden vaihtelu-
n ja liiallisen kosteuden aiheuttamilta
haitoilta. Puu on lujinta ja jäykintä
kuivana ts. kun sen käytännön kos-
teuspitoisuus on alle 15 %.

Veneen runko, kansi ja muut raken-
teet pintakäsittellään epoksihartseilla
molemmilta puolilta. Hartsin muodostaa
vedenpitävän ja kulutusta kestävä
kalvon puun pintaan.

Pintakäsittely voidaan suorittaa joko
liuotteita sisältävillä tai liuotevapailla
epokseilla. Käytännössä suositeltavimpia
ovat liuotevapaat epoksihartsisysteemit
kuten SP106 ja SP320, joilla saadaan
suurempi kalvonpaksuus levityskertaa
kohti. Lisäksi niitä voidaan käyttää
laminoitihartsina pinnoitettaessa puuta
lasikuitukudoksilla tai erinomaisena
puuliimana.

Pintakäsittelyssä ulkopintoihin
suositellaan 300...400 m kalvonpaksuutta
mikä merkitsee 3...5 kerrosta SP106
tai SP320 epoksihartseja. Liuotteita
sisältäviä epokseja käytettäessä
kerrosten lukumäärä on vähintään
kaksinker-

Sekoitussuhde tilavuusosina	SP106	SP320	SP120
Hartsin : kovete	5:1	5:2	2:1
Geelitysmisaika min. 150g 25°C-			
Nopea kovete	11	12	15
Hidas kovete	17	30	35
Työskentelyaika min. 20°C			
Nopea kovete	20	20	25
Hidas kovete	30	40	45
Puristusaika h. 20°C			
- Nopea kovete	5	5	4
- Hidas kovete	9	12	8
Leikkauslujuus MPa	11,7	11,7	15,2

tainen saman kalvonpaksuuden saavuttamiseksi.

Sisäpuolisiin pintoihin lattiaa lu-
kuunottamatta riittää 200...300 m kal-
vonpaksuus. Pinnat, jotka joutuvat ultraviolettisäteilylle alttiiksi ja joita ei
epoksihartsisysteemin jälkeen maalata
käsitellään lisäksi Ultravar 2000 2-
komponentti uretaanilakalla. Lakkaus
syventää myös pinnan kiiltoa.

Pintakäsittelävän puun kosteuspitoi-
suuden on oltava alle 15 % mieluiten
10...12 %. Käsittely on suoritettava
kuivissa olosuhteissa. Epoksikäsittely
ei sovellu puulle, joka on aikaisemmin
käsitelty öljyllä tai öljypohjaisilla ai-
neilla.

Ominaisuuksiltaan ja käyttötavoi-
ltaan SP106 ja SP320 ovat lähes sa-
manlaisia. Kirkas, läpinäkyvä ja kor-
kean kiillon omaava pinta on kuitenkin
saavutettavissa vain SP320 hartsisys-
teemillä.

Kevra Oy on erikoistunut muovikomposiittien valmistuksessa käytettäviin korkean teknologian raaka- ja apuaineisiin sekä tarvikkeisiin. Yhtiön yksinedustamat päämiehet ovat alan johtavia, kansainvälisesti tunnettuja yrityksiä. Kevra Oy ja tytäryhtiö Lujitemuovilaskenta Oy tarjoavat asiakkailleen täyden teknillisen palvelun, johon kuuluvat mm. rakenteiden suunnittelu ja lujuuslaskenta sekä työnopastus ja konsultointi.

LEEVENE KY

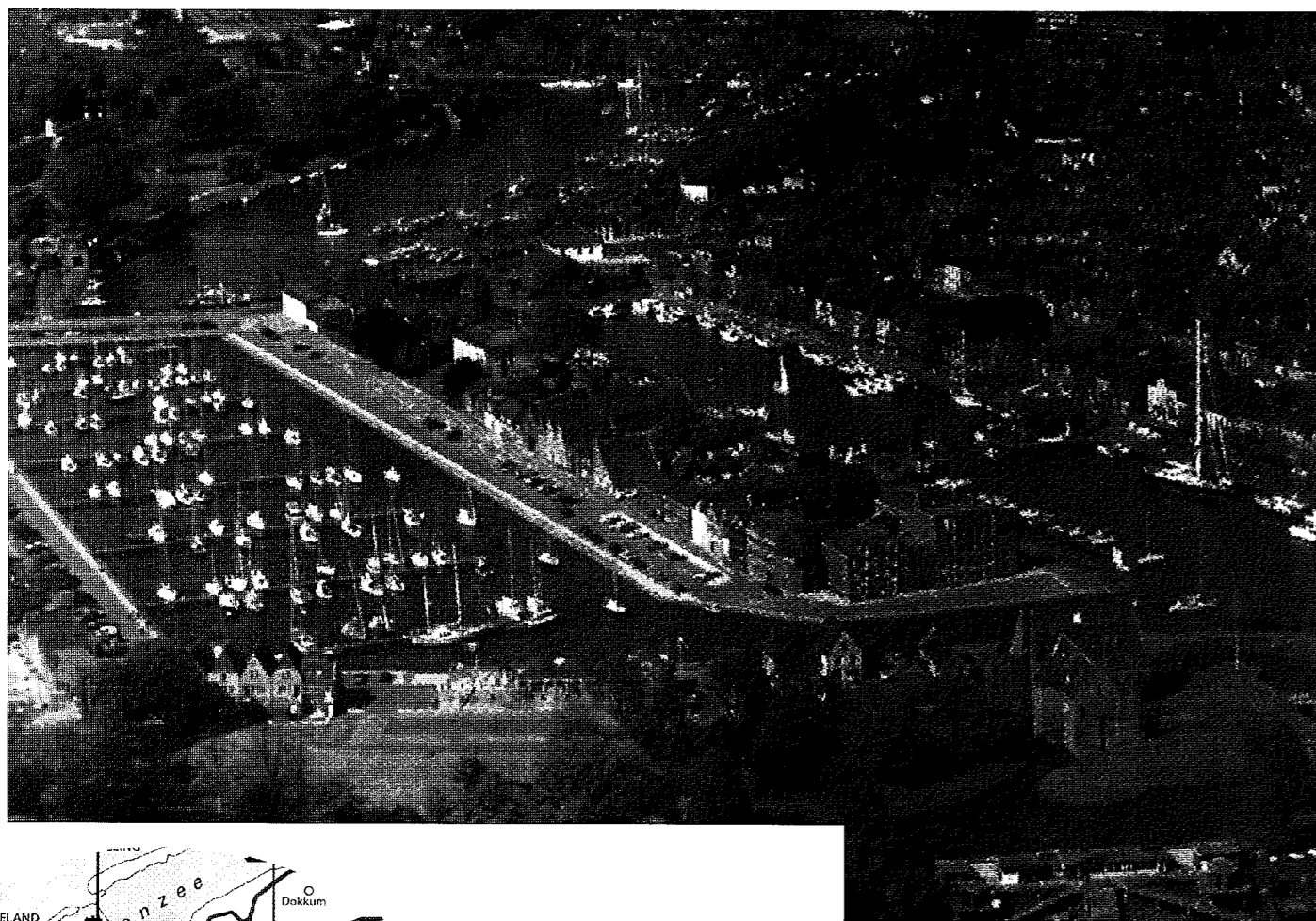
- venekorjaamo
- masto- ja metallipaja
- venevälitys

VENETELAKKA

Veneentekijäntie 11
00210 Helsinki

Puh. (90) 682 1418
Fax. (90) 692 4401
Nmf 949-441 551
FINNBOAT Jäsen

8mR VM 1995 i Holland



Robert Donner

Världsmästerskapen i 8mR år 1995 arrangeras i Medemblik i Holland. Världsklubb är Royal Hollandia Sailing Club. Tävlingsområdet ligger på IJsselmeer som är en stor sötvattenssjö norr om Amsterdam.

Programmet sträcker sig från 28.7-6.8.

Datum	Mätningar
28.-29.7	Fun Race
30.7	Race I
31.7	Race II
1.8	Race III
2.8	Layday
3.8	Race IV
4.8	Race V
5.8	Race VI, Prisutgivning
6.8	

För tillfället vet man att av de finska åttorna endast Iroquois med säkerhet reser till Holland. Omöjligt är inte att också Lara, Sphinx och Vågspel deltar.

För mera information, kontakta det finska 8mR-förbundet.

6mR World Cup 30.7. - 4.8.1995 Sandhamn

Elokuun alkupäivinä on Sandhamnin vesillä taas kuutosten juhlaa. Järjestäjät odottavat kilpailuihin kolmeakymmentä modernia ja viittätoista vanhempaa kuutosta. Edeltävällä viikolla pidetään Sandhamnin Regatta 24-28.7.-95, jonne odotetaan yhteensä veneitä kahdeksisen kymmentä, joista parikymmentä kuutosta. MM-kisapäivät ovat 30.7.-4.8. ja lisäksi varapäivinä 5. ja 6. 8.

Suomen kuutosliitto on neuvotteluissa ISMA:n kanssa alustavasti sopinut osallistumaksun vanhoille veneille 500 dollaria, kun taas modernit kuutokset makasavat 1000 dollaria. Mainostaminen ei ole sallittua ISMA:n sääntöjen vuoksi. Sitä vastoin edeltävässä Sandhamnin Regatassa voi vapaasti mainostaa. Jokaisen osallistuvan veneen kipparin tai omistajan tulee olla ISMA:n jäsen

Majoitus on hoidettu keskitetysti. KSSS on varannut oheisen listan mukaisesti majoituskapasiteettia. Osan varauksista hoitaa KSSS, Carl-Johan Vedin os. Hästhovvägen 9, 18131 LIDINGÖ, puh. 46-8-7650717. Loput varauksista hoidetaan Hemmanetin kautta. Hemmanet: Eknö Hemman samfällighetsförening, Sonja Näslund,

Box 91, 13030 SANDHAMN, puh 571 531 39 tai 571 530 00. Lakanat ja pyyhkeet 70 mk/h, varatkaa ajoissa.

