

# MAGAZINE

5m 5.5m 6mR 8mR

1994



**SUOMEN 8mR - LIITTO — FINLANDS 8mR-FÖRBUND**

Hallitus / Styrelse		tel.h. / puh.k.	tj. / t.
Puheenjohtaja:	Donner Robert	90-660245	
varapuheenjohtaja:	Levanto Heikki	914-4123615	914-720410
sihteeri:	Kuusisto Petri	90-1982706	90-1352751

Yhdistyksen osoite c/o Kuusisto Vironkatu 3 B 20, 00170 Helsinki  
pankki KOP Kivenlahti 141 930 - 599 04

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

Hallitus / Styrelse			
Ordförande, puheenjohtaja	Kimmo Kienanen	90-670066	90-7596305
Sekreterare, sihteeri	Jaakko Kairamo	90-793385	
Hakonen Markku	90-611281	90-43411	
Pasi Kaarto	90-1352254	90-8393965	
Antero Kairamo	90-4523935	90-669933	
Harry Thuneberg	915-577584	915-542847	
Kaj Åkerfelt	928-17171		

Adress - osoite c/o Kairamo, Käpyläntie 2 D 40 00610 Helsinki  
bank FBF 217 920-200 4924 — pankki SYP 217 920-200 4924

**FINLANDS 5.5M FÖRENING RF — SUOMEN 5.5M YHDISTYS RY**

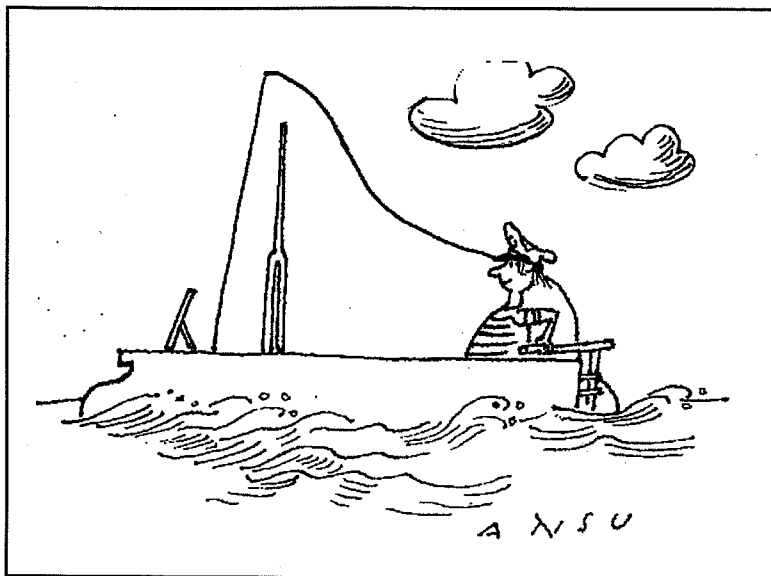
Hallitus:			
Puheenjohtaja	Johan Gullichsen	90-637918	
Varapuheenjohtaja	Jan Ahlskog	90-419149	
Jäsen & sihteeri	Matti Muoniovaara	90-792820	90-177715
Tilinhoitaja:	Fredrik Fazer	90- 87621	

Yhdistyksen osoite: c/o Ark.tsto M Muoniovaara Huvilakatu 14 A 3 00150 Hki p. 90-177715  
Pankkitili: SYP, Senaatintori 200118-83985

**FINLANDS INT. 5M FÖRBUND RF — SUOMEN KV. 5M LIITTO RY**

Styrelse — Hallitus			
Ordförande Puheenjohtaja	Christoffer H. Ericsson		
Sekreterare Sihteeri	Jussi Leskinen	90-663 903	
Kassör Varainhoitaja	Stig Röberg	921-361 248	
Medlem Jäsen	John Worsoe	90-452 4710	

Föreningens adress: PB 912 00101 Helsingfors Yhdistyksen osoite Pl 912 00101 Helsinki  
Bankkonto: FBF-Drumsö 208 218-70 794 Pankkitili: SYP-Lauttasaari 208 218-70 794



## SISÄLTÖ

### 5

Sandhamniin	5
Erikoisfemmat	6
Jalopuista	10
Kaaren laminointi	12
Rakennesanastoa	16
Vene- ja jäsenrekisteri	18

### 5.5

5.5 m:n kehitys	20
VM 93 i Hanko	26
Purjehdustekniikasta	28
Viisvitokset Suomessa	32
Jäsen- ja venerekisteri	36

### 6

Kanootin ajokorttitesti	39
Sexornas Jakt	40
Long Island 1947	42
Vakuuttavasti	46
Pakina	48
Venerekisteri	49
Jäsenrekisteri	50

### 8

Puheenjohtajan palsta	53
VM 93	54
Karlskrona	58
Jäsen- ja venerekisteri	59

### 12

Porto Cervo	60
Myydään	66
Kilpailutuloksia	68
Kilpailukalenteri	72

## Klassikot elävät

R-veneluokat syntyivät jo vuosisadan alkupuolella ja aktiivinen huippukilpailu radoilla jatkuu nykypäiviin saakka. Kaksitoistametriset kamppailivat vuosisatamme tavoitelluimmasta palkinnosta America's Cup:ista yli viisikymmentä vuotta. Viisviitokset jatkavat taistelua toiseksi tärkeimmästä palkinnosta, Kultapokaalista.

Me purjehdimme ja kilpailemme veneillä, joista vanhimmat on rakennettu 1920-luvulla. Vanhukset ovat voimissaan, sen osoitti kuutosten PM-kilpailu Maarianhaminassa. Veneitä on myös säilytetty arvonsa mukaisesti, useimmat ovat läpikäyneet täydellisen reno-veerauksen. Ruffattuja veneitä, joita viisi- ja kuusikymmenluvulla muunnettiin retkikäyttöön, on muutettu takaisin alkupe räiseen asuunsa.

Käsissäsi oleva julkaisu kertoo klassisten veneluokkien elävän voimakkaasti nykyhetkessä.

Klassikot elävät!

## Klassikerna lever

R-klasserna föddes redan i början av seklet, och den aktiva toppseglingen i triangelbanor fortsätter ända till våra dagar. Tolvorna kämpade i över femtio års tid om den mest strävande pokalen America's Cup. Femfemmorna seglar fortfarande om Guldpokalen.

Vi seglar och tävlar med båtar med antikvärde, de äldsta byggda på 1920-talet. De gamla jakterna har sina krafter kvar, vilket bevitnades av sexornas NM-vinnaren i Mariehamn. Man har skött och uppehållit jakterna utmärkt, de flesta har genomgått en grundlig renovering. Ruffade jakter, som på femtio- och sextioalet förvandlades till nöjesbruk, har återbyggts till sin ursprungliga form.

Denna publication berättar, att de klassiska båtclasserna lever kraftigt i våra dagar.

Klassikerna lever!

Kimmo Kienanen

Magazine on konstruktioveneluokkien yhteinen julkaisu. Vastaava toimittaja Kimmo Kienanen  
Toimitusneuvosto Robert Donner, Kimmo Kienanen, Jussi Leskinen ja Matti Muoniovaara.  
Taitto Kimmo Kienanen & J. Kannen kuva taittajan, takakannen kuvat Hannu Bask



## LOUHIEN KANSSA SANDHAMNIIN

Ynnä muita kisakuulumisia

### SANDHAMNIIN

Kahden väli vuoden jälkeen on vihdoin ensi kesäksi vireillä hanke osallistumisesta Sandhamnin regataan. Suunnitelmat ovat edenneet jo niin pitkälle, että lähtöpäivä on periaateessa lyöty lukkoon ja vetoapuakin on tarjolla.

Näillä näkymin hinausalus lähtee Helsingistä perjantaina 22.07. ja Hangosta lauantai aamupäivällä. Perillä Sandhamnissa olisimme tasaisella 5-6 solmun hinausvauhdilla sunnuntai-iltana edellyttäen, että säät suosivat ja kaikki sujuu muutenkin suunnitelmien mukaan. Niille Sandhamniin lähtijöille, jotka eivät halua purjehtia venettä Hangon Regatan jälkeen takaisin Helsinkiin pyritään järjestämään väli viikoiksi edullinen säilytyspaikka Hangon lähietä. Kotiin sa ennättäneet Turkulaisveneet voidaan puolestaan poimia jonon jatkoksi jostain ennalta sovitusta kohtauspaikasta (esim. Rödhavn).

Matkaa on suunniteltu yhdessä Louhipurjehtijoiden kanssa, jotta saisimme kokoon riittävän määrän lähtijöitä (6-9 venettä) ja tällä tavoin kustannuksiakin kuriin.

Koko reissuun tuhraantuu aikaa 9-10 päivää eli kotona Helsingissä olisimme mahdollisesti jo sunnuntaina 31.07. Vauraampi varustamonjohtaja voi tietysti palkata jonkun joutilaan istumaan hinauksien ajaksi veneeseensä ja osallistua henkilökohtaisesti vain varsinaisiin kisoihin. Näin toimien menetetty aika on noin viisi päivää -työviikko kuitenkin.

Oman ja veneidemme hyvinvoinnin varmistamiseksi hinaukseen osallistumisen edellytyksenä on, että jokaisessa mukana olevassa veneessä on koko matkan ajan vähintään kaksi henkeä.

Toivottavasti matka tänä vuonna toteutuu, sillä ruotsalais-viitosta on ollut jo kahtena viime kesänä täällä kisaamassa. On siis meidän vuoromme seilata aluevesirajan ulkopuolelle.!

### YHTEISTYÖALOITE

Ruotsin femmaliiton edellinen puheenjohtaja Hans-Olof Handmark on jättänyt sikkäläisen liiton hallitukselle aloitteen kilpurjehdusyhteistyön tiivistämiseksi suomalaisten femmojen kanssa.

Hans-Olofin aloitteen ideana on, että pyrkisimme lähitulevaisuudessa yhdessä järjestämään PM-tyyppiset mestaruuskisat, jotka pidettäisiin Maarianhaminassa. Kisat olisi tarkoitus pitää parhaimpaan loma-aikaan eli heinäkuussa. Edellytyksenä kisojen onnistumiselle on ettei kyseisenä vuonna suunniteltaisi samaan ajankohtaan mitään "kilpailevia" ranking-tai arvokilpailuja.

Hans -Olof oli menneenä kesänä Almallaan mukana Maarianhaminan kisoissa ja oli ilmeisen tyytyväinen sekä järjestelyihin että kisapaikkaan. Ajankoh-ta vain oli ongelmallinen, sillä Alma sekä toinen mukana ollut ruotsalaisvene (Gunnar Lindbergin Ingun) olivat myöhästyä Sandhamnin regatasta, eli omista luokkamestaruuksistaan.

Joka tapauksessa aloite on mielestäni kannatettava ja on hyvä, että joku vihdoin otti paljon puhutun asian virallisesti esille.

Maarianhamina on paikkana eräänlainen kompromissi sijaitessaan suurinpiirtein kotisatamiemme välimaastossa, jolloin siirtopurjehdukset eivät kenenkään osalta veny aivan kohtuuttomiksi. Helsingiläisveneillä on kaikeksi pisin matka, mutta jos kisa järjestettäisiin esimerkiksi kahden tai kolmen vuoden välein, saattaisi innostusta täälläkin riittää sen verran, että saisimme tarpeeksi monta venekuntaa liikkeelle.

Tässä yhteydessä herää tietysti ajatus

International Five meter Trophyn palauttamisesta kiertoon. Eikö erillinen kilpailu, johon osallistuisi sekä Ruotsista että Suomesta yhteensä jopa yli 20 venekuntaa, olisi tämän arvokkaan kiertopalkinnon arvoinen?

### LUOKKAMESTARUUS

Kesällä 1994 koittaa myös se päivä, jolloin järjestetään viitosten ensimmäiset luokkamestaruudet. Samanaikaisesti ja samalla radalla kisaavat sulassa sovussa myös viisvitiset ja louhet omista luokkamestaruuksistaan.

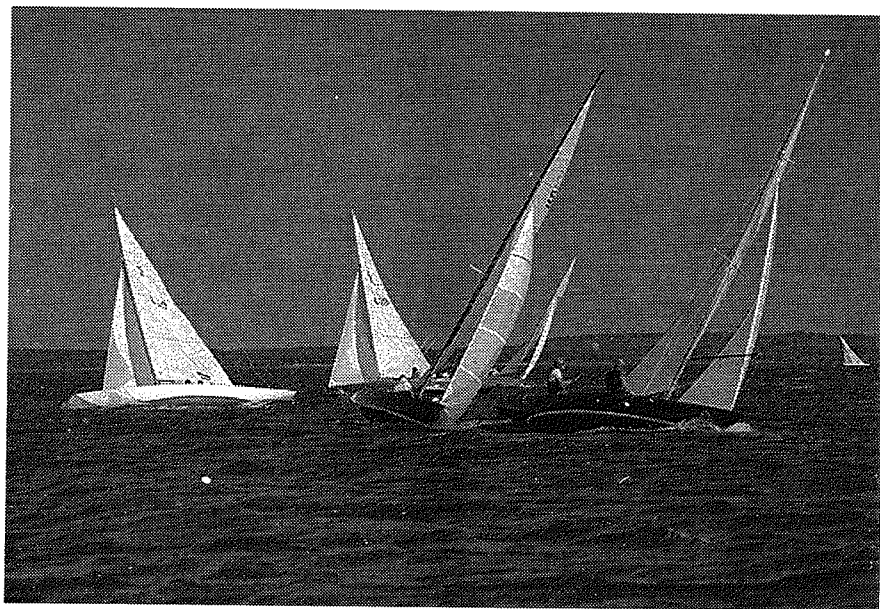
Kilpailut käydään Helsingin vesillä 5-7. elokuuta ja järjestäjänä toimii HSS, mistä kiitos jo etukäteen. Toivottavasti me puolestamme saamme liikkeelle mahdollisimman ison joukon veneitä, jotta kisat olisivat myös kilpailullinen menestys.

### MUUTA

Tämän lehden loppupuolelta löytyy kilpailukalenteri, johon on kirjattu perinteiset ranking- ynnä muut kisat. Toivottavasti mukaan ei ala potea kilpailuväsymystä kesken kauden, vaikka näyttääkin siltä, että koko kesä kuluu kilparadalla. Sillä juttuhan on niin, että: kesä lyhyt - talvi pitkä!

KILPAILUMENESTYSTÄ TOIVOTELLEN

Jussi Leskinen



# 5

## FEMMANS UTVECKLING: TRADITION OCH NYTÄNKANDE

Text Christian Wiiala, L-5 Ghita

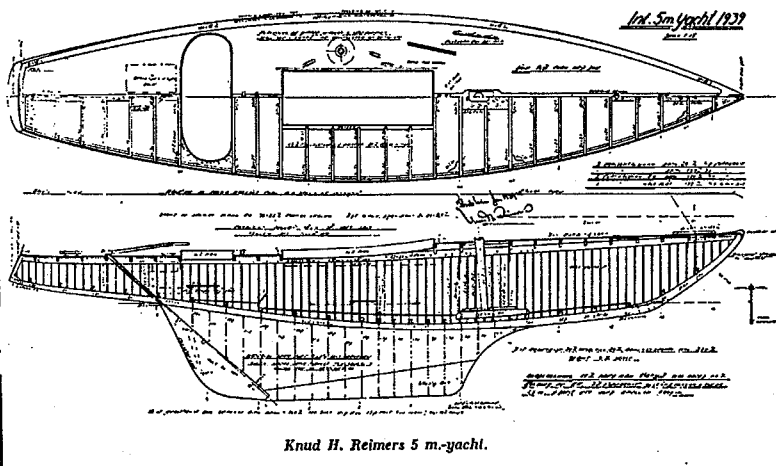
### BETYDELSEFULL KLASS

Femman har utvecklingsmässigt varit av största betydelse för segelsporten såväl i Sverige som här hemma hos oss. Genom femman kom nya konstruktörer fram och nya friska ideer prövades. Femman har förvarat sin plats i såväl svensk som finsk segelsport. Tyvärr missgynnades utvecklingen i Finland p.g.a. kriget, medan klassen i västra grannlandet gick med stormsteg framåt, ett steg som aldrig knappades in av oss.

Klassen "ritades" ut av extrema segelracers i slutet av 40-talet. Inalles byggdes ca 200 båtar främst i Sverige (115 st), Finland (29 st), Danmark och Schweiz (i båda länder ca 20 st). Femmor fanns även i Italien, Argentina, Estland och Holland. I Norge däremot slog klassen aldrig igenom.

### DE FÖRSTA...

Från att i början varit "miniatyr sexor" utvecklades femman till en verklig konstruktörsklass. Femman tillkom ju efter att sexan i mitten av 30-talet blivit allt dyrare att konstruera, bygga och segla.. Den första femman i Sverige Triona (S-1) -konstruerad av Knud H. Reimers 1936- var en rätt stor båt med höga fribord. Den första finska femman Marina (L-1) -konstruerad av norrmannen Henrik Robert 1936- har även den tydliga drag av sexan. Generellt sett kan man säga att 30-tals femmorna var konservativa byggen, där byggnadsmaterialdimensionerna var väl tilltagna.



"Det svartaste kapitlet i min tävlingskarriär är när jag ställde upp i Sandhamnsveckan år 1939 med min R5:a "Hazard", säger Knud, när vi talar om svenska kappseglingar. "Båten konstruerades med fenköl och negativ akter och var från början försedd med den vridbara förstagsprofil som jag uppfann 1938. Den senare förbjöd Seglarförbundet omedelbart, liksom "varje typ av akter som sticker ut utanför däcksplanel". Men kölen var ritad med sanktion av IYRU i London och det var först när jag kom i mål — med målskott och allt! — som jag småningom och på omvägar fick reda på att segern tagits ifrån mig därför att man inom kommitén plötsligt bestämt att min köl var 16 mm för tunn — 134 i stället för 150 mm. Detta trots att IYRU sagt 100 mm! Jag fick ta upp båten på slipa och limma på ett par träbitar på kölen. Sedan vann "Hazard" alla resterande seglingarna, men det var först sedan jag med mitt våld tvingat kommitén att ta emot ett intyg på den nya költjockleken som jag fick delta. Skandal!" Båt För Alla 12/1977

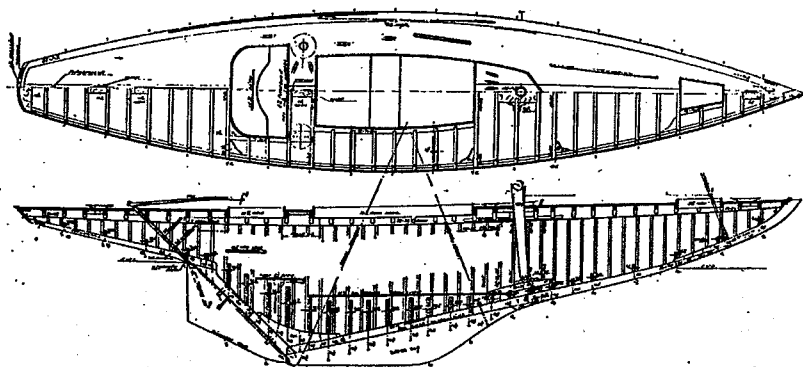
### HAZARD

Det är egentligen först 1940 som konstruktörerna börjar bli varma. Knud H. Reimers ritar då sin femma Hazard (S-42). Kölpartin blir byggd på en alltför tunn plank, utan kölsvin och Reimers får stora problem i Sandhamnsregattan

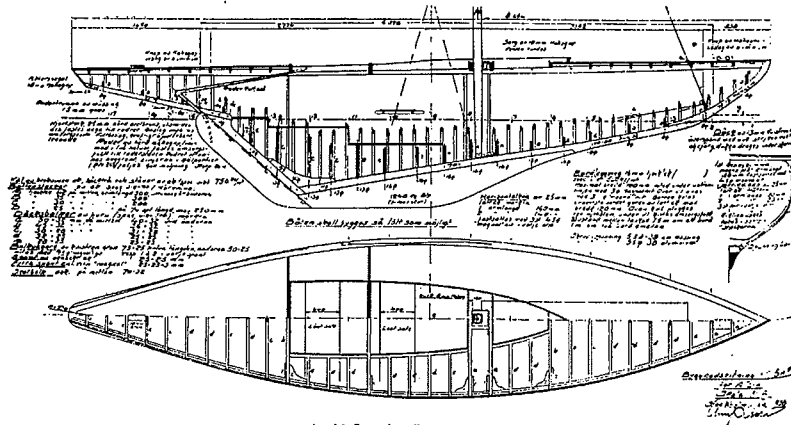
1940. Nedan ett direkt referat från KSSS-årsbok 1941:

"5m-klassen är numera kappseglingens klassen "par preference". Båten som faktiskt ställde till sensation var den nya Reimerska skapelsen Hazard. Hazard stod för den förstadagens distanskappsegling för den verkliga överraskningen. Hazard var en utomordentlig slorbåt och klar segrare. Hon hade knappt kommit i mål, då ägaren underrättades att hon ej är en femma. Enligt ett beslut på morgonen av svenska seglarförbundet underkändes båten.

Reimers satte då omedelbart kurs mot Saltsjöbaden och Plymska varvet, tog upp båten på slipen och arbetade hela natten för att få henne i godkänt skick. Det gällde nämligen att lägga på kölpartiet några centimeter mera trä så att hon uppfyllde bestämmelserna. Hazard återkom en dag försenad, men visade då



Triona S-1 (Till Rors n:r 16/1947)



Arvid Laurins 5-m-yacht.

lejonklon och hemförde då en överlägsen seger. De senare dagarna gick det ej lika bra

### GULLMAR

Arvid Laurin bygger sin Gullmar (S-35) 1939 -ej att förväxla med Gullmar-III (S-66). Båten får stort deplacement med släpande häck, med avsnubbad för och relativt långt lateralplan. Riggen var

intressant med två försegel och möjligheten att under lättare vindar sätta ett storsegel med en mindre krokig gaffel. På så sätt undvek man den smala toppen av seglet som alltid är svår att få dra. Denna femma var den största och tyngsta dittills med en vattenlinjelängd av hela 6.20 meter, en blyköl över 1200 kg och ett deplacement av 1970 kg. -Senare



Gullmar S-35 (KSSS Årsbok 1940)

förbjöds gaffelriggen och även dubbla försegel.

**ÖVRIGA NÄMNVÄRDA SVENSKA...**  
Övriga välseglande svenska femmor att nämna är t.ex. S-55 Sjøråtu av Arvid Laurin 1941, S-58 You-Too av Tord Sunden 1942 (hon seglar numera under ASS-flagg med segelnumret L-36) och S-80 Rödnäbba av Roy Sherman 1945.

De mest produktiva femmakonstruktörerna i Sverige var: Tore Holm (med 15 ritade båtar), Tord Sunden (15 st.), Knud H. Reimers (13 st.), Jac M. Iversen (7 st.), Harry Becker (6 st.), Arvid Laurin (6 st) och Roy Sherman med 5 ritade båtar.

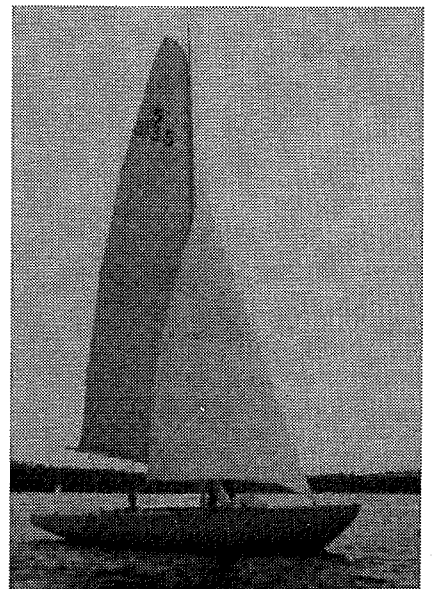
### NÅGRA FINSKA ATT NÄMNA

Av de finska (på 1930- och 1940-talet) välseglande femmorna bör nämnas t.ex.: G.L. Stenbäcks första femmakonstruktion från år 1936 Barbro (L-2), som i sinom tid vann International Five meter Cup, Jarl Lindbloms Lina (L-12) från år 1938 och vinnare av Borepokalen 1939, G. Kynzells Inga-Lill XXVII (L-12) 1939, som vann International Five meter Cup samma år och likaså Kynzellritad Diana (L-29) 1948, utmanare av International Five meter Cup, men som aldrig lyckades erövra trofyn.

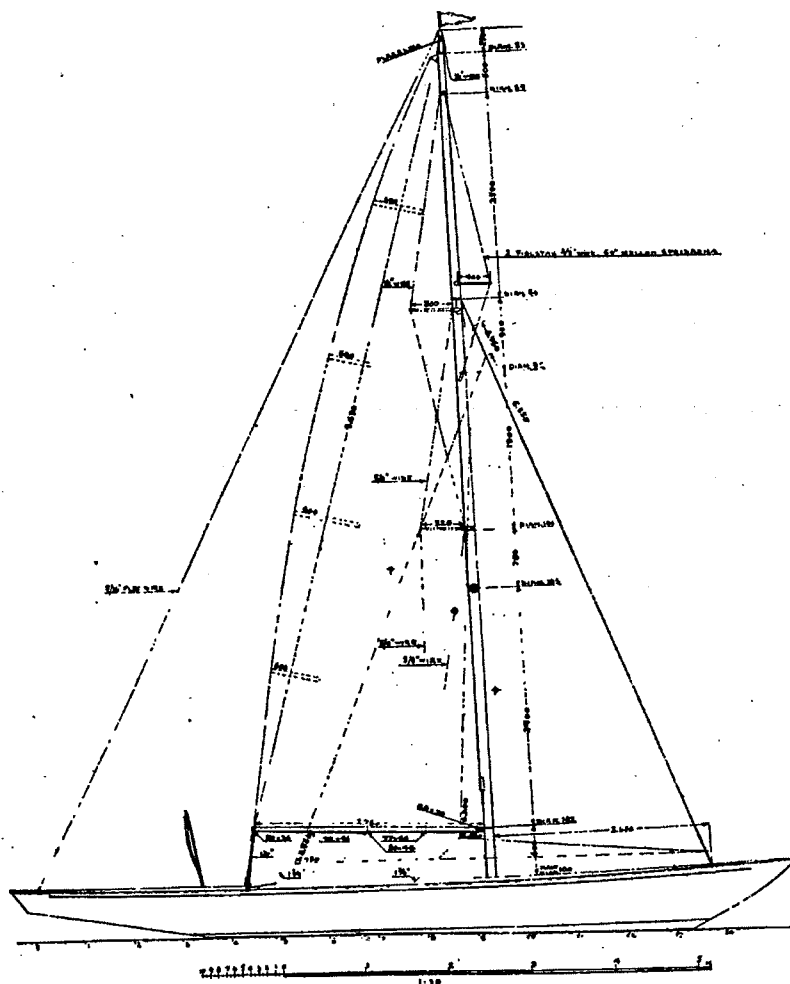
Flitiga femma konstruktörer i Finland var bl.a. Jarl Lindblom med 12 ritade båtar, Gunnar L: Stenbäck (5 st.), Einar Olofsson (4 st.) och Gösta Kynzell med 3 ritade båtar

### FINSKA EXPERIMENTBÅTAR

De enda egentliga finska



experimentfemmorna har varit Jarl Lindbloms Linda (L-27) 1948 och Gunnar L. Stenbäcks Lillvi (L-28) 1946. Den först nämnda utan spant den senare betecknad som extrem. Det extrema befann sig under vattenlinjen. Båtens kölparti var byggd på plankor liksom den Reimerska Hazard, men hänsyn hade tagits till att göra dödträt av föreskriven dimension. Rodret hade en annan lutningsvinkel än vad som var vanligt. I stället för att vara utfallande mot akter var den utfallande mot stäven, detta dels av fartförenliga motiv och för att göra det möjligt för rorsmannen att sitta vid masten. Roderpinnen kunde kastas över så att rorsmannen kunde inta den vanliga platsen under undanvindsbogar för att därigenom förlänga. En lucka var upptagen på akterdäck, där en gäst kunde förlänga vattenlinjen ca 2 meter!!



*Finsk sensationsfemman L-28 Lillvi*

*"De övriga ritningarna befinner sig i Finland. Och så är man av uppenbara skäl inte så särskilt intresserad av att visa konkurrenterna vad man kommer med" Direkt referat från Till Rors 23/1946)*

TABELL 1. SVENSKA "EXPERIMENTBÅTAR" I FEMMA KLASSEN

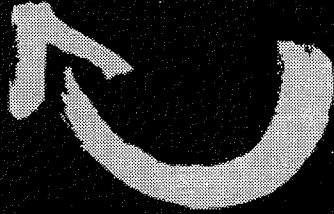

Båt	Nr	Konstruktör	År	LÖA	LVL	B	Bly	S	D
Triona	S-1	Knud H. Reimers	1936	8.90	5.69	1.90		21.80	1700kg
Gullmar	S-35	A. Laurin	1939	8.70	6.20	1.97	1240kg	21.50	1970kg
Hazard	S-42	Knud H. Reimers	1940	9.25	6.05	1.99	735kg	22.62	1565kg
Sjöråtu	S-55	A. Laurin	1941	8.25	5.72	1.8		22.89	1540kg
Alma	S-61	T. Sunden	1942	8.32	5.31	1.84		24.30	1600kg
Gullmar III	S-66	A. Laurin	1943	8.54	6.07	1.78		21.45	
Rödnäbba	S-80	K.A. Sherman	1945	8.62	5.78	1.76		22.30	1600k

TABELL 2. DEN FINSKA FEMMAKLASSENS UTVECKLING FRÅN 1937 TILL 1948

Båt	Nr	Konstruktör	År	LÖA	LVL	B	S	D
Ghita	L-5	G.L. Stenbäck	1937	9.26	5.89	1.88	20.90	1690kg
Vifem	L-20	J.Lindblom	1941	9.12	5.73	1.94	21.91	1850kg
Lillvi	L-28	G.L. Stenbäck	1946	9.59	5.97	1.76	20.70	1510kg
Diana	L-29	G.Kynzell	1948	8.54	5.88	1.78	21.61	1550kg.





 <p><b>ATELIER UNIVERSAL</b></p> <p>■</p> <p>Iris Bask valokuvaaja</p> <p>Tehtaankatu 21 00150 Helsinki puh 90-607 407</p>	<p>Muotokuvia Iris Bask</p> <p>Mainoskuvia Hannu Bask</p>	 <p><b>ATELIER UNIVERSAL</b></p> <p>■</p> <p>Hannu Bask valokuvaaja</p> <p>Tehtaankatu 21 00150 Helsinki, Finland tel +358-0-607 407 +358-19-107 222</p>
---	---	---

# 5

## VEENEENRAKENNUKSESSA YLEISIMMIN KÄYTETTYJÄ PUULAJEJA

Jussi Leskinen

### Tammea

Käytetään paljon veneenrakennuksessa. Onhan se ehkä paras mahdollinen materiaali mm. emäpuuhun, keula- ja perärankaan, kaariin, pohjatukkeihin sekä polvioihin. Toisin sanoen kaikkiin rakenteellisesti tärkeisiin paikkoihin joissa vaaditaan suurta lujuutta ja lahonsietoa ja joissa nämä vaatimukset menevät painon säästämisen edelle. Tammi on siis vahvaa ja kovaa, joten työstettäessä on syytä pitää työkalut veitsenterävinä. Tammen hyvä lahonsietokyky joh-tuu sen hartsirikkaudesta, mikä aikaansaa puulajille ominaisen raikkaan happaman tuoksun, mutta aiheuttaa myös (parkkihappo) raudan syöpmistä (vrt. vanha galvanoitu kölipultti). Amerikkalaista tammea lienee tällä hetkellä parhaiten saatavilla, mutta vain valkotammi kelpaa veneenrakennukseen; eli punainen lajike on tässä yhteydessä syytä unohtaa. Tammen tämän hetkinen hinta liikkuu paksuudesta riippuenhaarukassa 7.000-10.000 mk / m<sup>3</sup>

### Saarni

on lähinnä verrattavissa tammeen mutta sen lahonsietokyky ei ole aivan yhtä hyvä. Saarni on kuitenkin huomattavasti sitkeämpää ja taipuisampaa kuin tammi ja niinpä sitä on käytetty hyvinkin paljon sekä höyrytettyihin- että laminoituihin kaariin. Saarnea on saatavilla liki samaan kuutiohintaan kuin tammeakin, tosin hinta ei nouse paksuuden kasvaessa yhtä rajusti kuin tammen. Kaaritarpeita ostettaessa kannattaa muuten kysellä hieman viallista tavaraa -esim. kuivattaessa halkeillutta jos moista sattuu löytymään, voi hintakin asettua mukavammin kohdalleen.

### Jalava

on vielä hyvä mainita tässä muiden kaariin käytettyjen puulajien yhteydessä. Jalava on sekä kovaa että elastista ja kestää lisäksi hyvin lahottajasieniä; niinpä siitä saadaankin hyviä pohjatukkeja, mutta parhaiten se sopii siis höyrytettyihin runkokaariin. Jalavan saatavuudesta eikä näin ollen hinnastakaan ole valitettavasti tietoa.

### Mahonki

Paras mahonki kasvaa Väli-Amerikassa ja nimenomaan tästä lajista käytetään nimeä Hondurasmahonki. Ikävä kyllä Hondurasmahonkia on tänä päivänä miltei mahdoton saada ja yleisimmin käytetty mahonkilaatu tulee tänä päivänä Brasiliasta. Myös Kauko-Idästä ja erityisesti Afrikasta (Grand Bassam) on tuotu mahonkia, mutta nämä lajikkeet eivät vedä vertoja värin- eivätkä rakenteen tasalaatuisuuden suhteen vanhalle kunnon Hondurasmahongille.

Mahonkia käytetään erityisesti laidoitukseen, kansirakenteisiin (skantakit ym.) sekä sisustukseen. Toisin sanoen silmälle iloksi; onhan mahonki keskimäärin varsin oksatonta, tasalaatuista sekä väriltään että rakenteeltaan ja näin ollen kohtuullisen miellyttävää työstää. Mahongin suurimpana heikkoutena voidaan kaikeksi pitää sen



erittäin huonoa pakkasenkestävyyttä. Tämä johtaa siihen, että mahonkivene tulisi muistaa nostaa kuivumaan viimeistään syyskuun puolivälissä, kun mäntyvenettä voi sen sijaan hyvällä omallatunnolla liottaa aina marraskuulle asti. Ongelmasta tosin päästään ainakin osittain jos pohjalautoja uusittaessa vaihdetaankin alimmat mahonkilaudat mäntyisiin. Brasilialaisen mahongin kuutiohinta liikkuu tällä hetkellä 9.000 markan tietämissä.

### Teak

on hyvin kestävä puulaji. Sen lujuus on suurinpiirtein sama kuin tammen ja koska se sisältää niin paljon öljyä ettei sitä välttämättä tarvitse pintakäsitellä voidaan sitä pitää erittäin hyvänä materiaalina turkkilautoihin ja kansirakenteisiin. män-

Teakia onkin käytetty eniten juuri kansirimoitukseen, sillä käsittelemätön teak ei ole märkänäkään liukas ja on lisäksi kohtuullisen helppohoitoinen. Vastahöylätyn tai sahatun teakin väri saattaa vaihdella hiukan vihertävästä ruskeaan, mutta joutuessaan auringon ja suolaveden kanssa tekemisiin se muuttuu väriltään tasaisen harmaaksi. Teakin työstäminen on kohtuullisen helppoa oksattomuudesta ja tasalaatuisuudesta johtuen, mutta työkalut tylsyvät nopeasti ja herkkähipiäisimmille se voi aiheuttaa rohtumia käsiin. Teakin huonoi-mmat puolet lienevät suuri omi-naispaino ja varsin kohtuuton hinta. Hyvä thaimaalainen teak maksaa tällä hetkellä noin 20.000 mk / m<sup>3</sup>.

### Iroko

Myös Iroko on hyvin säänkestävä puulaji ja se sopiikin erinomaisesti tammen vaihtoehdona emäpuuksi tai esim. vesilinjan alapuoleiseen laudoitukseen. Irokon huonoina puolina voi mainita suuren omi-naispainon sekä puun sisältämän hiekan, joka luonnollisesti tylsyttää työkalut hyvinkin nopeasti teroituskuntoon. Irokoa on mielestäni kaikenkaikkiaan varsin epämukava työstää. Irokoa on saatavilla tuuman lankusta hyvinkin järeään tavaraan ja hinta liikkuu 7.000-8.000 markan hujakoilla per kuutio.

### Mänty

on Suomessa yleisimmin veneenrakennukseen käytetty puulaji. Puun pintaosan väri on lähes valkoinen. Ydinpuu on punakeltainen ja sen tulee tuoksua tuorelle pihkalle. Pihkainen ydinpuu kestää myös erityisen hyvin lahottajasieniä kun taas vaa-leampi pinta-puu sinistyy käsittelemättömänä helposti, tosin pieni sinistymisen laudan pinnassa on lähinnä vain esteettinen ongelma. Mänty on kohtuullisen vahvaa ja kovaa, mutta ei kovin sitkeätä ja tyystin oksatonta venelautaa on ilmeisen mahdotonta saada. Tärkein kriteeri hyvälle veneenrakennusmännylle on kuitenkin kapeat vuosirenkaat eli tiheäisyisyys, mikä on merkki hitaasta kasvusta. Kotimaisen

nyn etuna, verrattuna ns. jalopuulajeihin (kuten mahonki) voidaan pitää hyvää pakkaskestävyyttä sekä kohtuullista hintaa.

### Kuusen

väri on lähinnä vaaleankeltainen sekä pinta- että ydinpuussa. Kuusta, kuten mäntyäkin, on vaikeaa saada oksattomana. Kuusi ei ole niin säänkestävää kuin mänty, vaan on alttiimpi matojen ja lahottajasienten tihutöille. Kuusen pehmeys saattaa myös tuottaa ongelmia, sillä siihen kiinnitetyt pulti ja ruuvit saattavat ajan oloon syödä reikänsä liian väljiksi (puumaston tai -puomin läpimenevät pultit on ylipäänsä viisainta holkittaa). Sen sijaan kuusi on sekä sitkeää että elastista ja koska sen ominaispaino on pieni se sopii loistavasti airojen, puomien ja mastojen valmistukseen. Oksaton kotimainen kuusi, jos sitä on saatavilla, on jopa vahvempaa kuin sitkakuusi ja kotimaisesta kuusesta valmistettu masto on näin ollen vahvempi kuin vastaava sitkakuusesta rakennettu. Mutta kuten sanottu, voi oksattoman kotimaisen kuusen löytäminen olla kovin vaikeaa. Kotimaista kuusta on lisäksi käytetty mm. kansirimoitukseen ja -kaariin.