Pyrimme järjestämään Hangon Regatan jälkeen parkkipaikan Hangosta niille veneille, jotka eivät halua käydä

valilla kotonaan. Sandhamnin Regatta on kaksi viikkoa ja MM-kisat kolme viikkoa Hangon jälkeen. Näistä ja monista muista kisoihin liittyvistä asioista voimme keskustella kevätkokouksessa.

Hotell i Sandhamn

Följande 160 (max) bäddar i Sandhamn bokade av KSSS. Ank: Sönd 1995-07-23 Avr: Lörd 1995-08-05

1. Privat

Vid Sandhamns västra del. Ann-Britt Malm (bor själv i undervåningen i stora huset). Tel 6042696 (vinter) 571 530 39 (sommar).

Övervåningen i stora huset hyrs ut. Övervåningen har egen ingång från sjösidan. 4 rum med 2 bäddar. Ett rum har tvättställ. Kök för tillagning av frukost. Altan. Dusch och WC i korridorerna.

500 kr/dygn/rum

Annex i äldre stil: Undervåningen i rum med 1 bädd och pentry. I hallen dusch och WC.

300kr/dygn/rum

Trappa till övervåningen som har 1 rum med 2 bäddar bäddsoffa för ev extrabädd. Liten matsal och kök. Lakan och handdukar behöver ej tas med.

500kr/dygn/rum + 200kr extrabädd

2. Liten stuga

Vid Adolfs torg i byn. Hyrs ut av Hemmanet.

15m² med 2 bäddar, pentry dusch och WC. Komplet utrustning för 2 personer. Färg-Tv. Lakan & handdukar ingår ej men kan hyras. Obs! Uthyrning endast längre tid.

2500 kr/vecka/stuga

3. Sandhamns Hotell

Sonja Blomkvist 571 530 03

Hotellet har 20 dubbelrum som även kan användas som enkelrum. Tvättställ på rummen. Dusch och WC i korridorerna. Frukost ingår.

500 kr/dygn/dubbelrum, 350 kr enkelrum

4. Torpet

På sandfältet ovanför Sandhamns Hotell. Hyrs ut av Hemmanet.

Ena delen av 1 plans parhus, byggår 1989.

2 dubbelrum på övervåning resp undervåning. Summa 8 bäddar. Allrum med bord och soffgrupp, kök, dusch och WC. Komplet utrustning för 8 personer. Färg-Tv. Uteplats med möbler och grill. Lakan & handdukar ingår ej men kan hyras.

7500 kr /vecka/stuga

5. Compact living

På sandfältet ovanför Sandhamns Hotell. Hyrs ut av Hemmanet.

Fyra små stugor 20 m² byggår 1994. 4 bäddar, pentry, dusch och WC. Komplet utrustning för 4 personer. Färg-Tv. Uteplats 20 m² med möbler och grill. De 4 stugorna ligger sicksack i en rad. Lakan & handdukar ingår ej men kan hyras.

3000 kr /vecka/stuga

6. Seglarhotell

Åke Larsson
tel 770 79 45 (vinter)
571 530 52 (sommar) eller
571 531 70 (sommar)

Hotellet har 40 dubbelrum som även kan användas som enkelrum, 2 kan användas som trippel. Totalt 82 bäddar. Alla rum med dusch. Några har WC. För övriga rum gäller WC i korridorerna. Frukost ingår.

770 kr/ dygn/ dubbelrum, 560 kr enkelrum och 890 kr trippelrum.

Hemmanet: Eknö Hemman Samfällighetsförening, Sonja Näslund, Box 91, 13039 SANDHAMN, tel 571 531 39 eller 571 530 00. Lakan och handdukar hyrs ut för 70 kr/person, måste bokas i god tid.

Bokningsrutin: Förslag under diskussion: 1,2,4 och 5 bokas via KSSS. 3 och 6 (hotellen) bokas av seglarna direkt. KSSS bokar dock först in alla domare och funktionärer.

OBS! BÅTLAGSVIS!

ISMAs medlemavgift (250 mk) bör betalas in på 6mR-förbundets konto senast 28.2.1995. Betalningen är obligatorisk för deltagare i VM-seglingarna. Efter den sista betalningsdagen gäller en högre avgift 300 mk.

HUOM! VENEKUNNITTAIN!

ISMAn jäsenmaksu (250mk) on maksettava 6mR-liiton tilille viimeistään 28.2.1995. Maksu on pakollinen MM-kisoihin osallistuville. Viimeisen maksupäivän jälkeen on voimassa korotettu maksu 300mk.

Finlands 6mR-förbundets konto,
Suomen 6mR-liiton tili:
217918-6479

6mR May Be XII

6mR-yacht, Peter Norlin design, built in glassfibre 1978, Sweden. rebuilt, including bow and stern and rigging, in 1984. 4.2 metric tons. Measured sail area 58 square meters. 1 mast, Ericsson 1984. Barient winches. Silva electronic log and compass. Sails; 2 mains, 5 genuas, 3 spinnakers. Optimal purpose equipped Volvo diesel truck F86, 1975. Price: SEK 150 000 or offer. For information contact: Peter Wickström +46 (0)8 791 7900 (tel work) +46 (0)8 791 7904 (fax work).

Asiantunteva venetarviketalo Summassa



Summassa on toiminut jo kolmekymmentä vuotta veneenkantajien venetarviketalo. Maailman parhaat tuotteet kilpailukykyisin hinnoin, ja perinteinen suomalaisen ammatitaito tarjoutuvat sinulle samassa talossa.

Laatu, käyttövarmuus ja edullinen hankinta takaavat tyytyväisyytesi - joissakin tapauksissa jopa turvallisuutesi.

Tule hakemaan se Summasta.

A. SEPPÄLÄN



Seppäläntie 27 B, 49480 SUMMA
Puhelin 952-355 7155, Fax 952-355 7040

8mR OSAKKUUS

s/y Sagitta, Camper&Nicholson 1929 on Suomen uusin kahdeksikko. Tule osakkaaksi — edullisempi kuin arvaatkaan.
Hannu Pohjanpalo
792 131

6mR L-1 Aglaja

Erittäin hyvin talletettu projekti. Alkuperäinen ruffattu kuutonen vuodelta 1926. Alumiinimasto, purjeita. Historiallisesti arvokas ja kaunis vene odottaa projektin jatkajaa. Hinta 25,000 mk / tarjous Mark Mannermo puh. 921-859025

6mR S-109 (ex "Irene")

Built and designed by Pelle Petterson in 1985. Equipment: North sails, very little used. Fore sails: Light 1, Medium 1, Heavy 1, Heavy 2. Main sail. Spinnakers: Horizon 0.5, Sopstad 0.75, North 1.0. New mast. New wing keel and rudder designed by Bergström and Ridder. This is the same keel and rudder as on the Swedish World Championship boat "Woodo". The boat is in very good condition and Pelle Petterson sailed her to victory in the Swedish - Australien Challenge Cup and the Coupe de France in 1986. Johan Åkerhielm, Eriksbergsgatan 14, 114 30 Stockholm. Phone 46-8-611 7120, 662 7505. Fax 46-8-667 2238.

6mR Lilo-Reet (Tore Holm 1938)

Nu, när undertecknad efter Igges (Lauri Sederholm 21.11.1943 † 26.8. 1994) olyckliga trånfälle åter blivit ensam om jakten Lilo-Reet, förefaller

de ekonomiska realiteterna samt återstående tidskrävande arbetsskedena med båtens iständsättande oöverkomliga i min nuvarande livssituation. Jag har svårt att sälja båten dels för att det skulle kännas som ett svek mot den gode Igge, och dels för att båten i sitt nuvarande skick inte synes korrelera med det arbete som nedsatts på henne.

Jag har därför sökt efter lösningar som skulle dela (en del av) ansvaret på andra, men bibehålla min rätt att inlösa båten efter en överenskommen tidsperiod. Detaljerna i en sådan överenskommelse kan inte dryftas här, men exempelvis skulle överenskommelsen innebära att jag överläter ansvaret för och rätten till jakten för ett antal år (exempelvis 12), varefter jag skulle ha rätt att inlösa båten till priset av de under leasingtiden gjorda fasta installationers materialkostnader. En eventuell inlösning under leasingperioden i andra riktningen till priset av jaktens dagsvärde kan naturligtvis inte uteslutas ifall det visar sig att båten kommit i goda händer.

Ifall förslaget ovan inte väcker intresse utan båten förblir i min förvaltning är jag i behov av en långtida (2-3 år) förvaringsplats för henne möjligtast nära Helsingfors centrum. På platsen bör man ha tillgång till elektricitet och ha möjligheter att arbeta med de sysslor som normalt hänför sig till båtenöverring.

Är Du intresserad av att veta mera om jakten eller har Du idéer angående en förmånlig förvaringsplats, hör av Dig.

Kaj Karumaa
Sandviksgatan 2 C
00180 HELSINGFORS
t. (90) 469 1705
h. (90) 612 1257

GASTIT JA MUUT MAINIOT NAISET JA MIEHET

5m-, 5.5m-, 6mR- ja 8mR-luokille on päätetty pitää yhteistä gastipörssiä siten, että lista halukkaista ja vapaista purjehtijoista ja tietenkin vastaavasti vapaista gastipaikoista on kaikkien saatavilla ja nähtävillä. Kairamon Antsu ProSailorista on luvannut antaa seinäpintaa tähän käyttöön. ProSailorhan on muuttanut Lauttasareen muitten alan liikkeitten joukkoon, osoite on Veneentekijäntie 7, 00210 Helsinki.

Jokainen veneliyasioissa liikkeessään poikkeaa joka tapauksessa Lauttasareen, joten tavoitettavuus pitäisi olla mahdollisimman hyvä. Liikkeessä tulee olemaan valmiit lomakkeet värväystoimintaa varten. Tietenkin jokainen halukas gastit voi myös ilman henkkohtaista käyntiäkin postittaa omat tietonsa ProSailorin. Laitat vain nimesi ja puhelinnumerosi ja ulkopuoliset mielilään osoitteensa. Mikäli gastiehdokas on aivan uusi näissä ympyröissä, on hyvä laittaa myös "ansioluettelon" eli lyhyt kuvaus osaamisesta ja missä veneissä on aiemmin purjehtinut.



5.5m L 27 (ex S 38) Wasa II

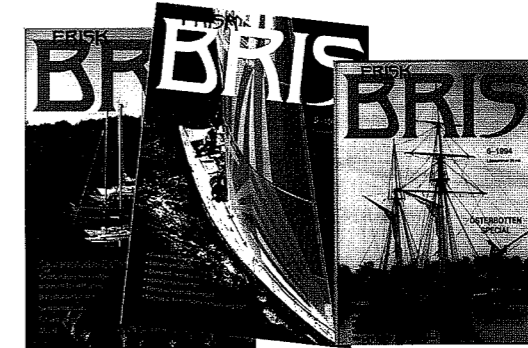
Suunnittelija: A.E. Luders Jr., Luders Marine Construction Co
Rakentaja: Schelin, Kungsörns Båtvarv, Kungsör, Ruotsi
Runko: Lakattu runko honduras mahonkia, niitatut saarnikaaret, kölitukit saarene, harmaaksi maalattu mahonkivanerikansi, kuusipalkit, skarndekit lakattu, bridge deck, teak trallit. Runko on hyvässä kunnossa ja erittäin hienosti lakattu! Takila: Alkuperäinen valkoiseksi maalattu Kungsörin alumiinimasto, 94 uusittu puomi eloxoitua alumiinia, vantit rodia. Purjeet: 2 isopurjetta, 3 fokkaa, 1 running spinaakkeri, 1 reaching spinaakkeri, 1 Gold Cup spinaakkeri.
Veneellä on viimeisen 10 vuoden aikana purjehdittu erittäin vähän ja se on erinomaisessa kunnossa. Nähtävänä Wieleniuksen telakalla Porvoossa. Hintapyyntö 75 000:-
Omistaja: Jarl Jaatinen
Kaironkatu 12, 00560 Helsinki
puh k 797 212 t 700 28570

5.5m S 55 Pukan ex Rock'n Roll (N 20)

Suunnittelija: Bjarne Aas
Rakentaja: Bjarne Aas, Fredrikstad, Norja, 1960.
Vene on alunperin rakennettu norjalaiselle laivanvarustaja Ragnar Moltzauille tarkoituksena kilpailla Rooman olympialaisissa, minne se ei kuitenkaan päässyt. Vene purjehti Peder Lunde kipparina Helsingin vuoden 1961 5.5m Maailmanmestaruuskilpailuissa 18:lle sijalle. 66 veneen osti Ivar Ryder ja venettä tuolloin purjehti mm. Mikkel Tommesen (International 5.5m Class Associationin

sihteeri). Nykyinen omistaja hankki veneen v 88 sen oltua kolme vuotta maissa. Veneeseen uusittiin kansi palkkeineen. Kölipalkit uusittiin galviteräs. Vene srpattiin puhtaaksi 90-92. Pohja käsiteltiin pellavaöjyllä ja lyijymönjällä. Runko lakattiin Epifanes lakalla. Peräsin on vahvistettu. Uudet mahonkivanerit trallit. Veneessä on hyvä retkivarustus, perämoottoriteline ja puomitelma. Kannen heloitus on kokonaan uusittu suurin osa on Harkenia. Veneessä on mustaksi maalattu alumiinimas-

to ja -puomi. Purjeet:muutama fokka, uusin 5 v. vanha, 1 isopurje 5-10 v. vanha, mutta uudelleen ommeltu. Vene on hyvi kaunis ja omistaja toivoo, että se pääsee hyvin käsiin. Vene sijaitsee Tukholmassa Djurgårdenin itäpäässä Vikingarnas telakalla. Hintapyyntö n. 47 000 SEK tai korkeimman tarjouksen mukaan.
Yhteys:Matti Muoniovaara
Kalervonkatu 12 B 4, 00610 Helsinki
puh k 792 820 t 777 3038



MÅNGA GODA SKÄL ATT PRENUMERERA PÅ FRISK BRIS

- läs om båtliv i Finland på svenska
- upplev sommar och segling sex gånger per år
- intressanta temanummer: kappsegling, långfärdssegling, skärgårdsextra, utrustning, träbåtar osv.
- ett trevligt och digert innehåll garanterar att du trivs långa stunder tillsammans med Brisen

PRENUMERATIONS KUPONG

Jag prenumererar på FRISK BRIS till priset 200 mk/6 nummer.

Var vänlig skicka mig inbetalningskort.

Jag vill ge Frisk Bris som gåva

Vänligen skicka mig också ett presentkort

NAMN _____

ADRESS _____

POSTNR. _____

TELEFON _____

SEGELFÖRENING _____

mR Magazine 1995

Mottagaren betalar portot

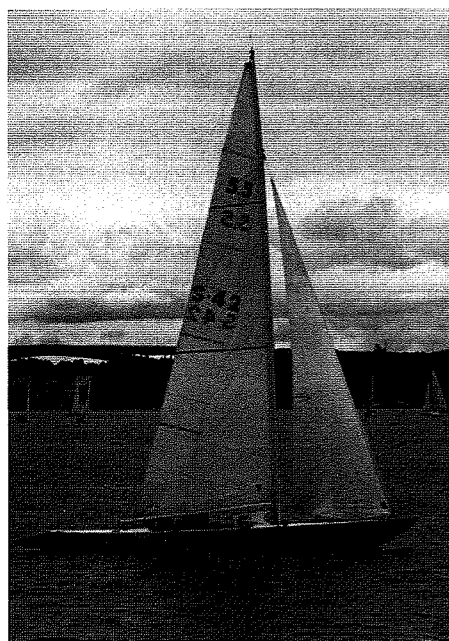
FRISK BRIS

SVARSFÖRSÄNDELSE

Avtal 00100/2234

00003 HELSINGFORS

MYYDÄÄN - SÄLJES - FOR SALE



5.5m L 20 Baloo ex Inga-Lill 44

Suunnittelija: Gösta Kyntzell
Rakentaja: Wilenius 1959, ruffattu 60-luvulla.
Hintapyyntö 45 000:-
Omistaja: Maisa Siirala
Skataholmantie 7, 02380 Espoo
puh k.8884092, 177208 t.6951214

5.5m L 21 Quetzalcoatl (ex Caro V)

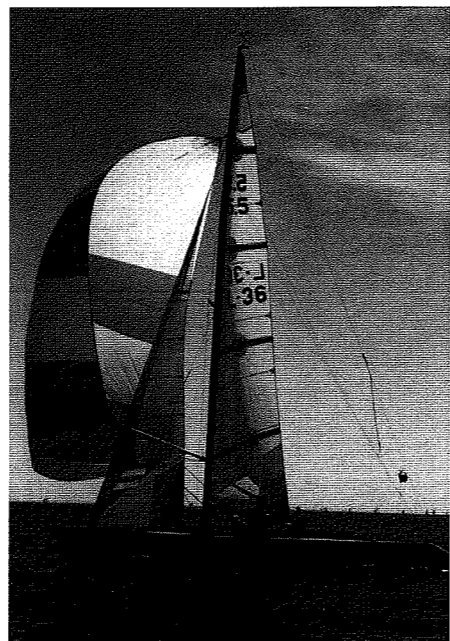
Suunnittelija: K. Albin Johansson
Rakentaja: Vator, Helsinki 1961. Ruffattu 70-luvulla, lakattu runko, teak kansi, alumiinimasto, perämoottori ym.
Purjeet: v. 77
Hintapyyntö 45 000:-
Omistaja: Teemu Stewen
Kanneltie 4 D 44, 00420 Helsinki
puh k.5633765 t.920401

5.5m L 35 Addam

Suunnittelija: Eivind Still
Rakentaja: Still Yachts, Pietarsaari, 1989.
Runko lasikuitua, valkoinen. Uusi peräsin 1993.
Takila: masto ja puomi Alspar. Vantit Dyform.
Purjeet: Isopurjeet Melges Heavy 1989, North AP 1992. Fokat Melges Heavy 1989, North Med-Heavy 1992. Spinaakkerit: Gold Cup Melges Mylar Kevlar 1990, Runner Melges Mylar Kevlar 1989, Reacher North 0.6 oz 1992. Sininen kuljetuspeite ja puomitelta
Kompassi: Silva Electronic 5000
Hintapyyntö: 90 000:-
Yhteys: Peter Fazer, Oy Karl Fazer Ab, P.O.Box 4, 00941 Helsinki.
Puh 90 87621 fax 90 8763460
Johan Gullichsen, 31460 Hirsjärvi, Somero.
Puh k.924-483555 t.4514201

5.5m S 42 Charlie Brown ex Chaje 2 L 24

Suunnittelija: C. Raymond Hunt
Rakentaja: Vator, Helsinki, 1963
Tämä legendaarinen vene on vuoden 63 maailmanmestari ja Tokion olympiavene. Runko on lakattua valikoitua mahonkia ja hyvässä kunnossa. Kölipalkit ovat laminoitua saarnea, kaaret saarnea, kansi harmaata mahonkivaneria. Peräpeili on rakennettu uudelleen. Vene on varustettu erillisellä peräsimellä. Masto on valkoinen Kugsörin alumiinimasto rodi-vanteilla.
Hintapyyntö: tarjouksen mukaan.
Yhteys: Matti Muoniovaara
Kalervonkatu 12 B 4, 00610 Helsinki
puh k 792 820 t 777 3038



5.5m L 36, Sindbad

Suunnittelija: Eivind Still
Rakentaja: Still Yachts, Pietarsaari, 1990.
Runko: lasikuitua, sininen. Uusi peräsin 1993.
Takila: Masto ja puomi Alspar. Vantit Dyform.
Purjeet: Melges, Zenda.
Isopurjeet Med/Heavy Kevlar, Light/Medium Kevlar/Mylar
Fokat AP Kevlar, Light Dacron, Heavy Kevlar
Spinaakkerit Gold Cup Reacher 0.8 oz ja 0.5 oz, Runner 0.5 oz, Large Reacher 0.75 oz
Kuljetuspeite ja puomitelta.
Kompassi: Silva Electronic Tactical
Kufer traileri.
Hintapyyntö: 130 000:-
Yhteys: Fredrik Fazer,
Investa, Bulevardi 7, 00120 Helsinki,
Puh 90 - 61654967 fax 90 - 61654973

Masto

Kimmo Kienanen

Ei siit tule yhtikäs mittään, usko pois. Ootsä laskenu momentit oikein?