### Oregon mänty

(Douglas Fir) muistuttaa kotimaista mäntyä, mutta on väriltään punertavampaa. Oregon mäntyä on mahdollista saada pitkänä oksattomina lautoina lisäksi se on useimmiten hyvin suora- ja tiheäsyistä. Oregon männyn lahonsietokyky on parempi kuin kotimaisen. Sitä käytetään paljon kansimateriaalina sekä mastojen ja puomien valmistukseen, mutta myös laidoitusmateriaalina.

Oregon mäntyä ei tällä hetkellä tietämäni mukaan saa ainakaan Helsingistä ja seuraavan erän hinta tulee nousemaan 10.000 markan pintaan kun se vielä pari vuotta sitten käväisi lähempänä 8.000 markkaa.

### Western Hemlock

Oregon männyn sijaan käy kuitenkin liki vastaava ja samalta seudulta kotoisin oleva lajike kauppanimeltään Western Hemlock, jota on tällä hetkellä myynnissä hintaan 8.500 mk / m<sup>3</sup>. Itse olen käyttänyt Hemlockia katkenneen maston korjaukseen (Röde Orm) ja kansikaariin (Liss-Gun). Hemlockin ominaispaino on

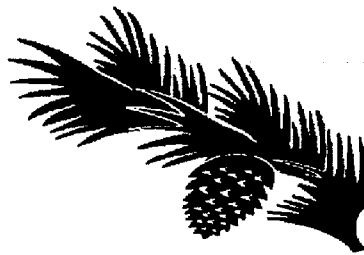
hyvin pieni ja lisäksi se on hyvin tiheä ja suorasyistä: eli erinomaista mastopuuta. Ikävä kyllä Hemlockia on tällä hetkellä myynnissä ainoastaan 100x100 mm:n vahvuutena, mikä tarinan mukaan johtuu siitä että sitä tuodaan etupäässä urkujen valmistukseen !?

### Sitkakuusi

on sitkeää ja elastista ja siitä sekä oksatomuudesta johtuen on sitkakuusi erinomainen puulaji mastojen, puomien ym. valmistukseen. Suomesta Sitkakuustalientee kuitenkin vaikea saada muuten kuin toimitusmyyntinä, jolloin hinta asettunee jonnekin Oregon männyn tietämille (n. 10.000 mk/m<sup>3</sup>). Tulevathan nämä lajikkeet samalta alueelta eli Brittiläisestä Kolumbiasta, Kanadasta.

### Pitch pine tai Yellow pine

On Pohjois-Amerikkalainen mäntylaji, jonka varsinainen kauppanimi USA:ssa on Longleaf pine. Ydinpuu on kullankeltainen ja hyvin hartsirikas. Pinta näyttää usein läpikuultavalta ja tuntuu rasvaiselta. Puulaji on raskas, kasvaa suoraan ja on oksatonta, mutta hivenen haurasta. Pitch pienen lujuus on parempi kuin kotimaisen männyn ja sen lahottajasienten sietokyky on erittäin hyvä. Puu sopii hyvin raskarakenteisiin kansiin (lähinnä työveneisiin), erinomaisesti emäpuuhun sekä laidoitukseen erityisesti vesilinjan alapuolelle. Tätä puulajia ei Suomesta



ole saatavilla kuin toimitusmyyntinä. Erilaisia veneenrakennukseen kelpaavia puulajeja on varmasti näiden lisäksi olemassa kymmeniä. Esimerkiksi Uuden-Seelannin Kauri, joka kasvaa vain sikäläisillä saarilla ja on paikallisten mukaan ehdottomasti maailman paras raaka-aine puuveneiden rakennukseen. Tässä luettelossa on kuitenkin pyritty huomioimaan ainoastaan ne puulajit, joita on enemmän tai vähemmän perinteisesti käytetty puuveneiden rakennukseen meillä ja Ruotsissa.

Jalopuiden hinnat olen saanut kuluvan

vuoden tammikuussa Helsingin Puukeskuksesta Malmilta. Sieltä kuitenkin huomautettiin, että hinnat saattavat muuttua (mm. markan kurssimuutosten myötä) melko rajustikin ja suhteellisen lyhyellä aikavälillä. Hyvänä esimerkkinä vaikkapa Teak, jonka hinta on parissa vuodessa noussut yli 30 prosenttia. Näin raju hinnanmuutos ei johdu pelkästään markan arvon laskusta, vaan kysymys on myös saatavuudesta; tavaraa ei ilmeisesti vain ole ollut markkinoilla riittävästi. Artikkelissa esitetyt hinnat ovat siis tämänhetkisiä varastohintoja (tammikuu -94). Tällä hetkellä Helsingin seudun ainoa jalopuutavaran myyntipiste (varastossa muutakin kuin yksi tuuman mahonkilankku) on tietämäni mukaan jo edellä mainittu Puukeskus Malmilla, kun esimerkiksi entisen Metsä-Serlan jalopuuvarasto on siirretty ilmeisesti jonkun saneeraus/rationalisointi ynnä fuusiointitoimenpiteen yhteydessä Helsingistä Lahteen. Hyvää kotimaista veneenrakennukseen kelpuutettavaa mäntyä tai kuusta saa ainakin Seppälän Venetarvikkeesta Summasta noin 4.000 markan kuutiohintaan. Toki lähempääkin saattaa löytyä.

### OMINAISPAINOTAULUKKO

Abachi 0,4 Gabon (Okume) 0,5 Hemlock 0,5 Iroko 0,7 Jalava 0,7 Kuusi 0,45 Mahonki (Grand Bassam) 0,6 Mahonki (Honduras) 0,7 Mänty 0,5 Oregon mänty 0,55 Pitch pine 0,7 Saarni 0,7 Sitkakuusi 0,45 Tammi (Euro) 0,75 Teak (Bangkok) 0,8.

Ominaispainotaulukon arvot ovat ilmakeivattulle puulle ja voivat vaihdella jonkin verran. Ilmakeivattu puu on kuitenkin huomattavasti lähempänä "venetodellisuutta" kuin uunikuivattu. Esimerkiksi Oregon männyn ominaispaino puutoa noin 20% eli 100kg/m<sup>3</sup>, kun se kuivatetaan ilmakeivasta uunikuivaksi (0,55 - 0,45). Veneenra-kentäjä käyttää siis etupäässä ilmakeivattua puuta (esim. laidoitus). Useimmissa liimauksissa on puun kuitenkin mielellään oltava ainakin lähes uunikuivaa (kosteusprosentti alle 10), jotta liimaus saadaan onnistumaan ja kestäväksi.

Ominaispainotaulukon perusteella voi karkeasti vertailla myös eri puulajien lujuutta; toisin sanoen mitä suurempi ominaispaino puulla on, sitä paremmat ovat todennäköisesti myös puulajin lujuusarvot.

## LAMINOIDUT KAARET

Jussi Leskinen

### JIGI

Varsinaista laminoitintyötä varten on tehtävä jonkinlainen muotti eli jigi. Tähänkin hommaan on olemassa useampia eri vaihtoehtoja.

Jos vaihdettavia kaaria on vain yksi tai kaksi, on ehkä helpointa sahata ja höylätä sopivan paksuiseksi liimatusta lastulevystä tarkalleen kaarimallin mukainen muotti, jota vasten liimalla sivelletty viilut taivutetaan ja puristetaan; eli laminoidaan.

Kun vaihdettavia kaaria on suurempi määrä on järkevää käyttää jigin suunnitteluun ja valmistamiseen hiukan enemmän aikaa, jotta itse laminoitintyö sujuisi joutuisemmin. Varsin kätevä tapa on valmistaa säädettävä jigi, jolloin jokaiselle laminoitavalle kaarelle ei tarvitse höylätä erikseen muottia, vaan jigin asettaminen eri muotoihin käy kohtuullisen vaivattomasti ja samaa jigiiä voidaan jatkossa käyttää muihinkin laminoitintöihin (esim. kansikaariin jne.)

### PALIKKAJIGI

Tämän säädettävän jigin valmistamiseen on siis uhrattava jonkin verran aikaa, mutta kuten sanottu, tulee laminoitintyö nopeutumaan, joten uhraus kannattaa. Jigi koostuu useammasta palikasta, joita vasten laminoitava kaari puristetaan - ja alustasta, johon palikat kiinnitetään. Jigipalikoiden määrä riippuu

laminoitavien kaarien pituudesta, mutta nyrkkisääntönä voidaan sanoa, että palikoita tulisi olla noin 10-15 cm:n välein (näin saavutetaan riittävä puristustiheys), joten reilun metrin pituiseen kaareen riittää kymmenkunta palikkaa.

Jigipalikoiden pohjan voi tehdä esimerkiksi 23 mm:n vanerista, josta sahataan noin 20 cm pitkiä ja 5 cm leveitä kappaleita, yksi jokaista jigipalikkaa varten. Pohjavanerin toiseen päähän, keskelle vaneria on vielä tehtävä noin 90 mm pitkä ja 9mm leveä säätöreikä 8 mm:n lukkopulttia varten. Seuraavaksi sahataan esim. 50x50 männystä noin 70 mm:n pituisia kappaleita. Kappaleen pituus riippuu tietysti laminoitavien kaarien leveydestä, koska laminoitaessa kaaripari puristetaan nimenomaan tätä kappaleita vasten. Jos laminoitava kaari on esim. 25 mm leveä ja on tarkoitus laminoida samanaikaisesti kaaripari (kaksi kaartaa päällekkäin), on 70 mm ainakin riittävä pituus (lue korkeus) em. kappaleelle.

Edelleen tarvitaan vaikkapa 6 mm:n vanerista tehtyjä noin 90 mm korkeita ja yhtä leveitä kolmionmuotoisiksi sahattuja paloja (2/jigipalikka). Näiden vaneripalasten tarkoitus on ainoastaan vahvistaa jigipalikkaa (katso kuva 2). Kun kaikki osat ovat valmiina, kootaan jigipalikat nauloilla, ruuveilla ja liimaamalla. Liimaksi kelpaa tavallinen halpa

puusepäniima eli PVAc dispersio, ruuvit saisivat puolestaan olla noin 3,5x50 ja naulat esim. 25 mm:n kampanauloja. Kokoaminen aloitetaan asettamalla mäntypalikka pohjalevyn noin 50 mm:n päähän levyn reunasta, jolloin männyn toinen reuna tulee lähelle säätöreikää.

Liitoskohtaan sivellään liima, kappaleet kiinnitetään pienellä vingalla toisiinsa, porataan ruuvinreiät (hieman pienemmällä terällä kuin ruuvien halkaisija) ja ruuvataan 2 kpl ruuveja vanerin pohjan läpi kiinni mäntyyn jolloin vinka voidaan irroittaa.

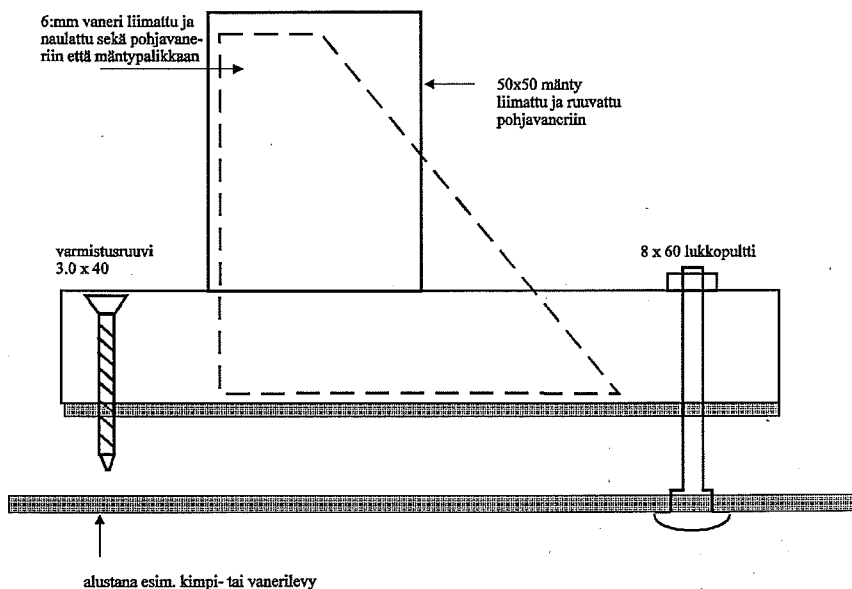
Lopuksi mänty/vaneri kappaleeseen kiinnitetään liimaamalla ja pienillä kampanauloilla molemmin puolin 6 mm:n tukivanerit ja jigipalikka on valmis. Jigipalikoiden alustana, jonka päällä varsinainen asetus tehdään, voi hyvin käyttää samaa 23 mm:n vaneria kuin palikoiden pohjassakin. Sen on kuitenkin oltava oltava hieman pidempi kuin laminoitavien kaarien ja riittävän leveä, jotta sen päällä voi tehdä mahdollisimman monta asetusta.

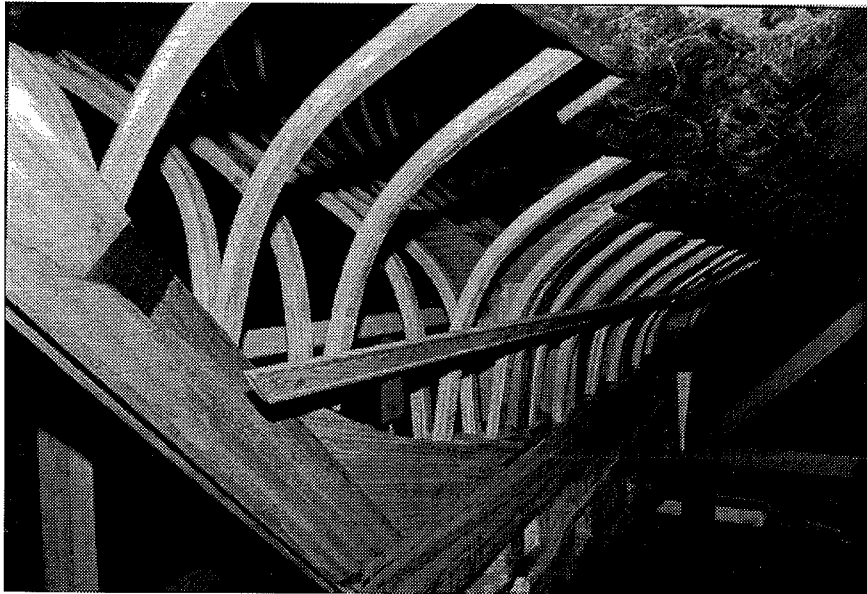
Jigin alusvanerille ei tarvitse tässä vaiheessa tehdä mitään. Vasta ensimmäistä asetusta sovitettaessa, siihen porataan reiät lukkopulteille, jonka jälkeen alusta onkin täysin käyttövalmis.

### KAARIAINEKSET

Tammi ja saarni soveltuvat saatavilla olevista puulajeista parhaiten käytettäväksi runkokaariin; sekä höyrytettyihin että laminoituihin. Tammi on vahvaa ja kovaa. Sen hartsirikas ydinpuu sisältää paljon parkkihappoa (siitä raikkaan hapan tuoksu) ja se kestää hyvin lahottajasieniä. Saarni on verrattavissa tammeen, mutta sen lahonsietokyky ei ole yhtä hyvä. Sen sijaan saarni on huomattavasti sitkeämpää ja taipuisampaa kuin tammi, joten se on lähes tammen veroista käytettäväksi runkokaariin. Useimmiten alkuperäiset höyrytetty kaaret ovatkin joko tammea tai saarneaa, vaikka jalavaakin on joskus käytetty.

Laminoituja kaaria tehtäessä (siis liimattaessa) puutavaran tulisi olla mieluiten uunikuivaa tai puun kosteusasteen ainakin alle 10 prosenttia.





*Tammesta laminoituja kaaria*

## VIILUJEN TYÖSTÄMINEN JA HUKKAPROSENTTI

Laminoidut kaaret tehdään yleensä 3-5 mm:n viiluista. Viilut voidaan sahata joko hyvällä pöytäsiirkelillä tai esim. alajyrsimellä, johon saa asennettua sopivan terän ja hyvän syöttölaitteen. Yleensä viilujen sahaamisessa olisi hyvä olla kaksi henkeä, jolloin työ sujuu sekä nopeammin, että turvallisemmin.

Sahattiinpa viilut miten hyvänsä, kannattaa muistaa, että terä "syö" puusta aina vähintään 3 mm, joten mikäli kaaret on tarkoitus laminoida 3 mm:n viilusta tulee hukkaprosentti (sahatavarasta viiluksi) olemaan reilusti yli 50. Suureen hukkaprosenttiin vaikuttaa tietysti ennen sahaamista tehtävä oikohöyläys ja se, että viimeisestä 4-6 millia paksusta kappaleesta on enää miltei mahdotonta saada sahatuksi 3 mm:n viilua edes syöttölaitteen avulla.

Sahattavan tavaran leveys sekä suoruus tai kiersyisyys vaikuttaa siis myös hukkaprosenttiin, joten tavaraa valittaessa kannattaa viettää muutama ylimääräinen minuutti lautatarhalla, varsinkin jos sahattavaa tulee paljon. Syysuunnalla tai pienillä oksilla ei sen sijaan ole ratkaisevaa merkitystä laminoituja kaaria valmistettaessa, mutta tiheäsyinen ja läheltä puun ydintä sahattu puu on tietysti aina parasta.

Viilujen sahaaminen ja puutavaran valit-

seminen saattaisi olla työvaihe, joka on viisainta antaa ammattimiehen tehtäväksi, jos olo tuntuu epävarmalta tai tarvittavia työstökoneita ei ole käytettävissä.

## VIIILUN PAKSUUS

Kuten sanottu, tehdään laminoidut kaaret usein 3-5 mm:n viiluista, mutta ei siis suinkaan ole yhdentekevää minkä paksuuden valitsee. Karkeasti ottaen paksummassa vaihtoehdossa säästyy sahattaessa puuta ja liimattaessa liimaa, joten 5 mm on siis taloudellisempi vaihtoehto kuin 3 mm, sekä materiaalin että työmäärän puolesta.

Viilun paksuutta valittaessa kannattaa kuitenkin miettiä muitakin kuin taloudellisia näkökohtia. Ohuemmista viiluista laminoitu kaari (tai mikä tahansa muu kappale) on kovempi, muotojäykempi eikä niin altis murtumiselle kuin paksummista liimattu.

Liiman osuus ohuista viiluista valmistetussa kappaleessa on luonnollisesti suurempi ja viilujen (puun) huokokset täyttyvät paremmin. Epoksiliimojen valmistajien mukaan epoksi parantaa, sekä liimana että pintakäsittelyaineena, puukuitujen puristuslujuutta ja muodostaa kosteussulun, jolloin puu pysyy paremmin kuivana ja säilyttää paremmin muotonsa sekä hyvät mekaaniset ominaisuutensa.

Voidaan tietysti spekuloida kysymyksellä, että onko 3mm:n (tai jopa ohuemmista) viiluista laminoitu runkokaari enemmän epoksihartsia kuin puuta ja onko tällä tavoin valmistettu veneen osa enää esim. Int. 5m-säännön mukainen? Todennäköisesti vuosisadan ensimmäisen puoliskon arvoiset veneenrakentajat olisivat pyllistäneet moisille pohdinnoille ja otaneet uuden/paremman materiaalin ja valmistustavan tyytyväisinä käyttöönsä.

## JIGIN ASETTAMINEN

Kolmen ensimmäisen vaiheen (mallien valmistus, jigin tekeminen ja viilujen sahaaminen) jälkeen onkin vuorossa jigin asettaminen.

Parhaiten homma onnistuu, jos jigin alusvanerin voi kiinnittää toisesta reunastaan sopivalla tyyöskentelykorkeudella olevaan pöytään (toki voit könytä lattiallakin) siten, että alusvanerin toinen reuna -johon jigipalikat kiinnitetään- tulisi noin 50-80 cm työpöydän yli. Näin tietysti siksi, että palikoiden säätöreikiin tulevat pultit voitaisiin pultata läpi myös aluslevystä.

Kun aluslevy on tukevasti kiinni, otetaan ensimmäinen kaarimalli, asetetaan se noin 15-20 cm:n päähän alustan (työtason ylittävältä) reunasta ja piirretään kaarimallin muoto. Piirretyn muodon perusteella porataan noin 10 sentin välein reiät lukkopulteille, jonka jälkeen jigipalikat voidaan sovittaa karkeasti kohdalleen ja kiristää pultit löysästi kiinni.

Kaarimallin avulla palikoita sitten säädellään sekä syvyysuunnassa että oikeaan kulmaan kunnes malli ja palikoiden asento sekä paikat vastaavat täysin toisiansa. Tämän jälkeen pultit voidaan kiristää lopullisesti ja varmistusruuvit ruuvata paikalleen.

Jigin asetteluun löytää pienen turaamisen jälkeen melko pian itselleen sopivan tekniikan. Hankalinta jigin asettamisen kannalta ovat tietysti jyrkät mutkat, eli paikat josta alkuperäinen kaari on todennäköisesti ollut poikki. Tiukkoja mutkapaikkoja varten kannattaa ehkä tehdä muutama lyhyempi jigipalikka, lyhentää jo olemassa olevia tai kehittää joku muu sovellutus. Ongelmanahan on saada jigipalikat riittävän lähelle toisiaan.

## LIIMAUS JA PURISTUS

Epöksillä liimattaessa on ehdottomasti tärkeintä, että liimauspaikan lämpötila on vähintään +16 astetta (SP-106 Puuepoksi), mutta mitä lämpimämmäksi liimausolosuhteet saat, sen parempi. Epoksin kuivumisaika on +20 asteessa noin 24 tuntia ja jokainen kymmenen asteen lämpötilan nousu puolittaa kuivumisajan, jolloin liimasauman tulisi olla kuiva jo kolmessa tunnissa lämpötilan ollessa +50.

Sen lisäksi että liimauslämpötilan nosto nopeuttaa kuivumisprosessia, se valmistajan mukaan myös parantaa liimasauman ominaisuuksia. Toisin sanoen liimauksesta tulee kestävämpi. Kyseistä puuepoksia ei valmistajan mukaan saisi kuitenkaan käyttää yli +60-asteen lämpötiloissa.

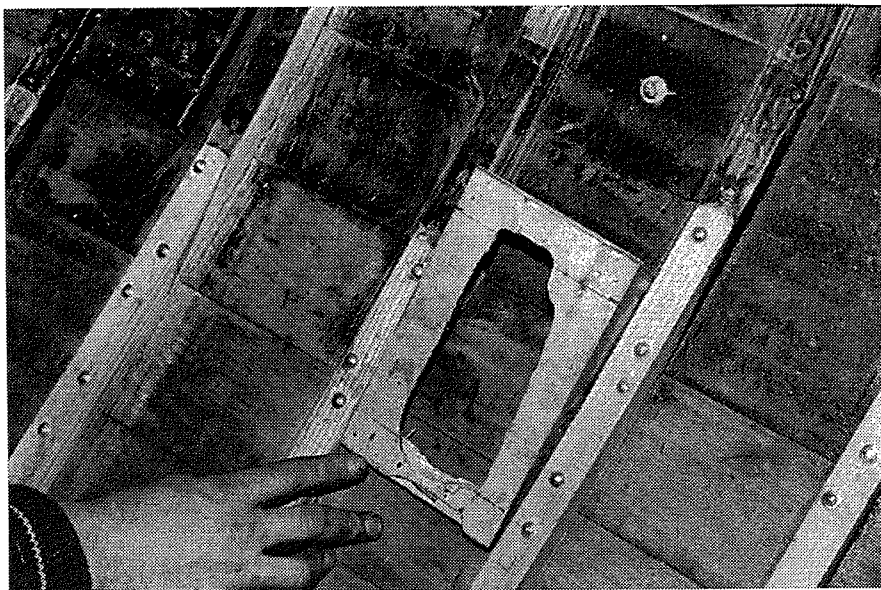
Vaikka liimauslämpötilaa nostettaisiin reilustikin kannattaa laminoitu kappale mielestäni pitää jigissä kuitenkin kokonainen vuorokausi ja tällä tavalla ikäänkuin "väsyttää" puu muotoonsa.

Epöksillä liimattaessa riittää kun viilut sivelee vain yksipuolisesti (pensselillä tai lastalla), mutta huolellisesti. Tuhteja kumihanskoja kannattaa käyttää ja asetonia on hyvä varata työvälineiden pesuun. Liiman levityksen jälkeen päällekkäin ladotut viilut on syytä sujauttaa muovisukkaan, jota saa kohtuulliseen kilohintaan esim. Etolasta. Tällä tavoin vältytään hankalalta ja turhalta jigin putsaamiselta jokaisen laminointikerran jälkeen.

Muovisukkaan laitetun viilunipun molemmille puolille on puristusvaiheessa asetettava esim. 4mm:n vanerisuikale (yhtä leveä ja hiukan pidempi kuin viiluniput), jolloin kaaresta tulee jouheampi ja puristuksesta tulee tasaisempi eikä vingoista jää turhia painaumuksia kaareen.

## VALMIS KAARI JA SEN ASENNUS

Ennen asennusta on laminoitu kaari vielä putsattava (usein varsin runsaasta) liimapurseista, katkaistava sopivan mitaiseksi, soviteltava huolellisesti runkoon ja lopuksi uuden ja vanhan kaaren liitoskohtaan on vielä tehtävä viiste.



*Jigi vinoliitoksen tekemiseen*

Kaari kannattaa laminoita alkuperäistä hieman (1-3 mm) paksummaksi ja leveämmäksi, jotta siihen jää riittävästi höyläysvaraa kaaren sovittamista ajatellen. Se, kuinka paljon höyläysvaraa on jätettävä tai kuinka helppoa kaaren sovittaminen yleensä on, riippuu paikasta johon kaari on vaihdettava.

Keskilaivassa sovittaminen on selvästi helpompaa, kuin siirryttäessä lähemmäs keulaa tai perää, jossa runko kapenee voimakkaasti. Laminoitu kaari istuu luonnollisesti helpommin paikalleen myös paikkoihin joissa rungon mutkat ovat loivia, jolloin mahdollisesti hieman epätarkka kaari voidaan suhteellisen helposti "vedättää" paikalleen.

Uutta kaartta sovitettaessa runkoon on ehdottomasti tärkein työväline terävä kavahöylä, jolla pääsee käsiksi tiukkoihinkin (sisä-) kurveihin. Pikkuhöylä on puolestaan näppärä liitoskohtaa viimeisteltäessä. Asennuksen loppuvaiheessa tehtävät kaaren reunojen pyöristykset sujuvat joutuisasti höyläten ja kevyesti hiomalla, tai jos kaaria on paljon voi pyöristystä varten tehdä jyrsimelle tällin ja ajaa ne siinä.

Vanha painokaari kannattaa ensin katkaista hiukan tulevan liitoskohdan alapuolelta ja viistää sen jälkeen sopivan jigin (kuva 3.) ja jyrsimen avulla. Uuteen painokaareen on viiste tehtävä käsipelillä

(saha ja höylä), mutta koska yksinkertainen vinoliitos on tarkoitukseen sopivin ei tämäkään homma tuottane tuskaa. Kaikkein helpoimmalla tietysti pääsee, jos uuden kaaren asentaa vanhan viereen.

Vaikka veneen kaaret olisi alunperin kiinnitetty runkoon ruuvaamalla, on liitoskohta varminta ja helpointa tehdä niittaamalla. Näin liimasauma puristuu varmasti kiinni ja laminoituu kaareen tehdyn viisteen ainevahvuus varmasti riittää.

Laminoitujen kaarien asentamiseksi on hankala keksiä mitään yksiselitteisiä ratkaisuja, kun jokainen asennus-operaatio on kuitenkin varsin erilainen ja näin ollen fundeerattava tapauskohtaisesti. Sitäpaitsi kaikenkattavan ohjeiston luomiseen kuuluisi helpostikin enemmän hyvää veneenrakennusmateriaalia kuin kaikkiin kuutosien kaariin konsanaan.

## Purjehtijan laatutuotteet

**B&G**

HENRI  LLOYD

**RONSTAN**

 **wichard**

W.H. DER OUDER  
**VETUS**

katsastusvarusteet  
köydet  
asusteet  
purjehdushelat

# NAVITEAM

Meripuistontie 2 00200 Hki

puh. 682 2511

## SUOJAPEITTEET

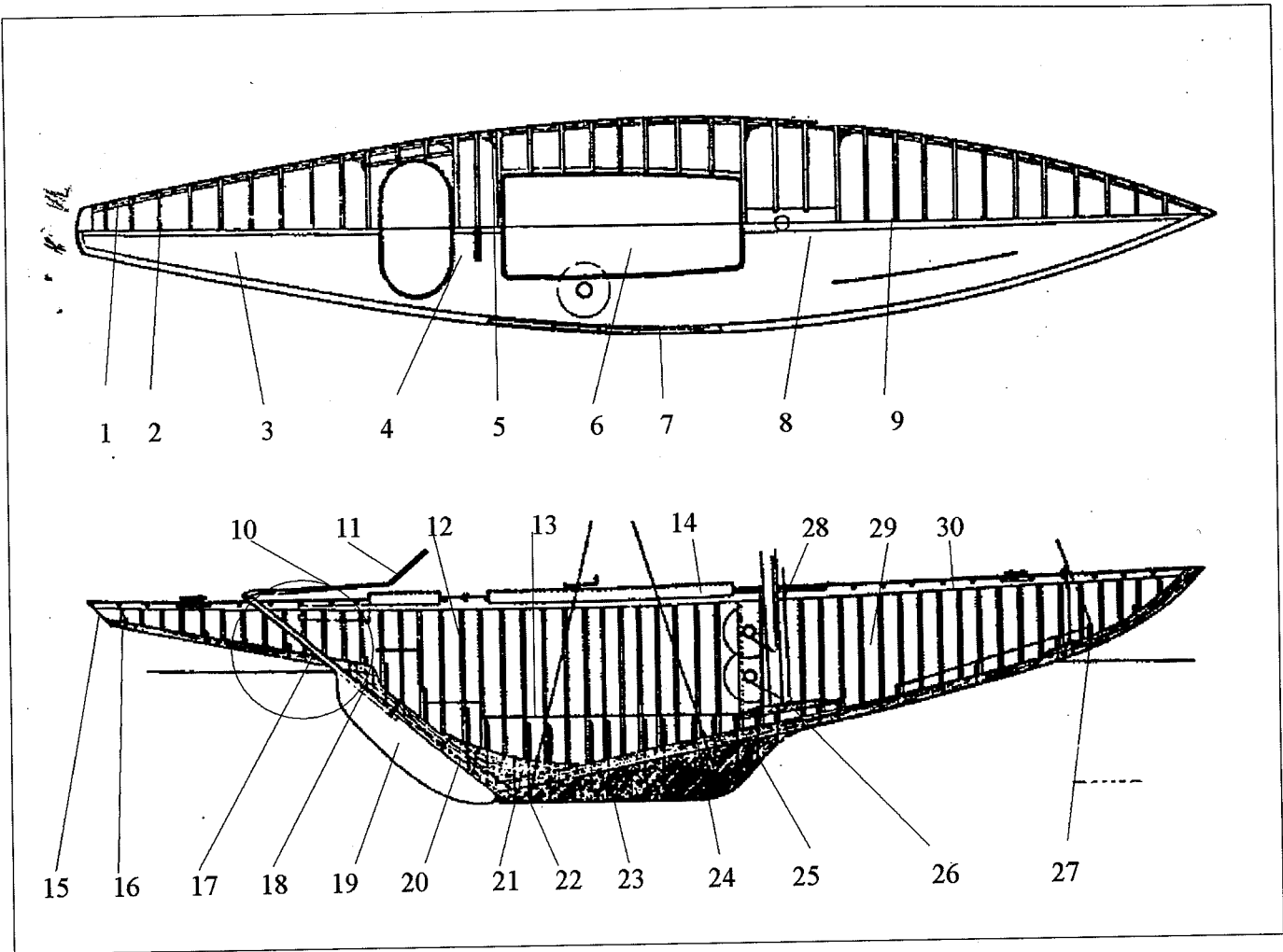


## SILVERPLAST OY

Läntinen teollisuuskatu 17

02920 Espoo

puh. 853 3823



# LEEVEENE KY

- \* venekorjaamo
- \* masto- ja vaijeripaja
- \* venevälitys

VENETELAKKA  
 Veneentekijäntie 11  
 00210 Hki

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



# 5

## VENEENRAKENNUS SANASTOA KONSTRUKTIIONS - TERMINOLOGI BOATBUILDING VOCABULARY

*Jussi Leskinen*

No	Suomi	Svenska	English
1.	Partaan pitkittäisjäykkäjä (Suupantti)	Balkvägare (Sudband)	Inwale (Shelf)
2.	Kansikaari	Däcksbalk	Deckframe
3.	Peräkansi	Akterdäck	Afterdeck
4.	Välikansi	Bridgedäck	Bridgedeck
5.	Kansipolvio	Hängknä	Hanging Knee
6.	Istumalaatikko	Sittbrunn	Cockpit
7.	Skantäkki (Sivukansi)	Skarndäck	Covering Board
8.	Keulakansi	Fördäck	Foredeck
9.	Kuningaslauta	Mittfisk	Kingplank
10.	Peräsinpinna	Rorkult	Tiller
11.	Jatkopinna	Rorkults Förlängning	Hiking Stick
12.	Painokaari (Höyrytetty)	Spant (Basad)	Rib (Steamed)
13.	Turkki	Durk	Floor Planking
14.	Sarjat (Pisaralaita)	Sargar	Coaming
15.	Peräpeili	Akterspegel	Transom
16.	Peräranka	Akterstäv	Stern (-timber)
17.	Vannasputki	Rodertrumma	Stern Tube
18.	Peräsinakseli	Hjärtstock	Rudder Post
19.	Peräsinlapa	Roderblad	Rudder Blade
20.	Peräranka	Roderstäv	Stern Post (horntimber)
21.	Polvio	Knä	Knee
22.	Kuollut Puu	Dödträ	Deadwood
23.	Painoköli (Lyijyköli)	Barlastköl (Blyköl)	Ballast Keel (Lead Keel)
24.	Emäpuu (Puuköli)	Träköl	Keel (-timber)
25.	Pohjatukki	Bottenstock	floor timber
26.	Sikopalkki	Mastfot	Mast Step
27.	Keularanka	Förstäv	Stem
28.	Rustirauta	Röstjärn	Chain Plate
29.	Vapaalaita	Fribord	Freeboard
30.	Parraslinja (Ketka)	Däckslinje	Sheerline

### PARI SANAA SANASTOSTA

Jotkut suomenkieliset sanat saattavat kuulostaa hieman oudoilta (irralisilta) erityisesti silloin, kun sana on suoraan lainattu tai "väännetty" ruotsista (esim. sudband - suupantti tai skarndäck - skantäkki). Ruotsinkieli onkin huomattavasti eksaktimpaa - varsinkin kun puhutaan purje-veneistä- kuin suomi, mikä johtuu luultavasti siitä, että ruotsinkielisellä kielialueella purjeveneitä on rakennettu perinteisesti enemmän kuin suomenkielisellä. Esimerkiksi perärangan molemmat osat on ruotsinkielessä selvästi eroteltu toisistaan (roderstäv ja akterstäv). Veneistä, joissa on sekä roderstäv että akterstäv puhutaankin omalla nimellään (häckbåtar), erotukseksi veneistä, joissa on "vain" yksi peräranka (esim. Folkkari). Englanti on puolestaan venesanstoltaan varsin monipuolinen kieli, mutta ei aivan yhtä eksakti kuin ruotsi. Esimerkiksi deadwood saattaa yhtä hyvin tarkoittaa koko emäpuuta kuin pientä puukölin täytepalaa (kuollut puu). Lievä sekavuus saattaa johtua myös siitä, että amerikanenglanti ja perinteisempi versio poikkeavat sanastollisesti jonkin verran toisistaan (esim. franc board - free board).