Epäilijän määrä oli suunnaton, kun julkistin viime talven Magazinessa oman mastohankkeemme. Muistanette tarinani? Hankaluuksia korvauksista vakuutusyhtiön kanssa ja Proctorin maston hiuksia nostattavan hinnan.

Neuvottelut eri mastonvalmistajien kanssa johtivat sopimukseen Pohjoismaiden suurimman alumiiniprofiilien valmistajan SAPA:n kanssa. Olin piirtänyt ja laskenut valmiiksi profiilin, joka on nykytietämyksen mukaan mahdollisimman moderni. Painon laskin siten, että kavennettu masto nipin napin täytti luokkasäännön painovaatimuksen. Viidennen version lähetin lopulta Ruotsiin paperilla, jostain syystä heille ei kelvannut autocad-tiedosto.

Viikon kuluttua tuli suomalaisen konttorin kautta tieto, että maston seinämävahvuuksia jouduttasiin nostamaan. Tuotannossa ei olisi mahdollista tehdä näin ohutseinämäistä profiilia, vaan se lommahtaisi. Metripaino nousi huomattavasti. Tein uuden ehdotuksen, johon tuli pyöreä vastaus: joo.

Maksoin työkalun ja homma lähti käyntiin. Mastoja pursotettiin neljä kappaletta, joista kolme kavennettiin jo tehtaalla.

Kavennuksestakin uhkasi tulla ongelmia, kun piirtämäni kolmen viipaleen kavennus oli kuulemma vaikea. Säleet eivät pysyneet muodossa. Ilmoitin, että olen tehnyt samanlaisen

kavennuksen itse aikaisemmin. Tehdas vastasi, että kyllä hekin sitten tekee. Kavennuksen jälkeen hitsisauma viimeisteltiin ja masto vietiin lämpökäsittelyyn, näin myös hitsisauma sai ainetta vahvistavan käsittelyn.

Toukokuun lopulla mastot kuljetettiin Pietarsaaren Nautorille eloksointia varten. Toimitus oli viikon myöhässä, ja anodisointi kesti. Kesäkuun 10. pv lähdimme Peran kanssa kohti Nautoria. Olin saanut lainaksi purjekoneiden siirtoa varten tehdyn 9 m pitkän peräkärryn, jota vedimme Toyotan paikalla. Perillä olimme iltamyöhällä.

Meidät ohjattiin mastohalliin, jossa mastot odottivat valmissa lautapakettissa nosturin nokassa. Ei hel... sanoi Pera. Me ei ikinä saada tota pakettia ehjänä Hesaan! Yritimme kuitenkin. Käänsimme paketin ensin latvapuoli taaksepäin, ja lasimme paketin peräkärryn päälle. Kärryn pyörän etupuolelle tuli 5 metriä ja takapuolelle 9,5 metriä mastopakettista. Hivenen oli takapainoa!

Pakun perä nousi uhkaavasti, pyörät tuskin tapasivat maata. Ajoimme pari kilometriä kävelyvauhtia, uramme oli kuin käärmen kusi erämaassa. Tiettyömaan kohdalla lastasimme peräkärryn etuosaan pari sataa kiloa kiviä, ja muutamaa tuntia myöhemmin saman verran pakun tavaratilan perälle.

Nyt nopeus oli jo kohtuullinen, vaikkei nopeusrajoituksia tarvinutkaan pelätä rikkovansa. Virkavaltaa emme onneksi kohdanneet, sillä siinä olisi ollut selittelistä. Olin ottanut etukäteen selvää säädöksistä, ja LP:n kaveri oli suurella työllä kaivanut tiedon kuljetuksen laillisuudesta, mutta tuskin sitä tietäisi jonkun maaseudun poliisi.

Aamulla olimme onnellisesti Helsingissä. Hesan Regatta oli juuri alkamassa. Ajoreitti kaupungissa joudut-



Sir lanin
itse suunniteltu
mastoprofiili.
Malli on otettu
Kienasen päästä.

tiin harkitsemaan tarkkaan. Perä heitti isolla kaarella, ja oikealle kääntyäessä maston päät pyyhkivät täysin vastaantulevien kaistan yli.

Maston heloitus oli tuumaustunteja ja -nestettä kuluttavaa. Lopulta aikapula alkoi yllättää, ja tyydyimme käyttämään joitain valmiita cruising-ratkaisuja. Lopputulos oli erittäin tyydyttävä. Meillä oli masto, jonka paino oli neljä kiloa yli minimipainon. Poikittainen jäykkyys oli 30 % parempi kuin Proctorin ja pitkittäinen jäykkyys oli sama. Toisin sanoen mastomme ei taipunut kovassakaan tuulessa topista leen puolelle kuin pari senttiä, siis tuskin silmin havaittavasti.

Mastolle tuli hintaa profiilin osalta runsaat 12 000 mk. Heloitus, vantit ja nostimet tekivät loppusummasta karvan yli kahdenkymmen, siis tuskin paljon mitään. Bremerin Jussilla on tällä hetkellä yksi kappale hyllyssä, pituus 14,5 m. Sen myymisen jälkeen seuraavan mastoerän tilauksesta ei ole tietoa, koska yhtä kappaletta ei ole mahdollista (= taloudellista) tilata.

Se siitä mastosta. BS:n kisassa Iggen muistotilaisuuden jälkeen meni puomi poikki. Askartelua siis riittää.



LEITZ
Leica

KLASSIKKOJEN ERIKOISLIIKE

ep-kamera

Uudenmaankatu 20 puh. (90) 601 607

KEVRA^{oy}

Pi 235 Kalevankatu 52
00181 HELSINKI
☎ (90) 607 083
Fax (90) 608 072

SP SYSTEMS EPOKSIT
HEXCEL LUJITTEET
BTR KUMILAAKERIT
FILLITE MIKROPALLOT

Jälleenmyyjät:

Seppälän Venetarvike, 49480 Summa, puh. 952-355 7155

Terpol Oy, Vähäheikkilantie 55, 20810 Turku, puh. 921-351 333

Oy C. J. Hartman Ab, Tervahovintie 9, 67101 Kokkola, pu. 968-827 1111

Båtälskare

Våra klassiska sköna segeljakter och då främst bland dem R-båtarna, 5.5:orna och 5 M:orna undergår ständiga reparationer och renoveringar vid sidan av den årliga vårutrustningen.

Största delen av våra aktiva och i synnerhet våra kappseglande 6:or och 5:or har under de senaste åren genomgått omfattande reparationer och ombyggnader. Hur har dessa reparationer utförts, vilka bevakelsegrunder har träbåtälskarna haft och vilka mål har jaktägaren eller -konsistoriet uppställt?

Pietet och tradition

Det säger sig självt att det är en alldeles speciellt typ av människor som ägnar sig åt gamla årofulla segeljakter. En liten men mycket särpräglad grupp träbåtsegelare har därtill långt drivna kappseglingssintressen och -ambitioner.

Sällan har vi i historisk tid sett så många välutrustade 6:or på våra kappseglingsskolor som under 1980- och 1990-talen. Förmodligen är 5:ornas startfält på upp till 15 startande jakter något av nyskapande inom vår nationella segelsport.

Kappsegling och 6:or är en given kombination. Jakterna konstruerades och byggdes uteslutande med tanke på att erövra priser i både nationella och internationella regattor. Däremot har 5:or inte nebart konstruerats och byggts för kappsegling. Även cruising eller långfärds- samt familjesegling kunde beaktas av 5:ornas konstruktörer och beställare.

6:an har således en litet annan tradition och bakgrund, vilket även dagens nybyggen indikerar. Nya stenhårda glasfiberskrov konstrueras och frampressas, medan den något anspråkslösare 5:an inte byggts på närmare 50 år.

Sälunda inställer sig ett första konstaterande. Avruffningen av sekundära ruffar och doghouse kan lättare och s.g.s- undantagslöst accepteras visavi 6:orna. Däremot kan man hävda att avruffningen av en 5:a inte alltid är möjlig - om man vill följa pietet och tradition. Det förhåller sig nämligen så

att en del av vår 5:a flotta har konstruerats och byggts med en ruff för att möjliggöra cruising och familjesegling. Diskussionerna om alternativ användning av en 5:a är således helt befogade. 5:an är både kappseglingsjakt och långfärdsbåt.

Reparationsmaterial

Grundprincipen beträffande material bör vara att gammal och förgånget material ersätts med motsvarande nytt. Givetvis bör innovativa lösningar gälla för materialenheter där rent mekaniskt slitage är betydande accepteras. Här avses syntetiska material i segelduk och löpande rigg samt tågvirke. Bomull, gräs och manilla hör till en gången tid.

Problemställningen blir genast intressantare då man berör däck och däckslayout. Rundhulten är en annan intressant fråga vid restaurering och reparation. Idag har de flesta kappseglande jakter däck lagda i teak. Det klassiska oregonpinedäcket har endast i ett fåtal fall återlagts. Idag gäller teakdäcket. Även det klassiska dukade däcket har oftats ersatts med dagen modedäck. Ett utbyte av ett dukat däck till ett teakdäck är kanske en skötsel-fråga? Men är det ett tillräckligt motiv att dels förändra skrovets viktbalans dels radikalt förändra jaktens helhetsintryck. Den pietetsfulla jaktägaren stannar givetvis för originallösningen.

Däcklayouten har i många fall förändrats. De moderna materialen löpande riggen kräver vissa förändringar, vilka bör godkännas. Sittbrunnar med nya former och nykonstruerade bridgedäck förekommer rätt allmänt. Utgående från att sjödugligheten ökar och den praktiska segelkomforten tilltar kan dylika, ofta rätt radikala förändringar accepteras. Däremot bör en avruffning av en originalruff synnerligen nogsamt övervägas.

Aluminiummast eller traditionell trämast är en frågeställning som har ständig aktualitet bland de kappseglande 5:orna. 6:orna har däremot accepterat aluminiummast, vilket medfört att samtliga kappseglande 6:or har utrustats med aluminiummast. Fördelarna är alldeles uppenbara. Viktför-

delningen är betydande med en så lång och tunn rundhult. Här kan även underhållskostnaderna antecknas till aluminiummastens fördel.