## 5

## JÄSENET - MEDLEN

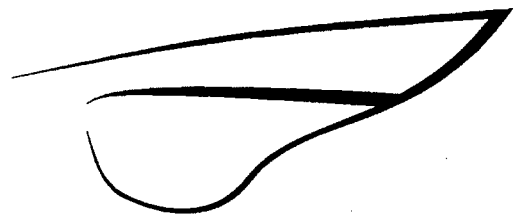
Åkronen Anssi	Våglek	Pitkäsillanranta 5A13	00530	Helsinki	90-624211	90-7732317
Ålander Reima	Why Not	Steniuksentie 21 A 9	00320	Helsinki	90-8036833	90-575437
Åuer Eroll	Going	Särkiniementie 15 A	00210	Helsinki		90-674277
Björkroth Rolf	Röde Orm	Kalevagatan 42 A 19	00180	Helsingfors	90-6947511	90-6121590
Backman Björn	Liss-Gun	Tähdennontie 6	02240	Espoo	90-6801011	90-8042914
Danker Anders	Vifem	Murkiogatan 15 A	20740	Åbo		921 2425742
Ericsson Christoffer H.		Främlingsgatan 1 B	00140	Helsingfors		
Ericsson Tage	Signe	Västerlånggatan 76 2 tr.	11129	Stockholm		
Förnäs Riggert		Ollasvägen 12	02940	Esbo		90-862121
Granberg Karl-Olof		Nordvästpassagen 17 A	00200	Helsingfors		90-679790
Gyllenbögel Gustav	Going	Kaserngatan 8 A	00140	Helsingfors		90-634069
Helzen Jan	Albertina	Högbergsgatan 71	11854	Stockholm		
Håkansson Harri	Röde Orm				920-403355	
Jokinen Kiira	Why Not	Punavuorenkatu 15 B 48	00150	Helsinki	90-632283	90-663903
Jokinen Merja	Why Not	Punavuorenkatu 15 B 48	00150	Helsinki	90-1462643	90-663903
Kipinöinen Kari	Ann	Sydmo 2	21600	Parainen		
Kuusisto Kari	Why Not	Kirkkokatu 5 B 37	00170	Helsinki		90-171992
Laaksonen Timo		Kakskerrantie 59	20900	Turku		
Leino Tiina	Aloha	Luukkaanrinne 24	53300	Lappeenranta		
Leskinen Jussi	Why Not	Punavuorenkatu 15 B 48	00150	Helsinki		90-663903
Leskinen Sirkka	Why Not	Björkhagen	01120	Västerskog	90-596450	90-8779573
Malmström-Olof	Diana	Stålarmsgatan 5 C 30	20810	Åbo	921-74261	921-2342054
Mattila Reijo	Birgitta	Mannerheimintie 108 A 14	00250	Helsinki		90-414563
Mattson Henrik	Going	Engelplatsen 21 A	00150	Helsingfors		90-636764
Mellin Anita	Eystra	Svinhufvudsvägen 15 C	00570	Helsingfors	90-6848565	90-6848250
Mellin Lasse	Eystra	Svinhufvudsvägen 15 C	00570	Helsingfors		90-6848250
Mustelin Göran-Fredrik		Slotsgatan 37	20100	Åbo		
Nordfors Terttu	Rose-Marie	Lumikonkatu 1 C	20240	Turku		
Nordgren Anders	Magdalen	Porthansgatan 6 A 14	20500	Åbo		921-327977
Nordlund Ivar	Blåtunga	Bryggerigatan 15	10600	Ekenäs	911-26311	911-2461190
Nordström Lennart	Diana	Sofiegatan 4b D 27		Åbo		921-308059
Nurmio Juha	Marina	Murtomäentie 5 A 2	33470	Ylöjärvi		
Oksanen Petteri	Carola	Vanha Hämeentie 19 A 7	20540	Turku		
Olin Johan	Blåtunga	Stationsvägen 8	10600	Ekenäs		911-2412386
Peltonen Heikki	Våglek	Portimopolku 4 B 29	00800	Helsinki		90-785588
Rautapää Jorma		Hiidenkiukaantie 3 D	00340	Helsinki	90-13421333	90-488480
Reincke Carolus	Lill-Ulla	Korpasbackavägen 11 A	00300	Helsingfors		90-4362428
Reincke Harriet	C'est la vie	Gråmarböle,Alfs	10120	Täkter		90-2194581
Romppainen Leena	Barbro	Jääkärinkatu 6 A 18	00150	Helsinki		90-663645
Rosendal Ola	Zorina					
Ryti Sami	Why Not			Espoo		90-8037984
Räsänen Heikki	Våglek	Temppelikatu 12 A 24	00100	Helsinki		90-496972
Röberg Stig	Linda	Rautkärrsgatan 8	20740	Åbo		90-361248
Sahlstein Sakari	You-Too	Koulukatu 21 C 55	20100	Turku	921-693398	921-302303
Salokangas Wisa	Liss-Gun	Tontunmäentie 25 E	02200	Espoo	90-452811	90-425792
Saxberg Tom	Ghita	Ojakatu 1 C 7	33100	Tampere	931-	931-128033
Schauman Göran	Eystra	Norrsvängen 21 B	00200	Helsingfors		90-679788
Sihvoin Lasse	Barbro	Jääkärinkatu 6 A 18	00150	Helsinki		90-663645
Simberg Kai	Ghita	Westendsvägen 48-50 B 18	02160	Esbo		90-4208582
Simelius Cecilia		Lilla Robertsgatan 4-6 N 78	00130	Helsingfors		90-633543
Simelius Mikael		Lilla Robertsgatan 4-6 N 78	00130	Helsingfors		90-633543
Sistonen Markku	Birgitta		00820	Helsinki		
Svartström Robert	Eystra	Villanella	01100	Östersundom	90-8779781	
Vehkakoski	Jarmo	Why Not		Espoo	90-556217	90-595841
Wiiala Christian	Ghita	Norrsvängen 43 A 4	00200	Helsingfors	914-7421	90-673136
Wilenius Tom	Why Not	Auroragatan 13-A	00100	Helsingfors	90-6940814	90-448597
Wolff Kristian	Ghita	Kuunsäde 6 D 70	02210	Espoo		
Worsoe John	Röde Orm	Gäddvägen 2 D	02170	Esbo	90-75781	90-4524710
Vuorinen Antti	Inga-Lill		29100	Luvia		939-581407

## BÄTREGISTER - VENEREKISTERI

L-1	Marina	Juha Nurmio		9.21	1.80	1.88	21.47	H.Robert	Åbo Båtvarf	Åbo	1936	H
L-2	Barbro	Lasse Sihvoin	HSS	9.31	1.90	1.60	20.77	G.Stenbäck	Åbo Båtvarf	Åbo	1936	K
L-3	Why Not	Jussi Leskinen	HTPS	9.10	1.82	1.83	21.68	B.Slotte	Jakobstads		1936	PK&K
L-4	Birgitta	Markku Sistonen	HTPS	9.28	1.79	1.85	21.72	N.Björk	Pahan.Venev.	Turku	1938	K
L-5	Ghita	Christian Wiiala	NJK	9.26	1.88	1.69	20.90	G.Stenbäck	Åbo Båtvarf	Åbo	1937	K
L-9	Signe	Tage Ericsson	DMSK	9.56	1.77		19.50	J.Lindblom	Pahan.Venev.	Turku	1937	H
L-10	Carola	Petteri Oksanen	TTPS	9.56	1.80		19.58	G.Kyntzell	Wilenius	Borgå	1937	H
L-11	Eros	Pontus Lindberg	ASS	8.94	1.70	1.70	21.27	T.Holm	Blekhholmens	Helsingfors	1937	H
L-13	Inga-Lill	Antti Vuorinen	SSP	9.28	1.78	1.90	21.51	G.Kyntzell	Wilenius	Borgå	1939	H
L-17	Aloha	Tiina Leino	LRPS	9.17	1.84		20.69	E.Olofsson	Forsströms	Helsingfors	1941	H
L-18	Magdalen	Anders Nordgren	ASS	9.23	2.06	1.65	19.30	J.Lindblom	A.Poikolainen	Turku	1944	K&H
L-19	Marianne	Timo Laaksonen	TTPS	9.11	1.94		22.41	J.Lindblom	Åbo Båtvarf	Åbo	1941	H
L-20	Vifem	Anders Danker	GK	9.12	1.90	1.85	21.91	J.Lindblom	Åbo Båtvarf	Åbo	1941	PK&K
L-21	C'est la vie	Harriet Reincke	ESF	9.30	2.06	1.65	19.41	J.Lindblom	A.Poikolainen	Turku	1943	PK
L-22	Zorina	Ola Rosendal	ASS	9.20	2.05	1.65	21.50	J.Lindblom	A.Poikolainen	Turku	1945	T
L-24	Rose-Marie	Terttu Nordfors		9.28	2.04	1.70	19.48	J.Lindblom	A.Poikolainen	Turku	1943	H
L-26	Going	Gustav Gyllenbögel	NJK	9.19	1.72	1.70	21.42	T.Holm	Holms Yach	Gamleby	1938	K
L-27	Linda	Stig Röberg	ASS	8.65	1.79		21.50	J.Lindblom	Laiivateollisuus	Turku	1948	K
L-28	Albertina	Jan Helzen	ÅSS	9.15	1.80	1.50	19.10	R.Andersson	Vaxö Båtvarv	Waxholm	1939	H
L-29	Diana	Olof Malmström	ASS	8.54	1.81	1.80	21.61	G.Kyntzell	Wilenius	Borgå	1948	K
L-30	Eystra	Lasse Mellin	BS	9.33	1.75	1.90	22.00	T.Sunden	Arendals	Göteborg	1940	K
L-31	Lill-Ulla	Carolus Reincke	NJK	9.00	1.80	1.61	22.58	T.Sunden	Arendals	Göteborg	1945	K
L-32	Våglek	Heikki Peltonen	SuPS	9.10	2.01	1.62	21.01	G.Hamre	Ernst Öman	Västerås	1947	K&H
L-33	Röde Orm	John Worsöe	NJK	9.48	1.78	1.76	20.46	R.Sherman	Hj. Johansson	Långedrag	1941	K
L-34	Blåtunga	Ivar Nordlund	SuPS	8.51	1.77	1.54	21.85	R.Sherman	Arendals	Göteborg	1946	K
L-35	Liss-Gun	Visa Salokangas	NJK	8.90	1.70	1.70	21.04	A.Laurin	Kungsörs	Kungsör	1942	K
L-36	You-Too	Sakari Sahlstein	ASS	8.40	1.86	1.7	22.00	T.Sunden	Arendals	Göteborg	1942	K
S-63	Ann	Kari Kipinöinen	MST	9.26	1.90	1.81	20.57	R.Sherman	Hj. Johansson	Långedrag	1942	.H

## KAIKKI VENEEN KORJAUksesta JA KUNNOSTUKSEsta

PUUTYÖT  
MAALAUSTYÖT  
LASIKUITUTYÖT  
TELAKOINTI  
TALVISÄILYTYS



*Vuosien kokemuksella pidämme huolta veneestäsi!*

**JOUKO LINDGREN OY**

PUHELIN 90 - 694 4008  
TELEFAX 90 - 694 4634

TALLBERGINKATU 1, N-HALLI

00180 HELSINKI, SALMISAARI

NOKIA-KAAPELITEHTAAN SISÄPIHA

# 5.5

## MITTASÄÄNTÖ

Matti Muoniovaara

New York Yacht Clubissa *Nathanael Herreshoff* laati vuonna 1902 säännön: Universal sääntö

$$R = \frac{L \cdot \sqrt[2]{S}}{5 \cdot \sqrt[3]{D}}$$

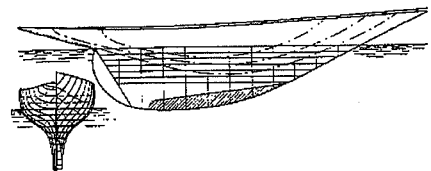
Säännössä oli mukana uppouma (D) ja pituuteen (L) lisättiin 1/4 leveydestä pienentämään veneiden litteitä päitä. Purjepintaalaa rajoitettiin rankaisulla jos sen neliöjuuri oli 35% suurempi kuin pituus. Alettiin kontrolloida uppouman ja pituuden suhdetta. Uutena tekijänä säännössä on uppouma, jota säädeltiin ulkopuolisella ballastilla ja se ripustettiin kölin alaosaan. Tuloksena oli jäykempi alus, jonka purjepintaa voitiin lisätä ja täten saavuttaa suurempi nopeus. Herreshoffin "jahdin" synty oli ideaalirungon etsimisen päätös ja sen suunnitteluperiaatteet ovat voimassa yhä tänään (Marchaj).



Suunnittelijat lopulta päätyivät siihen lopputulokseen, että rungon konstruointi tulisi perustua seuraavien kolmen tekijän optimaaliseen kompromissiin (Marchaj, 1962, s.):

- 1) Muodon antama minimivastus
  - 2) Kitkan aiheuttaman vastuksen minimointi
  - 3) Maksimi stabiilisuus (jäykkyys)
- Nämä vaatimukset ovat keskenään

riitaiset. Pitkällä ja kapealla aluksella on luonnollisesti pieni muotovastus (1), mutta samaan aikaan pieni stabiilisuus (3) ja se ei pysty kantamaan paljon purjeita. Raskaan ballastin käyttäminen stabiilisuuden lisäämiseksi johtaa suurempaan syväkseen, kasvavaan kitkan aiheuttamaan vastukseen (2) ja aallonmuodostukseen. Toisaalta stabiilisuuden kasvattaminen lisäämällä leveyttä tekee aluksesta vähemmän hoikan näin lisäten muotovastusta. GLORIANA (46foot Class) oli loistava esimerkki Herreshoffin intuitiosta ja hänen aikalaisensa eivät ole juuri pystyneet parantamaan hänen työtään. Kohti pienempiä veneitä.



Pyrkimys pienempiin ja kevyempiin veneisiin jatkui edelleen ja alkuperäinen 5.5sääntö syntyi lopulta jo vuonna 1912 Englannissa kun joukko veneen omistajia muodosti Small Boat Racing Associationin (SBRA), jonka tarkoituksena oli purjehtia kilpaa pienemmillä veneillä kuin mitä Yacht Racing Association (YRA) siihen aikaan suosi. Kilpapurjehduksen leviämisen takia tarvittiin jo silloin pienempiä ja halvempia veneluokkia. Laadittiin SBRA-sääntö jonka mukaan suunniteltiin 18 jalan luokan vene (18 Foot Restricted Centerboard Class, Harvey Flint: "Yacht Racing", 1949, s.109), mutta ensimmäinen maailmansota tuli väliin.

Charles E. Nicholson puki kaavan seuraavaan muotoon:

SBRA sääntö

$$R = \frac{L \cdot \sqrt[2]{S}}{3 \cdot \sqrt[3]{D}} + \frac{L + \sqrt[2]{S}}{4} = 18 \text{ FT}$$

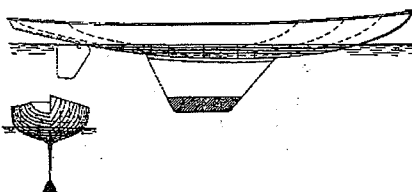
Huomaamme, että säännön ensimmäinen osa muistuttaa Herreshoffin Universal sääntöä ja jälkimmäinen osa Seawanhaka sääntöä.

Missä luokassa Amsterdamin olympialaisissa hopeamitalin voittanut perämies purjehtii edelleen aktiivisesti (huom. vuosi 1979)? Norjan Kuningas Olavi (kuoli 1992), silloinen kruununprinssi, voitti tämän hopeamitalin kuutosluokassa 1928.1971 hän oli kolmas 5.5 MMkilpailuissa Oyster Bayssa, Long Islandilla ja jälleen kolmas vuonna 1976 Hankössä Norjassa. 1978 hävisi hän täpärästi Olav Cupin Hankössä ja päätyi seitsemänneksi kun maailmanmestaruus ratkaistiin meriradoilla Sandhamnin ulkopuolella. Seuraavassa tarkastellaan millainen vene 5.5 on.

### Mittasäännön synty

1882 Amerikassa mittasääntöihin otettiin toiseksi merkittäväksi seikaksi purjepintaala (S) veneen leveyden (B) sijaan. Purjepinta oli pituuden (L) jälkeen toiseksi tärkein tekijä nopeuden suhteen. Uusi sääntö vuodelta 1882 oli: Veneiden rungot suunniteltiin leveiksi ja keveiksi eli leveyttä lisäämällä saatiin jäykempi vene ja painoa voitiin pudottaa. Myöskin keveissä ja matalasyväyksissä rungoissa tarvittiin pienempi purjepintaala (S).

$$R = \frac{L \cdot \sqrt[2]{S}}{2}$$



# 5.5

risti Vuonna 1933 Royal Corinthian Yacht Club pyysi *Malden Heckstall Smithiä* laa-  
timaan klubille oman 5metrin säännön.  
Veneitä rakennettiin sinä vuonna vain  
viisi kappaletta ja ne kilpailivat  
Burnhamissa. Myöhemmin veneitä ei  
kuitenkaan enää rakennettu. Yhden ve-  
neistä, nimeltään PINKUS (# 3), suun-  
nitteli *Laurent Giles*. Veneen mitat: Loa  
9.16, Lwl 5.74, Beam 1.67, Draught 1.44,  
Displacement 1574 ja Sail area 23.69.  
Vene poikkesi jonkin verran Int 5 metrin  
luokasta. Pituus oli melkein sama, vene  
oli kapeampi ja syväys oli suurempi hu-  
olimatta siitä, että veneet kilpailivat  
Crouchjoella, missä oli matala vesi. Pur-  
je ala ja sen korkeus oli melkein sama.  
Royal Corinthian Yacht Club 5 metrin  
sääntö

$$R = \frac{L \cdot \sqrt[3]{S} \cdot \sqrt[3]{D}}{10} + \frac{L \cdot \sqrt[3]{S}}{4} = 5m$$

Em. säännöistä mentiin myöhemmin  
IORsääntöihin ja 5.5metrin sääntöön.  
Vertailun vuoksi Int. 5metrin sääntö vuo-  
delta 1929:

$$R = \frac{L + \sqrt[3]{S} \cdot F - 0.5 \cdot B}{2} = 5m$$

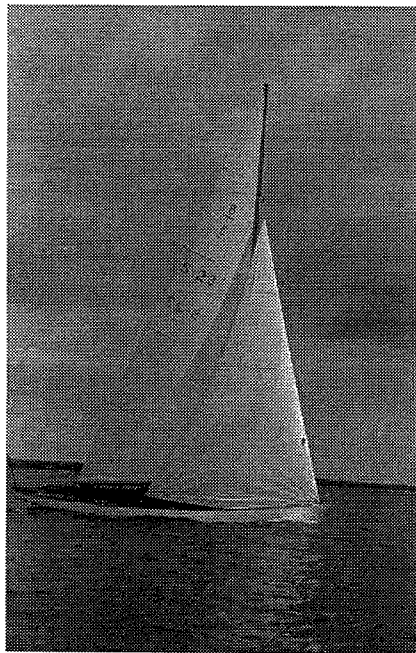
International Rule:

$$R = \frac{L + 2d + \sqrt[3]{S} \cdot F}{2.37} = 6m - 12m$$

## Lopullinen sääntö syntyy

Toisen maailmansodan jälkeen 5.5:n aika  
oli vihdoinkin tullut kun tarvittiin uusia kan-  
sainvälisiä luokkia, joiden veneet olivat  
kevyempiä, pienempiä ja ennenkaikkea  
halvempia. Amerikan Cupissa siirryttiin  
isoista Jveneistä ”pieniin” ja radikaalisti  
halvempiin 12 metrisiin Rsäännön ve-  
neisiin.

Olympialuokissa oli pitkään ollut ten-  
denssi kohti pienempiä veneitä. R 12 ja  
10 purjehtivat olympialaisissa viimeisen  
kerran vuonna 1920, R 8 1936, R 6 1952,



R 5.5 1968 ja Louhi 1972. Jäljellä on  
vielä kalliina pidetyn 5.5:n syrjäyttänyt  
Soling. Vuonna 1956 5.5 oli suurin vene  
olympialaisissa.

Uutta sääntöä ehdottivat Englannissa  
*Malden Heckstall Smith* ja *Charles E.  
Nicholson*. Vanha SBRSääntö muokattiin  
uudelleen ja tuloksena oli uuden vene-  
luokan, 5.5m, sääntö. Veneen  
kilpailullinen arvo on esitetty seuraavas-  
sa kaavassa:

Mittaluku ei saa ylittää 5.5 metriä

L = veneen pituus metreissä 82.5 mm  
vesilinjan yläpuolella, johon on lisätty  
keulan ja peräosan muodoista aiheutuvat  
mitat.

S = Mitattu purjeala neliömetreissä. Purje-  
alaan mitataan vain todellinen ala, ei kut-  
ten useissa muissa säännöissä, joissa  
mitataan vain keulakolmio ja purjeala  
suhteutetaan siihen. Keulapurjeena käy-  
tetään vain fokkaa. Pienin purjeala on  
26.5 m<sup>2</sup> ja suurin 29.0 m<sup>2</sup>.

D = Uppouma kuutiometreissä. Veneen  
paino saa vaihdella 1742 kg:n ja 2050  
kg:n välillä.

Veneen suuri syväys on 1.35 metriä. Tämä  
mitta on hiukan liian pieni. Syynä siihen,  
kun sääntö hyväksyttiin IYRU:ssa oli  
hollantilaisten vaatimus syvyyksen ra-  
joittamiseksi jotta veneellä voisi purjeh-  
tia Hollannin matalilla vesillä. Hollanti-  
laiset eivät kuitenkaan koskaan rakenta

neet yhtään 5.5:sta!

Suurin leveys on vähintään 1.900 metriä.  
Purjeplaani on korkeintaan 11.1 metriä ja  
keulakolmion maksimikorkeus on 8.88  
metriä kannen sivulta miattuna.  
Föörstaagin etäisyys mastosta (Jmitta)  
saa olla korkeintaan 50% purjealan  
neliöjuuresta.

Vapaalaidan korkeuksien keskiarvo pi-  
tää olla vähintään 0.63 metriä.

Kölin minimipaksuus on vähintään  
150 mm.

Pyöreän maston halkaisija puolessavä-  
lissä on 11.5 cm, kannen kohdalla 10.9  
cm, fokan nostimen kohdalla 9.2 cm ja  
topissa 5.8 cm. Soikeissa mastoissa  
poikkisuuntaista halkaisijaa voi pienen-  
tää 10% ja maston poikkileikkauksen  
pintaala ei saa olla pienempi kuin pyöre-  
än maston. Maston kärkipaino (tip weight)  
on vähintään 16 kg. Paino mitataan mas-  
ton yläpurjemerkin kohdalta vaaka-  
asennossa kun kannen kohta on tuen pääl-  
lä. Isonpurjeen puomin maksimikorkeus  
on 152 mm ja minimileveys 38 mm.

Miehistoluku on kolme henkeä.

Veneet eroavat toisistaan vesilinjan pi-  
tuuden, uppouman ja purjealan suhteen.  
Sääntö kontrolloi näitä muuttujia siten,  
että jos pituutta lisätään muuttamatta  
uppoumaa on purjealaa pienennettävä ja  
pään vastoin. Säännön puitteissa on mah-  
dollista konstruoida veneitä, joilla on  
hyvin erilaiset ominaisuudet. Esimerkki-  
nä kovaan tuuleen suunniteltu vene A ja  
kevyeseen suunniteltu vene B. Chaje III  
edustaa jokasään (allround) venettä:

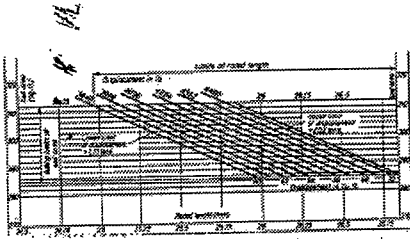
	L (m)	D (m <sup>3</sup> )	S (m <sup>2</sup> )
Vene A	8.153	1.982	26.570
Vene B	7.620	1.699	28.893
Chaje III	7.800	1.985	29.000

IACC säännön sukulainen!

Viimeisin *Douglas Petersonin* vuonna  
1992 suunnittelema ja *Melgesin* rakenta-  
ma sarjavalmisteen lasikuiturunko pe-  
rustuu Amerikan Cupin veneiden suun-  
ittelun yhteydessä saatua datatietoon.



# 5.5



## Evolution tulos

100 vuoden kehityksen jälkeen mitta-säännöt ovat nyt hyvin monimutkaisia ja pyrkiivät kahteen vastakkaiseen päämäärään (Marchaj):

- 1) Tuottaa tietoon ja kokemukseen perustuva matemaattinen kaava, joka ilmaisee jahdin kilpailullisen arvon eli sen mahdollisen suorituskyvyn ja rohkaisee kehittämään merikelpoisen aluksen.
- 2) Rakentaa nopein alus käyttämällä hyväksi säännön heikkoja kohtia piittaamatta rakenteellisesti epäterveistä piirteistä.

Rakenteellisilta näkökohdiltaan jakaa Marchaj kaikki kilpurajoneet kolmeen luokkaan:

- 1) Vapaa (Free)
- 2) Rajoitettu (Restricted)(Jveneet, Maxit, IOR,IACC, 12mR6mR, 5.5m,Int.5m, Avene, SK:t jne)
- 3) Yksityyppi (Onedesign)(Soling, Tempest, IOD, Louhi, Star, H-vene, F, Hai, Knarr, FD, 505, 470, Finn jne)

Ne eroavat toisistaan siinä missä määrin rakenteiden ja mittojen säännöt ja määräykset rajoittavat niiden suunnittelua. Toleranssit ovat selvästi pienimmät yksityyppiluokissa koska tarkoituksena nimenomaan on testata ruorimiehiä ja miehistöjä. Kahdessa muussa luokassa annetaan suuremmat liikkumisvapaudet suunnittelijoille, rakentajille ja jopa miehistöille parantaa ja kehittää veneidensä kilpailuominaisuuksia. Vapaiden ja rajoitettujen luokkien mittasääntöjen parametrit (muuttujat) ovat edesauttaneet suunnattomasti teknisessä kehityksessä kautta koko purjehdushistorian.

Klassiset ratakilpailuun tarkoitetut uppoumaveneet ovat saavuttaneet mitta-suhteittensa tarkkaan määräämät rakenteelliset rajansa, joita on enää vaikea ylittää. 5.5 tulee jäämään kokoluokassaan historiaan tämän kehityksen erääksi päätepisteeksi. Nykyään veneiden takilat

ja purjeet ovat lähes identtiset ja rungon muodot on tutkittu läpikotaisin. Ainoa pieni mahdollisuus parantaa ja tutkia on kölin ja peräsinlavan muotoa ja niiden pintaalojen suhdetta. Saman mittaluvun veneiden nopeuksien ero nousee vain muutamaan prosenttiin. Ja tulevaisuudessa se on vielä vähemmän. Tekijä, joka tulee enemmän määräämään kilpailussa on näin ollen miehistö.

## 5.5:n suorituskyvystä

Rungon ominaisuudet suuremmilla nopeuksilla avotulessa

Marchaj käyttää kirjassaan veneen nopeuden kuvaamiseksi seuraavaa kaavaa: Nopeus/pituus suhdeluksi:

$$v_s / \sqrt{VL}, \text{ jossa}$$

$$v_s = \text{veneiden nopeus solmuissa}$$

$$L = \text{vesilinjan pituus jaloissa}$$

Kun nopeus/pituussuhdeluku on nollan ja 0.7 välillä vastus kasvaa suunnilleen nopeuden neliön suhteessa. Kun mennään 0.7:ään aallonmuodostuksella on enemmän merkitystä ja suhteellinen vastus kasvaa nopeammin suhteessa nopeuden kasvuun. Suhdeluvun ollessa 1.1 vastus voi nousta nopeuden 3, 4, 5 tai jopa 6:n potenssin suhteessa erityisesti raskasuppoamaisissa veneissä. Esimerkiksi kun vauhti kasvaa 7 solmusta 8 solmuun (14.3%) eteenpäintyöntävän voiman täytyy kasvaa noin 145%. Suuremmat nopeudet tekevät tämän tilanteen pahemmaksi, kun samaan aikaan veneen stabiilisuus, kyky kantaa purjeita tai rungon ja takilan kestävyys rajoittavat eteenpäintyöntävän voiman kasvattamista.

Rungon rakenteiden ja takilan lujuuden rajoitukset pätevät erityisesti 5.5:een ja Louheen, joita voidaan helposti ylläsiittää puolimyötäisellä legillä kun miehistö ajaa sen läpi purjeita vähentämättä.

Kaikkein edullisimmissa olosuhteissa parhaimmat raskasuppoamaiset veneet voivat saavuttaa avotulessa maksiminopeuden  $v_s = 1.4^2 VL$ . Nopeimmat koskaan rakennetut purjealukset (ennen IACC veneitä), Jveneet saavuttivat ihanteellisissa olosuhteissa nopeuden, joka on  $1.45^2 VL$ .

Hyödyllinen kriteeri verrattaessa veneiden kykyä saavuttaa suuria purjehdus-

nopeuksia on uppouman ja pituuden suhdeluksi:

$$D / (L / 100)^3, \text{ jossa}$$

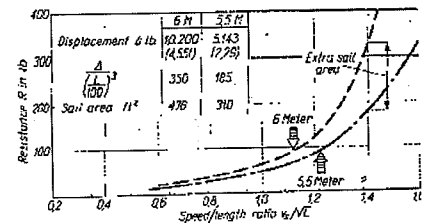
D = uppouma long tonneissa

L = vesilinjan pituus jaloissa

$$1 \text{ long ton} = 2240 \text{ lb} = 1016 \text{ kg}$$

$$1 \text{ ft} = 0.3048 \text{ m}$$

Kun käytämme tätä suhdelukua täytyy pitää mielessä se, että kun D on vauhtia pienentävä tekijä, L on vauhtia lisäävä tekijä.

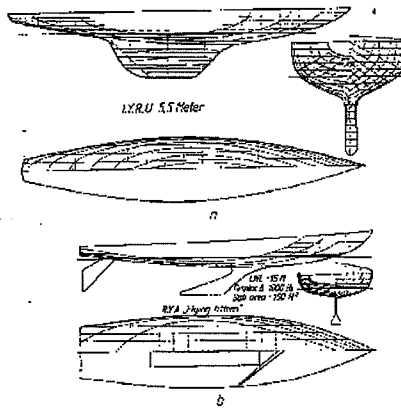


Kaavio näyttää kuinka tärkeä tämä suhdeluksi on vertaamalla kuutosen ja 5.5:n vastuskäyrää niiden purjehtiessa pystyasennossa. Molemmilla veneillä on samanlainen n. 23 jalan pituinen LWL, mutta kuutosessa on kaksinkertainen uppouma. Kuutonon on tyypillinen raskasuppoamainen vene. 5.5, kuitenkin, edustaa enemmänkin kevytuppoamaista venettä. Tämä ero antaa kevyemmälle alukselle edun kovemmissa tuulissa (so. suuremman nopeus/pituus suhdeluksi). Molemmat veneet voisivat saavuttaa suhteellisen nopeuden  $v_s = 1.4^2 VL$ , mutta tähän tarvitaan eteenpäintyöntävän voimana 5.5:ssa n. 180 lb., ja kuutosessa n. 325 lb. Jos eteenpäin työntävä voima suhteutetaan purjepintaalaan tarvittaisiin kuutosessa 83% suurempi purjepintaala kuin 5.5:ssa tasapainottaakseen suuremman uppouman tuoman negatiivisen vaikutuksen. Todellisuudessa kuutosen purjepintaala on vain 53% suurempi kuin 5.5:n ja näin ollen tulee häviämään nopeammalle 5.5:lle.

Kaaviossa 1 voidaan nähdä, että molemmat käyrät sekä 5.5:n että kuutosen käännyvät ylös äkkiä, osoittaen lisääntyvää aallonmuodostusta. Tämän taitekohdan ulkopuolella 5.5:n käyrän kulma ei ole kuitenkaan niin jyrkkä kuin kuutosen:

# 5.5

tämä kertoo että sen nopeuden vastusraja ei ole niin suuri. Kuutoseen verrattuna 5.5 onkin pienempää aaltoa muodostava. Hydrodynaamista vastusta voidaan vähentää veneissä, joiden LWL on vähemmän kuin 30 jalkaa. Kuitenkaan 5.5:lla ei ole mahdollisuutta saavuttaa plaanausnopeuksia, koska sen uppouma/pituus suhdeluku on liian suuri. Plaanaaminen on ominaista suurille nopeuksille ja sen saavuttaa vain draamaattisesti pienentämällä rungon pulteutta. Vastaavasti silloin merikelpoisuusominaisuudet huononevat.



Kuvassa on Flying Fifteen ja 5.5, joka on tyyppillinen I.Y.R.U.:n luokka. Veneiden märkäpinnan ja vesilinjan vertailu varsinakin keskiosan takapuolella on erikoisen opettavainen.

Uppouma/pituus suhdelukuja:

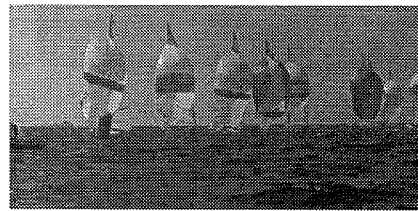
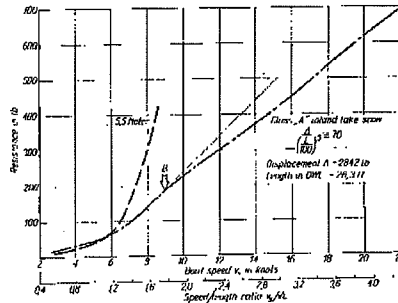
R 6	$4.554 / (23/100)^3 = 350$
R 5.5	$2.296 / (23/100)^3 = 185$
Flying 15'	$0.447 / (15/100)^3 = 132$
A Scow	$1.269 / (26.3/100)^3 = 70$

Uppouma/pituussuhdeluku

$D / (L / 100)^3 = 150$  on plaanaavien veneiden ylin raja.

Kaaviossa 2 on näytetty Aluokan Scow:n ja 5.5:n vastuskäyrät suhteessa nopeuteen. Kaavio näyttää 5.5:n käyrän, jossa koroostuu kuinka paljon saavutettavissa olevaan nopeuteen vaikuttaa hydrodynaamisen vastuksen lisäysasteen väheneminen. Kun eteentyöntävä voima kaksinkertaistuu 200:sta 400:aan 5.5 nopeus nousee 7.3 solmusta n. 8.5 solmuun, so. 16.5%. Samoissa olosuhteissa nopeuden lisäys Scow:ssa on 9.3 solmusta 14.7 solmuun, eli 58%.

Kaikki edellä esitetyt esimerkit koskevat pystyasennossa kulkevia aluksia ikäänkuin ne slööräisivat tai lenssaisivat, jolloin pääasialliset vastustekijät ovat aallonmuodostus ja pinnan kitka.

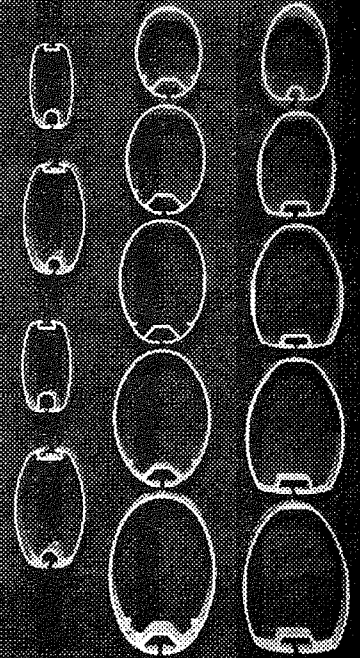


## Avotuuliominaisuuksista

Lenssillä voidaan keveissä tuulissa saavuttaa suuri etumatka leikkaamalla paljon. Nostamalla kurssia ylämerkillä todelliseen tuuleen nähden 40° saavutetaan jopa 60% suurempi vauhti kuin ajamalla suoraan alamerkille. Matka piteni 30% ja ajassa voitettiin kuitenkin 19%. Kovemmissa tuulissa leikattiin vastavasti 30°<sup>MD</sup>, nopeus kasvoi vain 10%, matka kasvoi 15.5% ja ajassa hävitettiin 5%.

Tuloksien ero johtuu pääosin siitä, että hydrodynaamisen vastuksen käyrä nousee jyrkästi kun kölivene purjehtii kovemmassa tuulella maksimirunkonopeudellaan. Silloin nopeusvaihtelut ovat mitättömiä, vaikkakin leikkaaminen myötätuulella lisää huomattavasti aerodynaamista voimaa. Nämä purjehduskokeet osoittivat myös, että merenpinnan olosuhteet vaikuttivat etuihin, jotka saavutettiin tällä tekniikalla. Kuoppaisella merellä saavutetut edut olivat vähäisempiä, kun taas tasaisella merellä parhaat tulokset saavutettiin kun leikkauskulma oli 30°:een ja 40°:een välillä todelliseen tuuleen nähden. Yleisesti sopivan leikkauskulman valintaan vaikuttaa veneen yksilölliset laatuominaisuudet. (Marchaj)

# VENE OY BREMER



## Mastoja

joka

lähtöön

Isonsarvastontie 6

00840 Helsinki

puh. (90) 698 3665

fax (90) 698 5965

# 5.5

## Rungon ominaisuuksia luovittaessa

Luovittaessa asiat monimutkaistuvat. Kryssissä suuresta uppoumasta on paljon hyötyä. Kaseilla ja kuutosilla on tässä suhteessa suurin suorituskyky uppoumasta, rungon kapeudesta ja suuresta genuasta johtuen. Niiden kohtauskulma tuuleen sorto pois laskien on 22°. 5.5:n, joka käyttää fokkaa, kulmaksi saadaan 25°. Jyrkässä aallokossa taas 5.5:sen kryssiominaisuudet parantuvat suhteessa kasiin ja kuutoseen enemmän

johtuen kevyemmästä uppoumasta. Davidsonin laboratoriossa v. 1962 5.5:n mallia tutkittiin allaskokeissa. Näissä kokeissa kallistusta vaihdeltiin, sortokulman ollessa 4<sup><sup>M></sup> ja nopeuden ollessa 1.2 VL (Marchaj).

A	0°	10°	20°	30°
B	80%	74%	69%	62%
C	20%	26%	31%	38%
	100%	100%	100%	100%

A=Kallistus

B=Kölin sivuvoima

C=Rungon sivuvoima

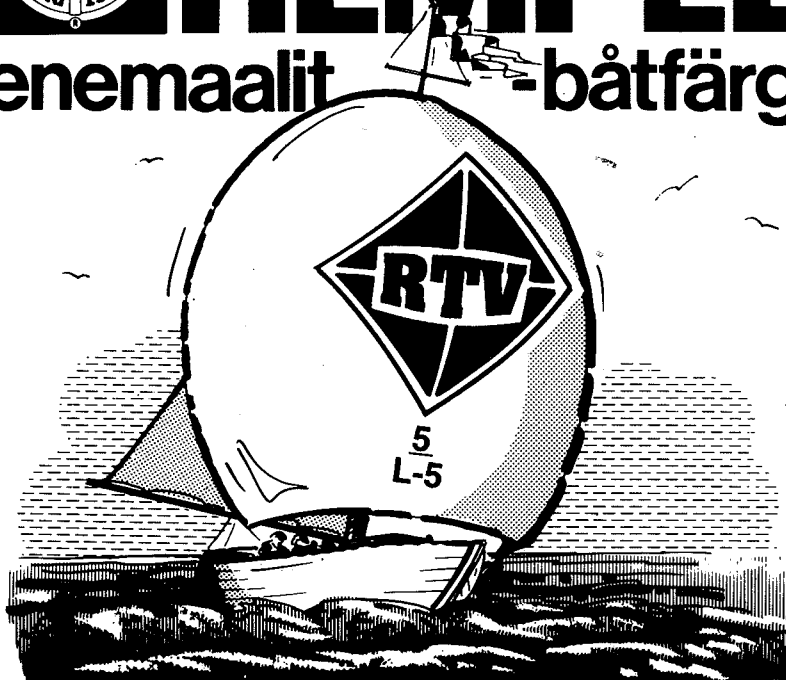
Taulukosta huomaa, että kölin osuus kallistuksen kasvaessa pienenee ja rungon osuus kasvaa. Kun kölillä on suurempi vaikutus tuuleennousukykyyn kuin rungolla tulisi venettä purjehtia mahdollisimman pystyssä. Miehistö roikkuu hihnoista laidan ulkopuolella kuten Stareissa ja Solingissa. Roikkumista ruvettiin harrastamaan vasta 70luvulla kun veneisiin tuli itseskuuttaavat fokat ja kaikki säätönarut johdettiin pareittain molemmille sivukansille miehistön käsien ulottuville.