5:orna har tillsvidare inte godkänt annan rundhult än trä. Diskussionerna om aluminiummast har pågått, men tillsvidare har 5:an bibehållit sin klassiska rundhult, vilket för en traditionsforskare och seglare känns rätt. Inte nog med att jakten ger ett mer klassiskt intryck, utan på detta sätt upprätthålls även den praktiska färdigheten i att bygga trämaster.

Mastmästaren kan påräkna potentiella 5:a kunder, medan 6:orna endast underhåller mastriggarna.

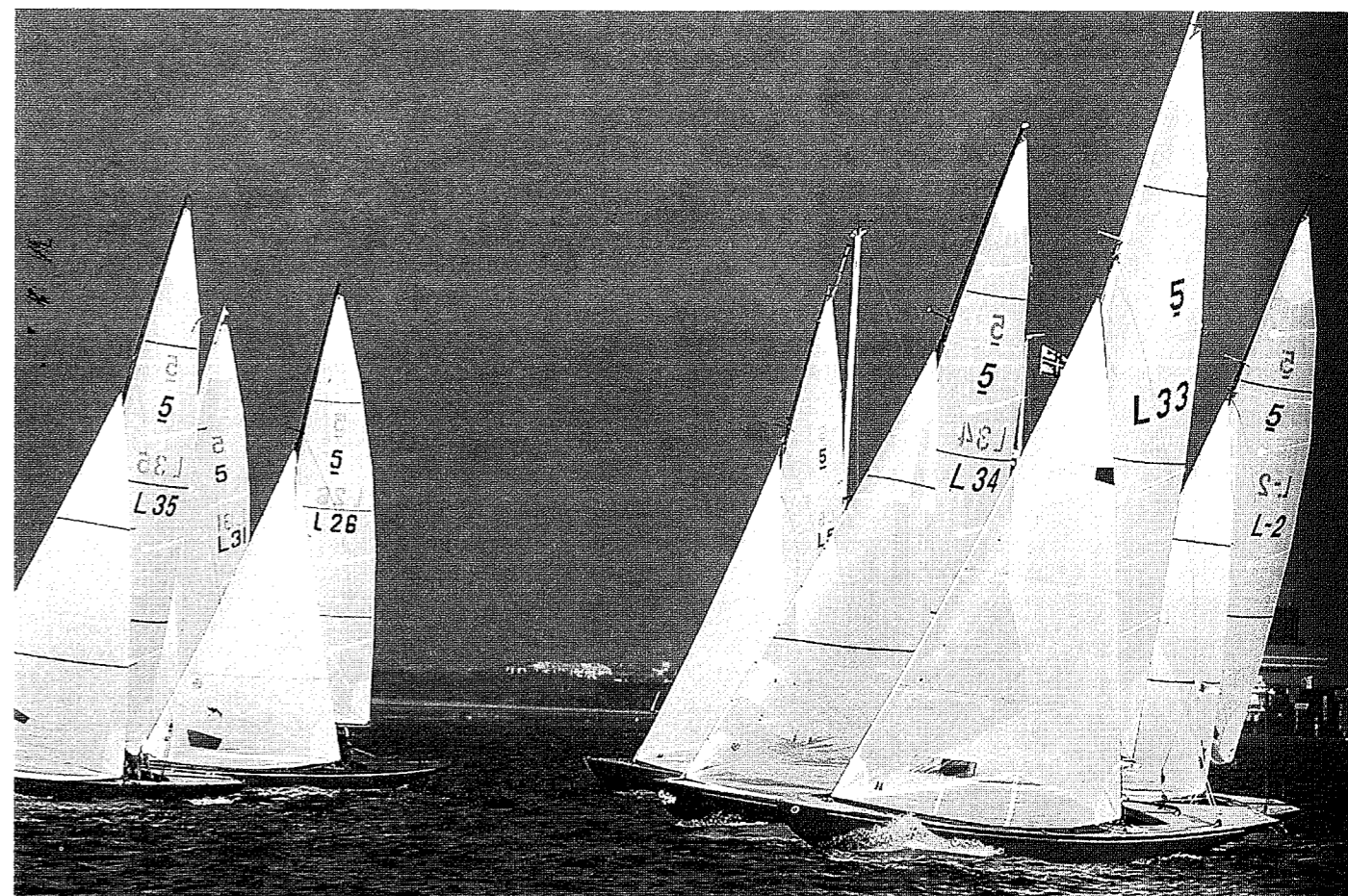
Seglarkultur

Vi som är utvalda lyckliga ägare till klassiska segeljakter bör således inse att vi förvaltar ett betydande kulturarv. Detta kulturarv förpliktar oss att vårda våra jakter på ett pietetsfullt och traditionellt sätt. Därmed inte sagt att noviteter skulle avvisas och motarbetas. Vi bör kritiskt granska alla nyheter och anpassa dem till våra jakter på ett sådant sätt till kulturarv och innovationer sammangår till en syntes där värden av våra jakter är det väsentliga argumentet.

Men klassiska jaktsegelare! Det är inte bara frågan om våra jakter och deras utseende. Det finns eller har åtminstone funnits en seglarkultur som mycket markant har förknippats just till våra jakter. Och denna seglarkultur har många sidor. Trots att vi har regattornas vackraste båtar kan vi inte uppträda hur som helst vid prisutdelningar och

regattamiddagar. Det räcker inte enbart med att tacka prisdomarna vid målgång med att hissa klubbflagg, vi skall också uppträda i hamn på ett sådant sätt som våra jakter kräver och förutsätter. Det är ju förstås en annan femma men en vacker segeljakt förutsätter även en kultiverad rorsman och besättning, vilket vi under inga omständigheter får glömma.

Ivar Nordlund är museichef i Ekenäs Museum och ägare till femman Blåtunga.



Femmor i klassmästerskap 1994 (ovan)

Eystra L-30 i Stobben 1993 (undan) foto Kari Wilen



6mR VENEREKISTERI - BÅTREGISTER

NIMI	VENE	OSOITE	PUHELIN työ	koti
Lehtonen Veikko	Arnetta	Santavuorentie 10 B 27	00400 Helsinki	
Leikas Atso		Länsiportti 4 A 59	02210 Espoo	90-8030553
Liewendahl Birger	Jolanda III	Doppinvägen 6 B 13	22100 Mariehamn	928-12070 928-13896
Liewendahl Christer	Jolanda III	Västerkalmare 9	22100 Mariehamn	928-29000 928-335754
Liewendahl Ingvard	Jolanda III	Ringvägen 22	22100 Mariehamn	928-12266
Lindström Markus	Klara Stjärna	Måsvägen 8 B 18	22100 Mariehamn	928-22106
Lindström Tom	Ali-Baba II			
Linko Jukka	May Be IV	Pihlajatie 11 A 12	00270 Helsinki	90-170110 90-479504
Marttila Juhani		Sepeteuksentie 19 C	00760 Helsinki	90-1522511 90-383338
Murto Leo	Anitra	Täysikuu 10 A 14	02210 Espoo	90-1322303
Mäkelä Mikko		Sepänkatu 17 A 7	00150 Helsinki	90-639290
Nyström Andreas		Andersgränd 4 G 23	02230 Esbo	90-4527339 90-8044884
Pakarinen Ismo	Fandango	Pitkänkalliontie 5-7 B 26	02170 Espoo	90-4521838
Patrikainen Ismo	Unisex	Ristolantie 6 A 4	00300 Helsinki	90-4532793 90-571995
Pettersson B-E.	Ingegerd	Gösvägen 5	22100 Mariehamn	928-16204
Puomies Petri	Ali-Baba II	Perämiehenkatu 11 B	00150 Helsinki	90-174939
Puumalainen Timo	Kerttu	III linja 16 b 30	00530 Helsinki	90-318161
Rauhala Mika	Irma	Suomenlinna E 17 B 4	00190 Helsinki	90-3514300 90-668114
Rautapää Jorma		Hiidenkiukaantie 3 D	00340 Helsinki	90-13421402 90-488480
Renlund Mikael	Antinea	Tiirasaarentie 14 A 1	00200 Helsinki	
Renlund Robert	Antinea	Kiiskenevä 1 A 6	02170 Espoo	90-6821099 90-422370
Reuter Johan	Fromista	Svartmunkengränd 2	20700 Åbo	
Räsänen Kimmo	May Be VI	Otavantie 8 A 4	00200 Helsinki	90-607323 90-646651
Räsänen Antti	Sir Ian	Haapatie 6	54800 Savitaipale	
Saarela Mikko	Ali Baba II	P. Robertink. 4-6 I 17	00130 Helsinki	90-85259234 90-633056
Sahlstedt Erik		Karlavägen 3 A 21	00200 Helsingfors	90-3436425 90-676643
Saksi Roni	Sir Ian	Raappavuorenrinne 2 K 99	01620 Vantaa	
Salo Matti		Lukkarinmäentie 14 as 2	00680 Helsinki	90-7281534
Salovaara Markku	Toy	Pitkänkalliontie 5-7 C 42	02170 Espoo	
Sandberg Johan		Drakskepsgränden 4 C	00950 Helsingfors	90-645323 90-786957
Sandman Patrik	St. Kitts	Jackarby gård	07320 Jackaby	
Saxberg Kim		Merituulenkatu 15 C	00170 Helsinki	
Siltala Jyrki	Raili	Kulosaaren puistotie 48	00570 Helsinki	90-689203
Sjodin Folke		Poppelvägen 17	S16736 Bromma	
Sokura Hannu		Riistavuoreнкуja 8 C	00320 Helsinki	90-1622824 90-5763126
Somerto Katriina	Raili	Puistokatu 9 A 1	00140 Helsinki	90-657671
Stuns Karl-Henrik	Stuns	Ruokokuja 1	21600 Parainen	921-889622
Suominen Petteri	Mariana	Fredrikinkatu 18 B 28	00120 Helsinki	
Tamela Esko		Juhani Ahontie 12-14 B	00150 Helsinki	90-3436225 90-669909
Tenström Peter	Fridolin	Rantapolku 3 C 13	00330 Helsinki	90-407203
Thuneberg Harry	Klara Stjärna	Kurrevägen 3	06750 Tolkis	915-542847 915-577584
Toivanen Osmo		Hiihtomäentie 44 A 15	00800 Helsinki	90-7062201 90-780186
Tuhkuri Jukka	May Be IV	Pajalahdentie 27 D 41	00200 Helsinki	90-4513497 90-671384
Ulfstedt Peter	Gunda Marina	Aitolahti	33680 Tampere	931-600112
Vartiainen Jouni	Lyn	Puusepätkäkatu 15 A 4	70100 Kuopio	971-277765 971-119505
Vihersaari Raimo	Joy	Karjalantie 10	23500 Uusikaupunki	922-24139
Väisänen Kari	Elinore	Kustaankatu 4 A b 18	00500 Helsinki	
Wiherheimo Yrjö		Keulakuvantie 11	00870 Helsinki	
Wikberg Ensio	Elinore	Meritullinkatu 32 A 6	00170 Helsinki	90-1355394
Åberg Arne	May Be VI	Koillisväylä 8-10 A 12	00200 Helsinki	90-671794
Åkerfelt Kaj	Borgila	Torggatan 56	22100 Mariehamn	928-17170 928-17171
Österberg Lennart	Klara Stjärna	Flemingsgatan 33	10600 Ekenäs	911-2413454