• TAPETER • MATTOR • PARKETT • KAKEL • FÄRG



# HEMPEL

## venemaalit -båtfärger



Renoverar hela hemmet

# RTV-YHTYMÄ

Martinsbrovägen 2 (Esbo)  
tel. 804 1900  
Öppet vard. 10-20.00, lö 10-15

Petikkovägen 5 (Ring III, Vanda)  
tel. 853 1133  
Öppet vard. 8-19.00, lö 9-14

Arkadiagatan 31 tel. 491 524  
Öppet vard. 8-17.00, fr 8-18.00;  
lö stängt

Sägaregatan 23 (Hertonäs)  
tel. 755 4544  
Öppet vard. 8-17.00, fr 8-18.00,  
lö 9-13.00

RIIHIMAKI • HELSINKI • HYVINKÄÄ • LOHJA • LAHTI • PORVOO • VANTAA • PETIKKO • NOKIA • KANGASALA • TAMPERE



# 5.5



## SCHOONER PREMIUM - KIINANÖLJYLAKKA

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

Schoonerin pohjana on kiinanpuuöljy, jonka lisäksi se sisältää UV-stabilisaattoreita, jotka ovat maali-tekniikan viimeisimpiä saavutuksia. Tällä tavoin se yhdistää parhaiden perinteisten öljylakkojen täyttävyyden ja levitysominaisuudet nyky-tekniikan antamaan lisäsuojaan auringolta ja meriolosuhteilta.

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

MYynti ALAN LIIKKEISTÄ KAUTTA MAAN

Maahantuojana:  **MARITIM**  
Veneentekijäntie 1, 00210 Helsinki, Puh. (90) 673 331

CLASSIC SINCE 1927

**VOLVO**



# 5.5

## FEMFEMMORNA I HANKÖ SOMMAREN 1993

Markus Mannström (Goldpokalvinnare från året 1985)

I början av juli seglades det om Guldpokalen, Hankö Hotell Cup, Kinga Olav Cup och klassens världs mästerskap i hankö, Norge. Ett trettiotal båtar ställde upp och totalt var 8 nationer representerade. KNS stod för arrangemangen av samtliga seglingar.

Hankö, KNS basen i utkanten av Oslo fjorden, är ett ypperligt ställe för kappsegling. Banområdet är nära, hamnen är skyddad och seglarna blir automatiskt sammankopplade med varandra eftersom man befinner sig på en ö. Vanligen blåser det en syark och stadig sjöbris men denna gång var nog vädrets makter emot oss. Mycket växlande vindar, oberäknliga strömmar och regn gjorde livet svårt ute på banan.

Finland representerades av tre båtlag. DODO (FIN 39) och DODOTOO (FIN 40) från ÅSS och ADDAM (FIN 35) från NJK. Undertecknad seglade med ADDAM tillsammans med Jussi Gullichsen som rorsman och Peter Fazer som middleman. Ålänningarna representerades av Henna Dahlman som rorsman på splitternya DODOTOO, med Hentti Lundberg och Tommen Boerenius som gaster. DODO styrdes av Matte Dahlman, med Brage Jansson och Heiben som gaster.

Henna Dahlman med DODOTOO representerade Finland i Guldpokalseglingar samtidigt som de övriga båtarna seglade pokalseglingar. För de flesta båtar var både Hankö Hotell Cup och King Olav Cup tune up för själva VM. Vi kom till Hankö lämpligt för att hinna med på King Olav Cup. ADDAM var i utmärkt skick och förväntningarna var höga. King Olav Cup seglades i god vind. Tre delseglingar med 6-12 m/s och båten gick som ett tåg. Efter hårda duster mot Glenn Foster (USA 97) i en ny Melges båt fann vi oss som etta efter tre seglingar. Då den fjärde seglingen blev ihäberad p.g.a. storm blev vi segrare i King Olav Cup med serien 1, 1, 2. Det behövs alltid en gnutta tur för att vinna en regatta så var det även denna gång. Foster hade serien 2, 2, 1 efter tre seglingar. I den andra seglingen körde vi förbi Foster på tredje länsen då de gjorde en kinesare och förlorade konmtrollen över båten för flera minuter.

### Guldpokalseglingarna

Guldpokalseglingarna blev mycket dramatiska. Tre båtar ZENDA CORN (Kalle Neergaard, NOR 57), DODOTOO (Henna Dahlman, FIN 40) och en schweizare (Bruno Marazzi, SUI 177) gick till final. Efter protester, tjuvstarter och materialproblem kom DODOTOO och schweizaren länsande motmål (sista benet i Guldpokalen är alltid undanvind) sida vid sida i den sjätte seglingen. Båtarna hade två segrar var och den som skär mållinjen först skulle vinna pokalen. Vid mållinjen var båtarna intrasslade med varandra, schweizarens linjen med en halvmeter tillgodo och båda båtarna flaggade rött. Händelseloppet i denna dramatiska målgång förblir säkert lite diffust och resultatet efter protesterna förvånade många. Schweizaren var lä båt och luffade enligt reglerna och Henna (lovartsbåt) höll undan. Efter att Henna hade brutit lä-båtens luffningsrätt fällde han ned för att gå mot mål. Schweizaren fortsatte att luffa och resultatet blev en kollision. Schweizaren blev diskvalificerad för detta vilket kan anses rätt. Varför sedan Henna också blev diskvalificerad i denna situation förblev oklart. Resultatet blev att ZENDA CORN fick sin andra seger och alla tre seglade ut följande dag för en sista segling. Marazzi missade starten p.g.a. att han bytte segel för sent. Henna missade ledningen då spinnakerfallet brast på länsen och ZENDA CORN seglade förbi. ZENDA CORN höll ledningen och blev tillslut segrare i Guldpokalseglingarna 1993

### VM

VM seglingarna började bra för Finland. DODOTOO var 3:a och vi var 5:a i den första seglingen. Efter den första VM staren vände sig ADDAMs formkurva kraftigt nedåt. I den andra seglingen tjuvade vi och var tvungna att runda tillbaka och började seglingen på nytt. Sedan brast mittgastens hängstropp och efter att ha plockat upp besättningmedlemmen hade vi mycket att ta igen. Tappert seglade vi vidare men resultatet blev inget vidare. De två följande seglingarna gick i mycket lätta vindar och vi hade stora problem med att

få fart på båten. De nya Melgesbåtarna med Dahlman, Foster och Neergaard som rorsmän var i en klass för sig och efter dessa seglingar stod det klart att medaljerna avgörs mellan dessa terbåtar. Slutet av regattan gick bättre. Vi radea upp en saklig serie med topp tio placeringar. I den femte seglingen var det ADDAM väder igen. En stadig sjöbris 7-9 m/s och båten gick bra. Vi var i topp nästan hela vägen men sen slog det slint. En grov taktisk miss resulterade i att förstaplatsen blev en andra placering i mål.

Finalen blev dramatisk. Foster tappade chansen till mästerskapet redan efter den sjätte seglingen. Kampen stod nu mellan Henna och Kalle Neergaard. Neergaard hade övertaget i poäng (6.6 poäng) och tog kommandot i starten. Henna gjorde en katastrofal start. Efter dett körde halva fleeten (bla DODOTOO, ZENDA CORN och ADDAM) ut mot havet eftersom motströmmen skulle vara avsevärt mindre till havs. Detta visade sig vara fel och efter ett 20 graders vindskift var båtarna till havs rökta. ZENDA CORN gjorde sitt bästa för att segla ned DODOTOO och lyckades väl. Vid kryssmärket "flaggade" DODOTOO och seglade hem vilket var förstaeligt. De låg sist och mycket långt från tåten. För att vinna VM skulle de ha behövt en spik och ha Neergaard sämre än 3:a.

Undertecknad hade inte seglat femfemman sedan sommaren 1986. Standarden i klassen var nu mycket bättre och antalet konkurrenskraftiga båtar har ökat kraftigt. De nya Melgesbåtarna samt de schweiziska nybyggna visar att det finns ett stort intresse för att hålla klassen vid liv.

Femfemman har under de senaste åren utvecklats på alla sätt. Kölar och roder har optimerats, båtarna är i regel smalare i vattenlinjen än tidigare och beslag-sättningen har utvecklats. Det enda som har hållits kvar med åren är Alspar mastprofilen som fortfarande är den enda användbara.

Under den kommande säsong seglar femfemmosorna i Bretagne. Sommaren 1995 blir det förhoppningsvis Världsmästerskap och Guldpokalseglingar i Finland.

# 5.5

## 5.5 METER CLASS KING OLAV CUP 1993 HANKÖ

	SAIL NR	SKIPPER	CLUB	R1	R2	R3	PTS
1.	FIN 5	JOHAN GULLICHSEN	NJK	1	1	2	3,0
2.	USA 97	GLEN FOSTER	SCYC	3	2	1	8,7
3.	NOR 50	JAN FREDRIK DYVI	KNS	2	7	3	21,7
4.	NOR 56	JAN-ERIK DYVI	KNS	4	12	5	36,0
5.	FIN 39	MATHIAS DAHLMAN	ÅSS	13	3	8	38,7
6.	SUI 181	RONALD PIEPER	SCSAY	14	6	4	39,7
7.	SUI 160	FELIX BIBUS	DSSC	11	16	9	54,0
8.	NOR 55	EIVIND ASTRUP	KNS	6	17	14	54,7
9.	NOR 44	HENNING FORSBERG	KNS	9	9	20	56,0
10.	NOR 54	JOHN PLATOU	KNS	7	28	6	58,7
11.	BAH 11	H.M. KING HARALD	KNS	28	4	12	60,0
12.	GBR 38	JONATHAN JANSON	RYS	12	15	15	60,0
13.	NOR 48	LARS WILHELMSSEN	KNS	20	11	22	61,0
14.	BAH 14	R SYMONETTE	NYC	28	5	13	63,0
15.	NOR 40	THOMAS BORGEN	FSSF	28	10	7	63,0
16.	NOR 45	JÖRGEN HEJE	KNS	28	8	10	64,0
17.	SUI 135	JACK FREI	YSRC	5	28	16	66,0
18.	SUI 178	T SPRECHER	SCC	16	18	18	70,0
19.	SUI 155	HANS-PETER SCMID	SOM	28	14	11	71,0
20.	NOR 53	M THOMMESSEN	KNS	8	28	23	77,0
21.	NOR 46	FINN FERNER	KNS	15	22	24	79,0
22.	GBR 37	PETER ANDREAE	RYS	28	13	21	80,0
23.	AUS 32	CARL HALVORSEN	RSYS	28	19	17	82,0
24.	NOR 41	LARS RÖRVIK	KNS	17	23	25	83,0
25.	GER 24	HANS J. QUEISSER	RVR	28	20	19	85,0
26.	AUS 54	COLIN RYAN	RPAYC	28	21	28	95,0
27.F	IN 36	FREDRIK FAZER	NJK	28	28	28	102,0

## 5.5 METER CLASS WORLD CHAMPIONSHIP 1993 HANKÖ

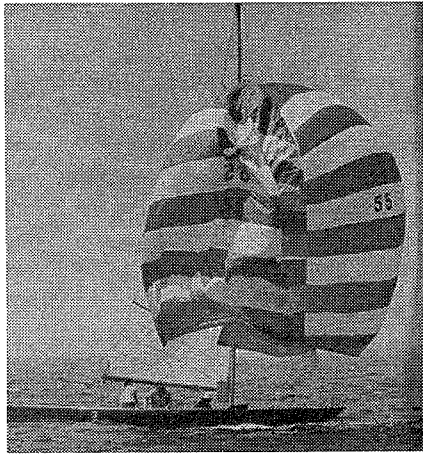
	SAIL NR	SKIPPER	CLUB	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	PTS
1.	NOR57	KALLE NEERGAARD	KNS	1	3	2	3	3	1	21	20,10
2.	FIN 40	HENRIK DAHLMAN	ÅSS	3	2	1	1	4	5	34	26,70
3.	USA 97	GLEN FOSTER	SCYC	10	1	4	2	1	10	3	32,70
4.	SUI 181	RONALD PIEPER	SCSAY	8	4	6	7	5	8	1	56,70
5.	USA 93	PETER MASTERTSON	TCYC	4	6	5	8	34	3	12	67,40
6.	NOR 53	M. THOMMESSEN	KNS	11	14	14	19	8	2	4	82,00
7.	FIN 39	MATHIAS DAHLMAN	ÅSS	15	10	15	4	15	9	2	84,00
8.	FIN 35	JOHAN GULLICHSEN	NJK	5	20	16	17	2	6	10	85,70
9.	SUI 177	BRUNO MARAZZI	TYC	20	5	8	18	7	4	19	94,00
10.	GBR 37	PETER SHANKS	RCYC	2	11	11	27	10	22	14	101,00
11.	BAH 11	H.M. KING HARALD	KNS	13	8	13	11	34	12	11	104,00
12.	NOR 50	JAN FREDRIK DYVI	KNS	16	16	3	23	34	15	5	109,70
13.	NOR 56	JAN-ERIK DYVI	KNS	18	9	21	15	8	17	7	110,00
14.	NOR 55	EIVIND ASTRUP	KNS	23	13	9	25	20	7	8	116,00
15.	GBR 38	JONATHAN JANSON	RYS	14	19	17	26	14	11	9	120,00
16.	NOR 54	ERIK MONRAD-HANS	KNS	12	17	19	16	18	21	6	123,70
17.	NOR 44	HENNING FORSBERG	KNS	22	21	7	6	16	19	28	126,70
18.	BAH 14	ROBERT SYMONËTTE	NYC	6	31	27	9	19	25	15	136,70
19.	NOR 48	LARS WILHELMSSEN	KNS	9	22	22	12	26	20	16	137,00

# 5.5

## PURJEHDUSTEKNIKASTA

Matti Muoniovaara

1960 Rooman olympialaisissa C. Ray Huntin suunnittelemana MINOTAURilla (US26) kultamitalin voittanut George D. O'Day kirjoittaa v.59 miten 5.5:a purjehditaan avo- tuudessa:



RUSH IV:ssa käytimme spinaakkerin nostossa muoviampäriä ja se toimii kuin unelma. Purje oli valmiiksi oikein pakattu tähän ämpäriin ja se otettiin esiin vasta lähellä ylämerkkiä. 5.5:ssa, jossa on suuri valikoima spinaakkereita ei uskaltanut asettaa spinaakkeria ennen kuin oli varma kurssista seuraavalle merkille ja tuulen voimakkuudesta. Ämpäri oli juuri sopiva spinaakkerin koolle. Sen ulkopuolella on kukonjalka ja pikashakkeli, jolla se kiinnitetään foorstaagiin. Purje on asetettu ämpäriin siten, että skuuttikulmat ovat sen molemmilla sivuilla. Kun on varmistettu, että sivuliikit ovat rinnakkain sullotaan ensin purjeen alaosa ämpäriin ja sitten loput kiertämättä sivuliikkejä. Yläkulma asetetaan päällimmäiseksi. Skuuttikulmat ja yläkulma kiinnitetään ämpäriin Scotch-teipillä ja ämpäriin yli on vedetty vielä kuminauha (shockcord). Tämä estää ennenaikaisen avautumisen, mutta joustaa kun purje nostetaan. Vuosia sitten ison spinaakkerin lennättämistä pidettiin sulana hulluutena, mutta nykyään joukon jokainen vene tekee sen.

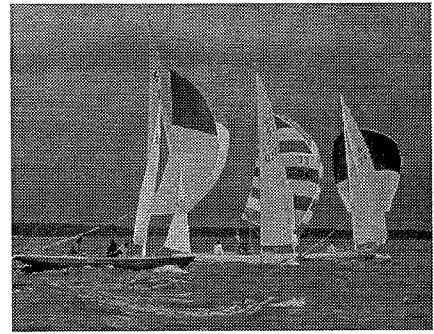
Eri veneillä on spinaakkerin kantokyvyn ja trimmin suhteen erilaisia ominaisuuksia. 5.5 on tyyppiä, jossa spinaakkeri on nostettava aina kun se vain on

mahdollista, "If you are in doubt, carry your spinnaker". 5.5:ssa on pieni keulakolmio ja lisäpurjeita tarvitaan jotta huippusuorituskyky saavutetaan. Erityisesti 5.5 menisi hyvin ylös tuuleen jos olisi vain keino trimmata se. Se todella tarvitsee tämän lisäpurjealan.

Melbournen olympiapurjehduksissa vuonna 1956, Andy Schoettle, RUSH IV:n ruorimies, oli hämmästynyt huomattavaan, että useimmat "kuumakalleista" nostivat spinaakkerin vaikka suhteellinen tuuli oli sivusta ja hiukan edestä ja puhalsi puuskissa 18-21 metriä sekunnissa. Heitettyään pari broachia legillä he kuitenkin olivat nopeampia kuin muut. Uffa Fox vakuuttaa "You set your sail power for the lulls and not for the peaks". Spinaakkerilla purjehtiminen kun tuuli tulee aika edestä on taito, jonka vain harva on pystynyt hallitsemaan. Oikeastaan se on kuudes aisti. On aistittava kun puuska iskee ja reagoitava peräsintä pitävällä käsivarrella. Spinaakkerin trimmaajan on reagoitava samanaikaisesti koska hänen on säädettävä luuvartin skuutti, siis nimenomaan luuvarti.

Omassa tekniikassani käytän luuvartin ja leen skuutin jatkuvaa yhdessäsäättöä suhteessa veneen kurssin vaihteluun kovan tuulen ja puuskien takia: Alas puuskissa, puomi taakse ja ylös tyvenissä, puomi eteen. Tämä helpottaa painetta peräsinlavassa ja kun kova ilmavirtaus iskee olet jo menossa alas. On helpottavaa päästää puomia eteenpäin ja päästää 'varjo' ison taakse ja näin osittain peittyä. Se helpottaa jonkinverran painetta.