Nr	Yacht	Owner	Club	Designer	Builder	Year	LOA	Beam	Displ	SA
1	Aglaja	Mannermo Mark	NPS	Harry Wahl	Åbo Båtvarf	1926	10,400	1,975	3,330	44,528
3	Irma	Hopponen Juha	SuPS	B.Slotte	Wilenius Båtbyggeri	1943	11,317	1,849	4,132	42,968
5	Kerttu	Puumalainen Timo				1923	9,920	2,160	3,500	42,000
6	Renata	Helin Kyösti	HSS	G. Estlander	H.Pettersson	1927	11,475	1,952	3,690	42,260
7	Moniya	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	Kangas Bror	MSF	E.Olofsson	H. Norrbäck	1925	10,980	2,000	3,406	43,816
17	Arnetta	Joukokari Jukka	HSK	E. Olofsson	Åbo Båtvarf	1936	11,608	1,816	4,200	44,008
18	Nixflu	Dumell Matts	HSS	William Fife	Abrahamsson & Son	1923	10,690	2,108	3,500	43,202
19	Puckie	Williams Karl-Erik	MSF	Yngve Holm	Norttälje Båtvarv	1926	10,875	2,017	4,000	37,480
21	Klara Stjärna	Thuneberg Harry	BSS	G.L.Stenbäck	Åbo Båtvarf	1938	11,408	1,836	3,816	44,181
24	Antinea	Renlund Robert	NJK	Einar Olofsson	Råholmens Båtvarv	1928	11,170	1,955	3,747	42,809
25	Anitra	Murto Leo	HPS	E. Olofsson	Borgå Båtvarf	1928	11,310	1,985	3,600	40,758
28	Gunda Marina	Murto Hannu	HSF	E. Olofsson	A. Urho	1929	12,016	2,025	3,798	40,186
29	Maj-Lis	Heickell & Peltonen	SuPS	E.Olofsson		1929	11,700	1,878	3,680	45,198
30	Raili	Korkman Kari	NJK	G. Stenbäck	Åbo Båtvarf	1937	11,472	1,787	3,909	44,595
31	Lilo-Reet II	Karumaa Kaj	NJK	G.L.Stenbäck	Åbo Båtvarf	1938	11,350	1,780	4,200	45,684
35	Elinore	Kaarto Pasi	VVK	E. Olofsson	S:vikens S-docka	1934	12,121	1,855	4,275	45,909
36	Joy	Vihersaari Raimo	UPS	Tore Holm	Wilenius Båtbyggeri	1935	11,613	1,799	4,220	43,327
37	Lyn	Vartiainen Jouni	KuoPS	Tore Holm	Wilenius Båtvarf	1936	11,639	1,810	4,107	44,756
38	Mariana	Kihlman & Kairamo	NJK	G. Jakobsson	Wilenius Båtbyggeri	1936	11,682	1,845	4,029	42,982
39	Jolanda III	Liewendahl Christer	MSF	Harry Wahl		1936	11,510	2,019	4,350	38,738
40	Fandango	Iivonen Heimo	SuPS	Ture Holm	Wilenius Båtvarv	1937	11,608	1,814	4,282	44,472
43	Boo-Hoo	Biaudet Harri&Rudi	M	G. Kyntzell	Wilenius Båtvarv	1938	11,427	1,862	4,230	45,562
44	Toy	Linnovaara Antti	NJK	G. Kyntzell	Wilenius Båtvarv	1938	11,293	1,865	4,070	44,287
46	Unita	Douglas Reincke	NJK	G. Kyntzell	Wilenius Båtvarv	1939	10,918	1,867	3,991	48,088
50	Ali Baba II	Lindfors Tom & Co	SuPS	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1948	10,843	1,840	4,100	46,055
51	May Be VI	Hakonen Markku	KoPu	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1946	11,005	1,832	4,330	44,850
52	Marianne	Dolke Jan	MSF	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1934	11,540	1,800	4,200	44,715
53	May Be IV	Lehtinen Tapio	NJK	Tore Holm	B & A	1936	11,620	1,786	4,240	44,366
54	Ingegerd	Pettersson B-E	MSF	G. Estlander	Johansson & Son	1928	11,226	1,916	3,750	45,686
55	Unisex	Patrikainen Ismo	NJK	S & S	Willy Barnett S.Yard	1970	10,461	1,862	4,561	42,420
56	Fromista	Reuter Johan	GK	G. Estlander	Kungsörs Båtvarv	1930	11,380	1,910	4,500	42,367
57	Borgila	Åkerfeldt Kaj	MSF	Ch. Nicholson	Ångholmens båtv.	1924	10,620	2,100	3,300	45,410
59	Sir Ian	Koiranen Pertti	SuPS	G. Estlander	Johansson & Son	1929	11,385	1,950	4,100	44,363
60	Off Course	Karumaa Kai	KoPu	Harry Becker	Rödesunds Varv	1940	11,320	1,858	4,340	45,471
61	Silène	Koskela Tapani	HTPS	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1950	10,619	1,830	3,870	47,197
62	St Kitts II	Thuneberg Harry	BSS	Ian Howlett	Douglas Chivers	1987	10,560	2,060	4,052	44,756
63	Boreé	Kanervo Pekka	HTPS	Bjarne Aas		1937	11,292	1,867		44,289
S-1	Skade	Stuns Karl-Henrik	GK	Tore Herlin	Ångholmens båtv.	1921	10,280	1,790	3,400	31,920

S & S = Sparkman & Stephens
B & A = Börjesson-Abrahamsson

5m VENEREKISTERI - BÅTREGISTER

Nr	Yacht	Owner	Club	Designer	Builder	Year	LOA	Beam	Displ.	S A
L-1	Marina	Juha Nurmio		Hans Robert	Åbo Båtvarf	1936	9.21	1.80	1.88	21.47
L-2	Barbro	L. Sihvoin & co	HSS	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvarf	1936	9.31	1.90	1.60	20.77
L-3	Why Not	J. Leskinen & co	HTPS	Birger Slotte	Jakobstads Båtv.	1936	9.10	1.82	1.83	21.68
L-4	Birgitta	Markku Sistonen	HTPS	Nils Björk	Pahan. Venev.	1938	9.28	1.79	1.85	21.72
L-5	Ghita	Christian Wiiala	NJK	G.L. Stenbäck	Åbo Båtvarf	1937	9.26	1.88	1.69	20.90
L-9	Signe	Tage Ericsson	DMSK	Jarl Lindblom	Pahan. Venev.	1937	9.56	1.77		19.50
L-10	Carola	Petteri Oksanen	TTPS	Gösta Kynzell	Wilenius Båtvarv	1937	9.56	1.80		19.58
L-11	Eros	Pontus Lindberg	ASS	Tore Holm	Blekh. Båtvarv	1937	8.94	1.70	1.70	21.27
L-13	Inga-Lill	Antti Vuorinen	SSP	Gösta Kynzell	Wilenius Båtvarv	1939	9.28	1.78	1.90	21.51
L-17	Aloha	Tiina Leino	LRPS	Einar Olofsson	Forsströms Båtv.	1941	9.17	1.84		20.69
L-18	Magdalen	Anders Nordgren	ASS	Jarl Lindblom	A.Poikolainen	1944	9.23	2.06	1.65	19.30
L-19	Marianne	Timo Laaksonen	TTPS	Jarl Lindblom	Åbo Båtvarf	1941	9.11	1.94		*22.41
L-20	Vifem	Anders Danker	GK	Jarl Lindblom	Åbo Båtvarf	1941	9.12	1.90	1.85	21.91
L-21	C'est la vie	Harriet Reincke	ESF	Jarl Lindblom	A.Poikolainen	1943	9.30	2.06	1.65	19.41
L-22	Zorina	Ola Rosendal	ASS	Jarl Lindblom	A.Poikolainen	1945	9.20	2.05	1.65	21.50
L-24	Rose-Marie	Terttu Nordfors		Jarl Lindblom	A.Poikolainen	1943	9.28	2.04	1.70	19.48
L-26	Going	G. Gyllenbögél	NJK	Tore Holm	Holms Yachtvarv	1938	9.19	1.72	1.70	21.42
L-27	Linda	Stig Röberg	ASS	Jarl Lindblom	Laivateollisuus	1948	8.65	1.79		21.50
L-28	Albertina	Jan Helzen	ÅSS	R. Andersson	Vaxö Båtvarv	1939	9.15	1.80	1.50	19.10
L-29	Diana	Olof Malmström	ASS	Gösta Kynzell	Wilenius Båtvarv	1948	8.54	1.81	1.55	21.61
L-30	Eystra	Lars Mellin & co	BS	Tord Sunden	Arendals Båtvarv	1940	9.33	1.75	1.90	22.00
L-31	Lill-Ulla	Carolus Reincke	NJK	Tord Sunden	Arendals Båtvarv	1945	9.00	1.80	1.61	22.58
L-32	Våglek	H. Peltonen & co	SuPS	Gunnar Hamre	Ernst man	1947	9.10	2.01	1.62	21.01
L-33	Røde Orm	John Worsøe	NJK	Roy Sherman	Hj. Johansson	1941	9.48	1.78	1.76	20.46
L-34	Blåtunga	Ivar Nordlund	SuPS	Roy Sherman	Arendals Båtvarv	1946	8.51	1.77	1.54	21.85
L-35	Liss-Gun III	Wisa Salokangas	NJK	Arvid Laurin	Kungsörs Båtvarv	1942	8.90	1.70	1.70	21.04
L-36	You-Too	Sakari Sahlstein	ASS	Tord Sunden	Arendals Båtvarv	1942	8.40	1.86	1.70	22.00

5m Ranking 1994

Pos.	Yacht	Nr	Club	1	2	3	Points	Races
1.	Røde Orm	L - 33	NJK	I*	I	I	15	3
2.	Barbro	L - 2	HSS	VII	II	II	14	3
3.	Blåtunga	L - 34	SuPS	IV	III	VI	12	3
4.	Eystra	L - 30	BS	II	—	IV	11	2
5.	Liss-Gun	L - 35	NJK	III	V	—	10	2
6.	Lill-Ulla	L - 31	NJK	—	IV	III	8	2
7.	Going	L - 26	NJK	V	VI	—	7	2
8.	Ghita	L - 5	NJK	VI	VII	—	5	2
9.	Birgitta	L - 4	HTPS	—	—	V	2	1
9.	Sekvens	S - 84	KSSS	VIII	—	—	2	1
10.	Linda	L - 27	ASS	IX	—	—	1	1

1. Hangö Regattan / Hangon Regatta ESF, HSF, HUS
2. Klassmästerskap / Luokkamestaruus HSS
3. Kronbergsfjärden / Kruunuvuorenskä BS

Femmaförbundets poängberäkningssystem innebär: 1 poäng för varje slagen båt – 1 poäng för deltagande – 1 poäng för totalseger
Viitosliiton rankingpistelaskujärjestelmä: 1 piste jokaisesta voitetusta veneestä – 1 piste osanotosta – 1 piste kokonaisvoitosta

- * Utlånad båt; ingen av ordinarie besättningen med och rankingpoängerna beräknas ej.
* Vene ollut lainattuna eikä vakituisen miehistön jäseniä mukana, joten rankingpisteitä ei lasketa.

Sandhamnsregattan 1994 KSSS

1.	Yvonne	S - 72	Gert Kaiser	KSSS
2.	Saga	S - 78	Jonas Wahlström	KSSS
3.	Alida	S - 83	Staffan Thunell	KSSS
4.	Blåtunga	L - 34	Max Nordlund	ES
5.	Blåvinge	S - 51	Anders Wretling	RBK
6.	Ingun III	S - 59	Gunnar Lindberg	KSSS
7.	Eystra	L - 30	Lars Mellin	BS
8.	Liss Gun	L - 35	Jarmo Vehkakoski	HSK
9.	Seabird	S - 60	Janne Gustavsson	LEBK
10.	Røde Orm	L - 33	John Worsøe	NJK

Totalt 17 deltagande båtar. Yhteensä 17 osallistunutta venettä.

Muita viitoskilpailuja kesällä 1994 olivat mm. Helsinki Classic (M), Helsingin Regatta (HTPS, HSS), HTPS Vuospäivä, Pyytinkari (TPS) sekä Viaporin Tuoppi (SuPS).

Purjehtijan laatutuotteet

B&G

MUSTO

RONSTAN

Wichard

Vetus

NAVITEAM

Meripuistontie 2 00200 Helsinki puh. 682 2511

katsastusvarusteet
köydet
asusteet
purjehdusasut

MAAN SUURIN JALOPUUTALO

Eri jalopuulaadut sahatavarana, viiluina,
valmiina levyinä tai valmiina komponentteina



Puukeskus

— SE ON JÄMPTI —

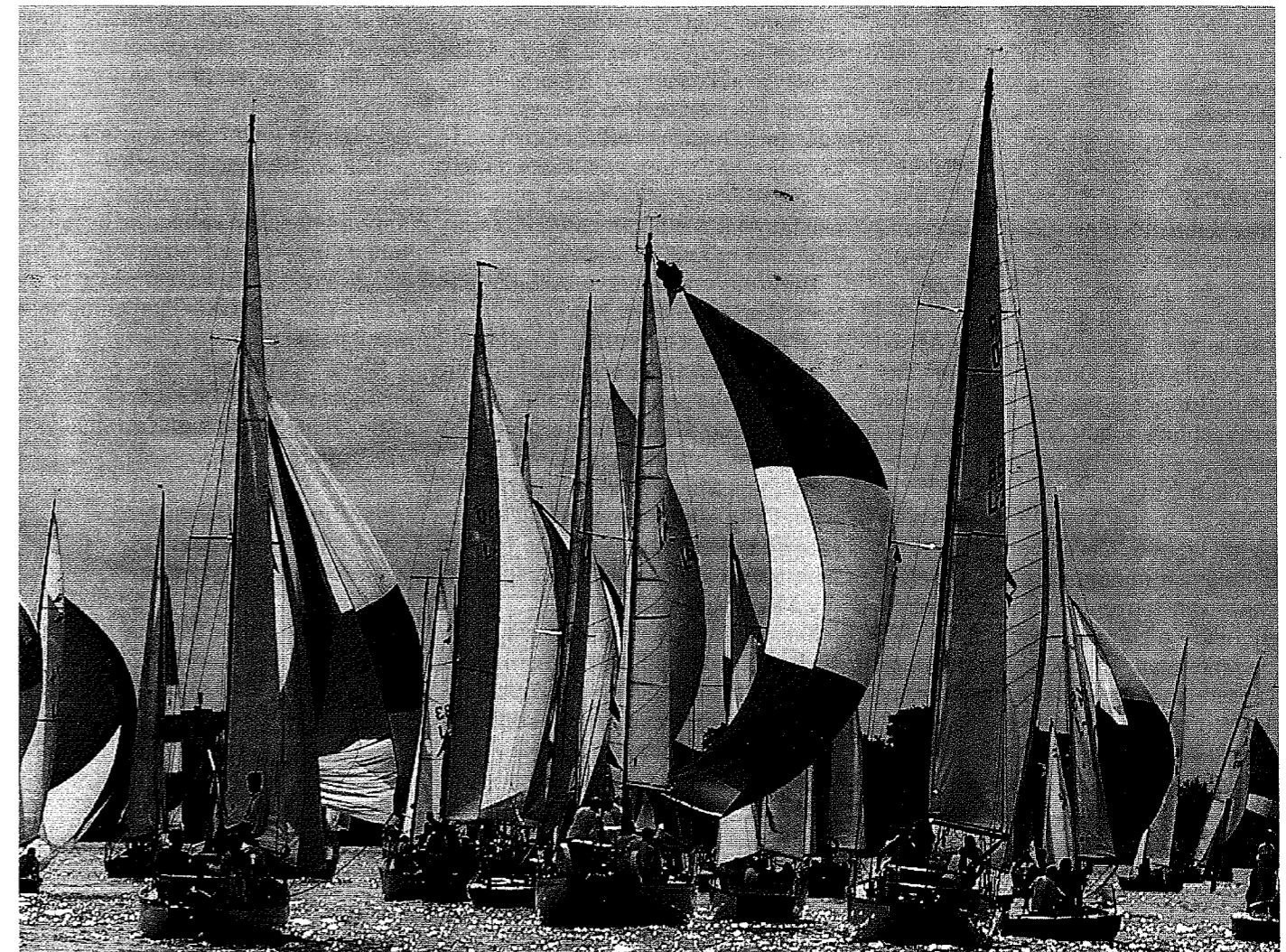
Jalopuuosasto
Teerikukontie 3
Puh. 90 - 358 122

CLASSIC RACE CALENDAR 1995

Date	Regatta	Club	Classes	Race Area	First Race	Nr of Races	Race Fee & Bank	Last entries	Race Instr.
MAY									
27.-28.	Hörhammer Cup	NJK	5.5m	K	11.00	6	250,- FBF 208238-11455	23.5. FAX (90) 692 3194	26.5. 13.00-17.00
3.-4.	Suunto Cup	HSS SPS	5m, 5.5m, 6mR, 8mR 10mR	D	11.00	2+2 1+1	200,-	23.5. FAX (90) 633 603	2.6.5. HSS 18.00
JUNE									
17.-18.			6mR						*
24.-30	European Championships Switzerland		5.5m						
JULY									
1.-2.	Helsinki Classic	M	5m*, 5.5m, 6mR*, 8mR	E	11.00	4	250,- KOP 127130-7769	28. 6. FAX (90) 638 638	1. 7. 9.00 Särkkä
5.	Oscarsberg Cup	6mR	5m, 5.5m, 6mR, 8mR	H:ki- Oscarsberg	12.00	1	Free entry	5. 7.	
7.-9.	Hanko Hangö	ESF, HSF, HUS	5m*, 5.5m, 6mR*, 8mR	Hangö		3-5	Erillisen kutsun mukaan Enligt separat inbjudan		
15.-16.	Maarianhamina Mariehamn	ÅSS	5m*, 8mR	Lagne- skärs- fjärden	11.00	6	400,-	10.7.	15. 7. ÅSS Kansli
22.-23.	Jaffas Bytta	ASS	5m*	Airisto		4	200,- PSP 800010 -933177	15. 7. FAX (921) 232 7925	22. 7. ASS
24.-28.	Sandhamn Sweden	KSSS	5m, 6mR, 8mR	Havsb. Sand- hamn		6	1.000,- SEK		
30.7.- 4.8.	World Championships Sweden	KSSS	6mR*	Havsb. Sand- hamn					
AUGUST									
1.-6	Scandinavian Gold Cup	HSF	5.5m	Öster om Russarö					
5.-6.	5m Class Championships	M	5m*	E	11.00	6	350,- KOP 127130 -7769	31.7. FAX (90) 638 638	Särkkä
5.-6.	Tune Up (Worlds)	HSF	5.5m			4			

Date	Regatta	Club	Classes	Race Area	First Race	Nr of Races	Race Fee & Bank	Last Entries	Race Instr.
7.-12.	5.5m World Championships	HSF	5.5m			7			
12.	Viaporin Tuoppi	SuPS	5m, 5.5m, 6mR, 8mR, 10mR	Round Suomen- linna	10.00	1	170,- OKO 500001 -266740	8.8 Bank	11.8 OKO Arkadia 9.15-16.15
13.	HTPS Vuosipäiväkilpailu	HTPS	5m, 6mR	Kruunu- vuoren- selkä	11.00	1	100,- PSP 800014 -2091525	8.8. FAX (90) 698 9124	11.8. Pyysaari 18.00
26.-27.	Class Championships	HSK	6mR*, 8mR	D	11.00	6	400,- PSP 800010 -83577	22.8. FAX (90) 692 4168	25.8 HSK kanslia 18.00-20.00
SEPTEMBER									
2.-3.	Kronbergs-fjärden	BS	5m*, 5.5m, 6mR*, 8mR, 10mR	Kron- bergs- fjärden	11.00	4	250,- FBF 227920 -37214	28.8. FAX (90) 562 288	1.9. BS 18.00-20.00

* = RANKING



Herään hirveään vapinaan...

Tuli vedettyä eilen Kallessa vähän ylikierroksilla, näin eläkeläiseksi. Minäkö eläkeläinen? Kyllä tosiaan, pääsin hyvin ansaitulle varakansikommodorin eläkkeelle jo kymmenen vuotta sitten, vuonna 2010.

Olen nukkunut kuin hevonen — kengät jalassa ja häntä pystyssä. Raahauduin vaivalloisesti elvytyspisteeseen eli keittiöön ja nautin muutaman tärinäntasaajan.

Kello on puoli yhdeksän, kohta tulee kiire. Kaappaan purjehduskamat ja suoriin metropysäkille Lauttasaaren länsipäähän. Hemmetin hyvä, että vihdoin saivat tuon metron jatkettua länteen! Ei puutu kuin saaristometro, joka yhdistäisi Helsingin saariston kätevästi kantakaupunkiin. Vaihdan Kampissa Suomenlinnan metroon.

Kaverit onkin kaikki paikalla. Muovivat mastoon ja menoksi. Suokin eteläkärjessä nousee MKH:n valvojan pysäytyslätke. Hitto, pitäisihän kaikki verot ja käyttömaksut olla kunnossa. Asia selviää välittömästi, genoa lepäsi vain käyttötarran päällä keulassa. Nykykuitujen läpi ei mene mikään valvontasäde, on sen verran kovaa kamaa. Samasta materiaalistahan tehdään henkilökohtaiset säteilysuojat.

Olemme liikkeellä kuutosella vm. 1929. Tai ei ihan, tämä on replika, joka on rakennettu viime vuosikymmenellä keksitystä muovipuusta. Alkuperäinen vene on perinnevenerekisterissä, ja Museovirasto on pistänyt originaalin lasikaappiin formaaliniin tuleville sukupolville iloksi. Onneksi saatiin Opetusministeriön varoin rakennetuksi tämä replika, johon on onnistuttu saamaan samat merkäominaisuudet kuin vanhassa.

NJK:n luona Valkosaassa on jo pientä vipinää, Oskarsbergin startti on kymmenen minuutin kuluttua. Saamme hyvän startin, ja Särkän salmessa teemme pikaisesti uuden taktisen suunnitelman. Koska reitinvalinta on vapaata, useimmat valitsevat eteläisen Moottoriväylän. Meillä ei ole kausikorttia ko. väylälle emmekä halua hukata aikaa maksuportilla, valitsemme ilmaisen saaristoväylän. Ilmainen se-

kään ei ole, koska joka paikassa vaaditaan vesilläliikkujilta käyttömaksutarra. Meillä se on tänä vuonna 31,5 miljoonaa bukazoidia. Ajatella, että sama maksu oli kaksikymmentä viisi vuotta sitten vain kolmesataa silloista markkaa!

Nappaan elvykeautomaatista virvokkeen, vedän pari vetoa pumpusta ja vilkaisen taakseni. Kaitsu on saanut meitä vähän kiinni, mutta joutuu heittämään vielä perän takaa. Kaitsun poika on kolmantena Liloretilla. Hyvä!

Olemme oikeassa, sillä kaikki ovat menossa Harmajan maksuportille. Kausikortilla siitä pääsee pysähtymättä, puomit nousevat automaattisesti. Joku koetti viime kesänä livahtaa maksamatta muiden seassa, mutta automatiikka oli pettämätön. Siinä sulkupuomi viikatoi maston ja puomin vauhtimuoveineen tuhannen p:n päreiksi!

Sinänsä oivallinen keksintö tuo Moottoriväylä. MKH rakensi sen rahastukseen merenkulkijoita tehokkaammin kustannusvastaavuuteen. Olihan investointi kallis, mutta EU:n tuella se rakennettiin. Kymmenkertainen moottorivesiväylä reunustettuna kolmen metrin aidalla, mutta keski-kaistojen välissä on vain kahden metrin aidat. Maksupisteet ovat automatisoidut, ja koko hommaa valvoo vain muutama robotti.

Tuuli yltyy ja kääntyy samalla länteen. Hemmetin hyvä, Moottoriväylällä on tosi lyhyet kryssitikit. Meille tuuli on edullinen aina Porkkalan kärkeen saakka, mutta sen jälkeen tuuli on aivan nenästä. Kiihkaroimme Mäkiluodon takana aidan takaa näkyviä purjenumeroita. May Be IV on mennyt joutoon, Off Course on tipahtanut keski-vaiheille. Tulee tiukka tilanne Inkoon maksuportilla, jossa saaristoväylä yhtyy Moottoriväylään.

Saaristoväylä ei ole oikeastaan väylä, koska sieltä puuttuvat merimerkit eikä sitä lanata eikä muutenkaan hoideta. Meillä on vanhat hyvät kortit viime vuosituhannelta, ja DGPS:n avulla voimme heittää vendat metrin tarkkuudella. Hemmetin pienet numerot

muuten oivassa laitteessa! Ei tahdo meikäläisen silmä erottaa enää kirjaimia kuin tajunnanvirtaperiaatteella. Otankin lisää tajunnanvirtaa.

Inkoon väylällä jännitämme todella. Tapsa on johdossa ilmeisesti pari veneen mittaa, kun vene lähestyy maksuporttia. Heitämme stybarille.

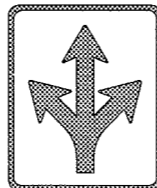
Sivuutamme maksuportin, mutta mitä hemmettiä! Robotti ei pysty lukemaan Tapsan kausikorttia ja puomi pysyy kiinni! Tapsa hermostuu ja kajauttaa melalla maksulaitteeseen, portti pysyy kuitenkin kiinni. Siinä menee jo muutkin ohi. Jopa Aglaja, joka on kärsinyt hieman aallokosta alkumatkasta, kunnes merikarhut saivat lanattua väylän.

Kryssimme johdossa Barösundiin, jossa tuuli on tapsansa mukaan taas vastainen. Saamme maalipaukun. Barosundin rannalle on kerääntynyt tuhansittain ihmisiä seuraamaan kisaa rantabulevardille, joka kiemurtelee osittain veden päällä aivan rantaan rakennettujen korkeuksiin kohoavien kerrostalojen editse. Tämä ns. Välimeren tyylihan tuli rakentamisessa vallitsevaksi muoti-ilmiöksi vuosituhannen vaihteessa.

Laiturilla joudumme kanssakilpailijoiden onnittelujen kohteeksi. Voittajien uittamisesta luovuttiin kymmenen vuotta sitten, kun kehitettiin kastumatomat non-wowen vaatteet. Mitäpä järkeä on heittää mereen, kun ei mikään kastu. Tukkakini lähti viimeisessä säteilyvuodossa.

Illalla nautimme taas perinteisen mallasaterian, juhlat kestävät aamuun asti. Onneksi on vielä asioita, jotka eivät muutu!

*Terveisin Kim af Kinneberg,
varakansikommodori evp.
s/y SexTant L-69*



MUISTIINPANOJA:

ASKON PAINO

Askonpaino Oy, Lönnrotinkatu 32 C, 00180 HELSINKI
Puh 90-643 606, Fax 90-643 688

PMS Print Oy

PMS Print Oy, Lönnrotinkatu 32 D, 00180 HELSINKI
Puh 90-601 211, Fax 90-601 072



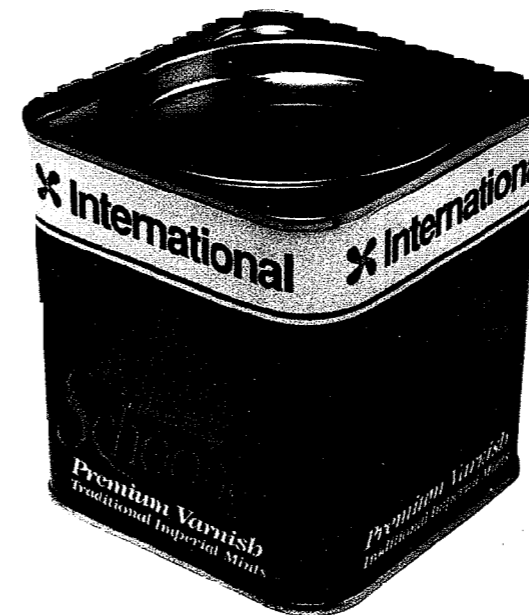
SCHOONER PREMIUM - KIINANPUUÖLJYLAKKA

Schoonerin suosio perustuu perinteisiin ominaisuuksiin kuten syvä kiilto ja kultainen täyteläinen koostumus.

Schoonerin pohjana on kiinanpuuöljy, jonka lisäksi se sisältää UV-stabilisaattoreita, jotka ovat maaliteknologian viimeisimpiä saavutuksia. Tällä tavoin se yhdistää parhaiden perinteisten öljylakkojen täyttävyyden ja levitysominaisuudet nykyteknologian antamaan lisäsuojaan auringolta ja meri-olosuhteilta.

SCHOONER PREMIUM - yksi maailman suosituimmista venelakoista saatavilla nyt myös Suomessa!

MYynti ALAN LIIKKEISTÄ KAUTTA MAAN



Maahantuoja:

MARITIM

Veneentekijäntie 1, 00210 Helsinki, puh.(90) 681631