Ainoa vaihtoehto tälle on Ray Huntin (myöh. v.1963 maailmanmestari CHAJE II:lla) täydellinen tekniikka. Hän säätää purjeen laittamalla molemmat skuutit pikaknaapeihin ja purjehtii tuulen suunnan vaihteluiden ja voimakkuuden mukaan jatkuvia toisiaan seuraavia kaaria pitkin. Hänen purjeensa vetää jatkuvasti täysillä. Tähän vaaditaan erityisen taitavaa perämiestä ja tulokset ovat kultaa. Spinaakkerin luuvartinskuutin "elämän langan" käsittely yli 15 metrin tuudessa voi olla hengenvaarallista. Skuuttivinssin ympäri täytyy olla vähintään kolme törniä ja skuutti tukevasti hyvässä pikaknaapissa. 60-luvun veneissä eväkölit olivat märkäpintaa pienennettäessä



lyhentyneet ja peräsimen ollessa suunnilleen perämiehen kohdalla veneen ohjailu kovassa slöörissä oli erittäin vaikeata. Joten vene saattoi broachata jos ei ollut kuudetta aistia. Vuoden 1966 maailmanmestaruuskilpailuissa, jonka Paul Elvström voitti WEBB III:lla, Öresundissa kolmannessa startissa jatkuva tuuli oli 20 metrin luokkaa. Slöörillä Jussi Nemeksen CHAJE III joutui broachiin ja paniikissa, veneen ollessa poikittain, luuvartin skuutti pääsi irti vinssiltä. Lopulta molempien skuuttien ja fallin ollessa kokonaan ulkona ja vetäessä spinaakkeri kaatoi veneen, joka upposi 30 sekunnissa 15 metrin syvyyteen. Huomionarvoista on, että skuuttien päissä oli solmut (ehkä ne olivat liian lyhyet?) ja kun puukkoa ei ollut käsillä ei niitä saatu päästettyä irti. Spinaakkerin skuuttia pitää olla yhteensä 50 metriä. Kanholmin selällä KSSS:n sata-vuotisregatassa vuonna 1955 oli myöskin erittäin kova tuuli kun Kristian Gullichsen purjehti POHJANTÄHTI II:sta viimeisellä luovilla puukko kädessä valmiina katkaisemaan ison skuutin jos puuska uhkasi kaataa veneen.

### Paul Elvström kertoo viisvitosesta vuonna 1969

Menin Norjaan 5.5:n Kultapokaalipurjehduksiin ja paikallisiin kilpailuihin virittämään venettä. En ollut ollenkaan nopea. Olin juuri hiukan hitaampi kuin nopein sinä vuonna ja niinpä vertasin heidän purjeita omiini ja yritin saada tuntumaa veneeseen jotta tietäisin, mitä pitäisi tehdä. Totesimme, että fokka pitää leikata niin, että skuuttikulma tulee mahdollisimman lähelle kantta ja siitä takaliikki menee mahdollisimman pitkänä ylös toppiin. 5.5:n fokka on hyvin

# 5.5

korkea ja kapea ja sitä on vaikea trimmata. Myöskin iso oli liian pullea keskeltä ja mastoa oli taivutettava liikaa joten jouduimme tekemään uudet purjeet. Siksi me teimme uudet purjeet ja fokasta teimme litteän sillä kun skuuttasin fokaan hyvin lähelle kantta liikutimme skuuttipistettä eteen ja taaksepäin ja saimme hyvän kaarevan muodon aivan kannesta lähtien niin, että purje ei ollut koskaan liian tiukka alaosataan. Kööpenhaminassa oli One Ton Cup kilpailut joten menimme ulos ja trimmasimme venettä parhaiden veneiden kanssa ja kaikki näytti hyvältä. Teimme saman Louhien kanssa ja olimme vanhoihin purjeisiin verrattuna paljon, paljon nopeampia kuin ne. Muistan, että olimme aivan yksin Kööpenhaminassa ilman, että olisimme voineet harjoitella muiden 5.5:n kanssa. Lopulta muut 5.5:t saapuivat ja me yritimme Robin Aisheria vastaan ja huomasimme, että olimme vain vähän nopeampia. Myöhemmin kuitenkin huomasimme, että hän olikin yksi parhaista. Ennen MM-purjehdudkia pidetyissä PM:ssä voitimme kaikki. Niin me voitimme mestaruuden juuri ennen MM-kilpailuja mutta kaikki ajattelivat, että se oli puhdasta onnea. Sitten aloitimme kilpailut ja voitimme ensimmäisen. Voitimme yhteensä neljä ja yhdessä olimme toisena ja yhdessä kuudentena. Meidän oli pakko voittaa maailmanmestaruus. Niinpä olimme aina tuntia ennen starttia ulkona. Neljässä lähdössä oli maatuuli. Niinpä ennen starttia purjehdin styyrpuurilla nähdäkseni mikä oli tuulenkäännöksien mukaan korkein ja alhaisin kurssimme. Sitten menin paapurille ja katsoin maamerkeistä milloin oli lyötävä. Täten ennen jokaista starttia tiesin tarkkaan milloin piti lyödä ja etsin startissa juuri sellaisiin paikkoihin, josta pystyin lyömään silloin kun halusin. Ensimmäisissä kilpailuissa ennen MM:iä tein kamalia virheitä koska en ollut leikkinyt 5.5:lla mutta MM:issä todella halusin olla paras ja sen takia keskityin hyvin lujasti ja tein kauniita startteja kilpailuissa. Kun yleensä löysimme oikean laidan ja kun meillä oli vähän parempi venevauhti kuin muilla, pystyimme tekemään mitä halusimme. Täytyy sanoa, että parasta asiassa oli se, että olimme hyviä ystäviä siinä veneessä ja kun kaikki meni hyvin meillä oli todella hauskaa. Eräänä aamuna kun lähdim-

me veneelle näimme sanomalehdessä kuvan, jossa todella roikuimme. Niinpä seuraavissa kilpailuissa todella kun halusin miehistön roikkuvan, sanoin: "C'mon, roikkukaa niinkuin siinä kuvassa". Viimeisessä kilpailussa, jossa tuuli todella kovaa meillä oli pieni dacron spinaakkeri. Vene näytti todella plaanaavan. Vauhti oli kovempi kuin millään purjehtimallani jollalla koska ulkona oli hyvin pitkät aallot ja hyvin kova tuuli. Tiesin, että tällä 5.5:lla oli valtava vauhti silloin koska istuimme korkealla veden yläpuolella ja kun olet niin ylhäällä ja voit tuntea vauhdin, täytyy mennä kovaa. Jollan plaanatessa olet alhaalla 'vedessä'. Kun vesi lentää naamalle tulee vaikutelma vauhdista suuremmaksi kuin se todella on. Oli hämmästyttävää tuntea kuinka lujaa 5.5 voi kulkea tietyissä olosuhteissa. Eräät starpurjehtijat olivat sanoneet: "Siinä sen näkee millainen luokka 5.5 on kun jollapurjehtija menee mukaan ja pesee heidät kaikki". Mutta Starien MM:iän jälkeen muistan kun amerikkalainen 5.5 purjehtija *George O'Day*, joka oli paikalla testaamassa IYRU:n uutta kolmen miehen kölivenuehdokastaan, sanoi minulle, "Hyvä, että voitin senkin. Meidän ei enää tarvitse kuunnella, miten pesit meidät Kööpenhaminassa". 5.5 kilpailuissa nautin erittäin paljon koska minulla oli siihen erityinen syy koska halusin näyttää, että tämä vanha vene ei ollut todellakaan hidas. 5.5:lla purjehdimme todella lujaa viimeisessä kilpailussa MM:issä. Sitä ei oikeastaan voi kutsua plaanaamiseksi. Se oli eräänlaista surffaamista. Tekniikkana oli ohjata ja säätää purjeet tarkasti, sillä jos nostat hiukankin liikaa on kaikki lopussa. (Peränsinhan oli siihen aikaan vielä 5.5:ssa melko, keskellä venettä.) Kerran epäonnistuin kun ohjasin liian ylös ja spinnaakkeri putosi. Pinnasta on otettava hyvin luja ote ja pakottaa vene menemään sinne minne haluat sen menevän. (Myöhemmin erillinen peräsin poisti tämän ongelman.) Kireästä foorstaagista on paljon etua kovissa tuulissa (jos ei ole barduunoita, kuten 60-luvun alussa oli tapana). On tärkeää järjestää hekstaagin trimmaus niin, että saat sisään niin paljon kuin haluat. Ja kun haluaa foorstaagin kireäksi on hekin oltava myös kireä. Silloin taivutat mastoasi. Jos et voi jäykistää mastoa

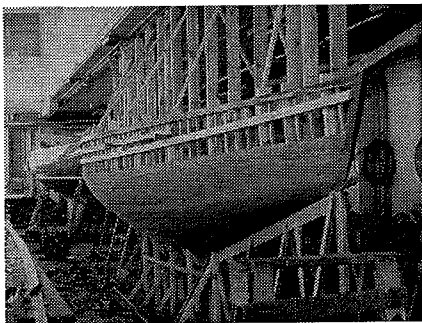
sopiakseen isopurjeeseen, jota käytät, on se vaihdettava sellaiseen purjeeseen, jossa on suurempi kaari etuliikissä. Kun veneessä on barduunat, käytetään niitä foorstaagin kiristämiseen. Hekstaagia käytetään ainoastaan avotuulussa jiipeissä. Barduunat eivät kuitenkaan auta luovilla paljoa keveissä ja keskituulissa, mutta kun tuuli kovenee barduunoista on apua.

## 5.5 is still alive and kicking (Bobby Symonette, 1979)

Vuonna 1949 tullessaan hyväksytyksi IYRU:n luokaksi aina vuoteen 1968 kun se menetti olympia statuksensa oli veneiden suunnitteluun vaikuttanut eniten olympiapaikkakunnan vallitsevat tuuliolosuhteet. Toisin kuin Melbournessa 1956, jossa tuulten odotettiin olevan melko kovia, laskettiin Napolissa, Tokiossa ja Acapulcossa kevyen tuulen varaan. Se, että tämä ei aina pitänyt paikkaansa jätetään tässä huomiotta. Suunnittelijat loivat yleensä veneitä, jotka sopivat keveisiin tuuliin. Poikkeuksia tuli kun kotimaassa piti selviytyä karsinnoista, jossa tuulet eivät aina olleet keveitä. Tämä johti suunnittelijoita veneisiin, joissa oli maksimi uppouma ja purjeala sekä hyvät jokasään ominaisuudet kevyeseen tuuleen painotettuna. Silloin määrää pinnasta tuli tärkeä tekijä ja kevyessä tuulussa sen oli oltava pienin mahdollinen. Vuonna 1960 konstruoi *Raymond Hunt* MINOTAURin tarkoituksenaan saada aikaan puhtaaksiviljelty kevyentuulen vene. Sitä se olikin. Sillä *George O'Day* voitti olympiakullan 1960 Napolissa. Sen jälkeenkin se oli menestyksekkäs kevyentuulen vene, mutta makasi paikallaan, kun tuuli ylitti 7 metriä sekunnissa. Veneessä oli minimimärkäpinta, pehmeät muodot ja maksimaalisesti sisäänpäinkääntyvä vapaalaita, jonka luokkasäännöt sallivat. *Bill Luders*, *Einar Ohlsson* ja *Ernie Fay* ovat yhdessä *Britton Chance Jr:n* kanssa olleet johtavat suunnittelijat 60-luvun puolivälistä lähtien 70-luvun loppuun. *Chance* teki kokeiluja veneillä, jotka sopivat hyvin keveisiin tuuliin kun taas nämä kolme muuta jatkoivat veneillä, joilla oli hyvät jokasään ominaisuudet. *Chance:n* veneiden kölit lyhenivät ajan

# 5.5

kuluessa ja vaikka ne olivat hyvin menestyksekkäitä kevyessä tuulessa tuli kuitenkin vaikeuksia ohjata slööreillä tuulen noustessa yli 7 metrin sekunnissa. Alkuperäinen mittasääntö edellytti, että peräsimen tulee olla kiinnitetty kölin taka-reunaan ja ulottua ylhäältä alareunaan asti. *Chance* alkoi vaikuttaa siihen, että saataisiin erillinen peräsin, jolloin ohjaus paranisi. Tämä sääntömuutos hyväksyttiin vuonna 1969 ja tuli voimaan 1. tammikuuta 1970.

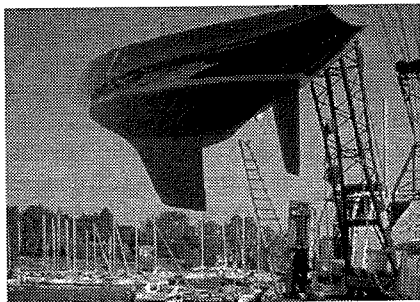


*Chance* suunnitteli TIGERin kanadalaiselle Stan Liebelille vuoden 1968 olympialaisiin. TIGERissä oli pehmeät muodot, lyhyt köli. Ted Turner osti myöhemmin TIGERin ja menestyi sillä erinomaisesti vuonna 1971 kun hän voitti sekä Kultapokaalin että maailmanmestaruuden keveissä tuulissa Long Islandilla. Hän tuli toiseksi MM:issä seuraavana vuonna Genevejärven keveissä tuulissa, kun hän hävisi Claude Bigar:n omistamalle ja purjehtimalle ALPHEE IV:lle. Bigar purjehti järvellä, jolla hän oli purjehtinut koko ikänsä ja vaikka TIGER oli nopeampi vene voitti Bigar mestaruuden.

Ensimmäinen erillisellä peräsimellä varustettu vene oli CARABELLA. Se oli *Chancen* suunnittelema hyvä jokasään vene. Dave Forbesin ohjaamana se voitti vuonna 1970 Australiassa maailmanmestaruuden. Merellä Barrenjoey-joen ulkopuolella parannettu ohjauskyky yhdistettynä perämiehen ja miehistön taitavaan työskentelyyn aiheutti sen, että titteli meni Australiaan hyvin ylivoimaisella tavalla. Sinä vuonna Kultapokaalista kilpailtiin samalla paikkakunnalla ja sen voitti Ted Turner veneellä NEMESIS, *Chancen* piirtämä jokasään vene, hiukan Ludersin

suunnitteleman JOHN B:n (nyk. WEPS S54) edellä ja Ted Nathorstin purjehtiman *Chance*-veneeseen TOMATOE ollessa kolmas. Tässä voidaan mainita, että Skandinaavinen Kultapokaali on epätavallinen pokaali siinä, että sen voittaa se, joka ensimmäisenä voittaa kolme purjehdusta. Kolmannen purjehduksen jälkeen vain voittajat jatkavat. Ennen kuudetta purjehdusta oli Turnerilla ja Symonettella molemmilla kaksi voittoa Nathorstin yhtä vastaan. Kun kuudennessa purjehduksessa Turnerilla ja Symonettella oli kahdenkeskinen matchrace johti TOMATOE kilpailua suurimman osan. Kultapokaaliradalla tullaan maaliin kahden jyrkän (60°:een) slöörin jälkeen. Nathorstillä oli niin pitkä etumatka, että hänen mielestä oli turhaa nostaa spinaakkia ensimmäisellä slöörillä. Turner ei sen sijaan tehnyt näin vaan purjehti kilpaa ja ohi Nathorstin voittoon kilpailussa kolmella ykkössijallaan vastaan JOHN B:n kahta ja TOMATOE:n yhtä. Tässä tapauksessa kilpailu olisi pitänyt ratkaista seitsemännessä eikä kuudennessa kilpailussa.

5.5-luokka poistettiin Olympialaisten ohjelmasta vuoden 68 jälkeen ja uusia veneitä ei rakennettu pariin vuoteen. Vuoden 1970 mestaruuskilpailuissa oli luokassa joukko *Chancen*, *Ludersin*, *Ohlssonin* ja *Fayn* piirtämiä jokasään veneitä sekä muutama *Chancen* piirtämä kevyentuulen vene. Sääntömuutos oli tullut voimaan ja erilliset peräsimet olivat sallittuja.



On mielenkiintoista siteerata Ernie Fay:ta koskien hänen muutoksiaan SUNDANCEen: "Tein muutoksia SUNDANCEen jolloin minulla oli mahdollisuus vertailuun Ted Turnerin TIGERin kanssa. Pystyin vähentämään

alkuperäistä märkäpintaa suunnilleen saman verran kuin uudessa peräsimessä oli, joten se ei ollut mikään etu. Luulen, että vene oli nopeampi ilman erillistä peräsintä paitsi silloin kun oli vaikeata ohjata. TIGER oli hyvin nopea kevyessä tuulessa. Muutoksen jälkeen saavutimme maksimi vauhtimme hiukan suuremmissa tuulen nopeuksissa, mutta parannukset olivat huomattavia kun me purjehdimme vaikeissa olosuhteissa".

On myös mielenkiintoista siteerata, mitä Britton *Chance Jr* kirjoitti tammikuussa 1970: "Kun on kysymys uusista luokasäännöistä uskon, että voitetaan hyvin vähän kun asennetaan uusi peräsin ja trimmiklaffi olemassaolevaan veneeseen, paitsi yleisessä mukavuudessa. Vauhti voi todellisuudessa kärsiä kaikissa olosuhteissa....Ajatuksena on se, että jos köliä, jolla on tietty sallittu minimi paksuus, pidetään lyijyn säilytysastiana, on selvää, että 400 kg pienempi paino tarkoittaa pienempää köliä ja näinollen pienempää märkäpintaa. Olisi tällöin mahdollista pitää purjealan ja märkäpinnan suhde samana ja näin selvästi lisätä mahdollisuuksia surffata avotuulella".

1971 piirsi Britton *Chance* kaksi venettä. Yhden prinssi Sadrudin Aga Khanille ja yhden Robert H. Symonettelle. Näissä veneissä oli minimipurjeala ja minimipaino, kanoottimuoto ja eväköli, molemmissa oli lisäksi trimmiklaffi. Perämiehillä oli vaikeuksia saada em. veneitä vauhtiin ja ensimmäisenä vuonna kukaan heistä ei voittanut ainoatakaan purjehdusta. 1972 voitti Symonette JOHN B:llä yhden purjehduksen ja pääsi Kultapokaalin finaaliin missä hän hävisi Sparkman & Stephens:in suunnittelema SOUTHERN CROSS III:lle, jota oli modifioinut ja purjehti australialainen Frank Tolhurst.

Tänä ajankohtana oli ilmeistä, että luokka ei kuole, ei ainakaan lähimmässä tulevaisuudessa ja veneitä alettiin jälleen rakentaa. Australiassa rakennettiin kaksi venettä Ludersin piirustusten mukaan. Yksi niistä oli SKAGERAK ja toinen SOUTHERN CROSS IV.

1974 Australian olosuhteissa surffasi JOHN B voittoon kultapokaalissa, mutta ei koskaan johtanut kilpailua ylämerkillä

# 5.5

ja oli SKAGERAKin edellä, jolla oli samanlainen köli maximiuppoumalla ja purjealalla, vain neljällä merkillä koko kilpailuissa. Kolme merkeistä oli maali-merkkejä niissä kolmessa purjehduksessa, jotka vaadittiin Kultapokaalin voittamiseksi. Konstruktio oli antanut toivotun tuloksen surffausmahdollisuutena alas tuuleen ja JOHN B oli siihen aikaan luokan nopein vene slöörillä ja hyvin nopea lentsillä.

SOUTHERN CROSS IV, jota purjehti *Norman Booth*, voitti Australiassa vuode 1974 MM:n kun taas SKAGERAK oli toinen Kultapokaalissa ja MM:ssa. Kuten aikaisemmin mainittiin näissä veneissä oli maksimaalinen uppouma ja purjeala, mutta ei JOHN B:n kanoottimuotoista runkoa. SOUTHERN CROSS IV on myöhemmin saanut nimen ANTARES II ja edelleen nimen ARUNGA III. ANTARES II:na se *Nick Morrisin* ohjaamana voitti Kultapokaalin vuonna 1975 ja 1977 MM:n *Harold Vaughn'in* ohjaamana. ARUNGA III:na se voitti 1978 Kultapokaalin Sandhamnissa ja MM:n Hankössä, silloin

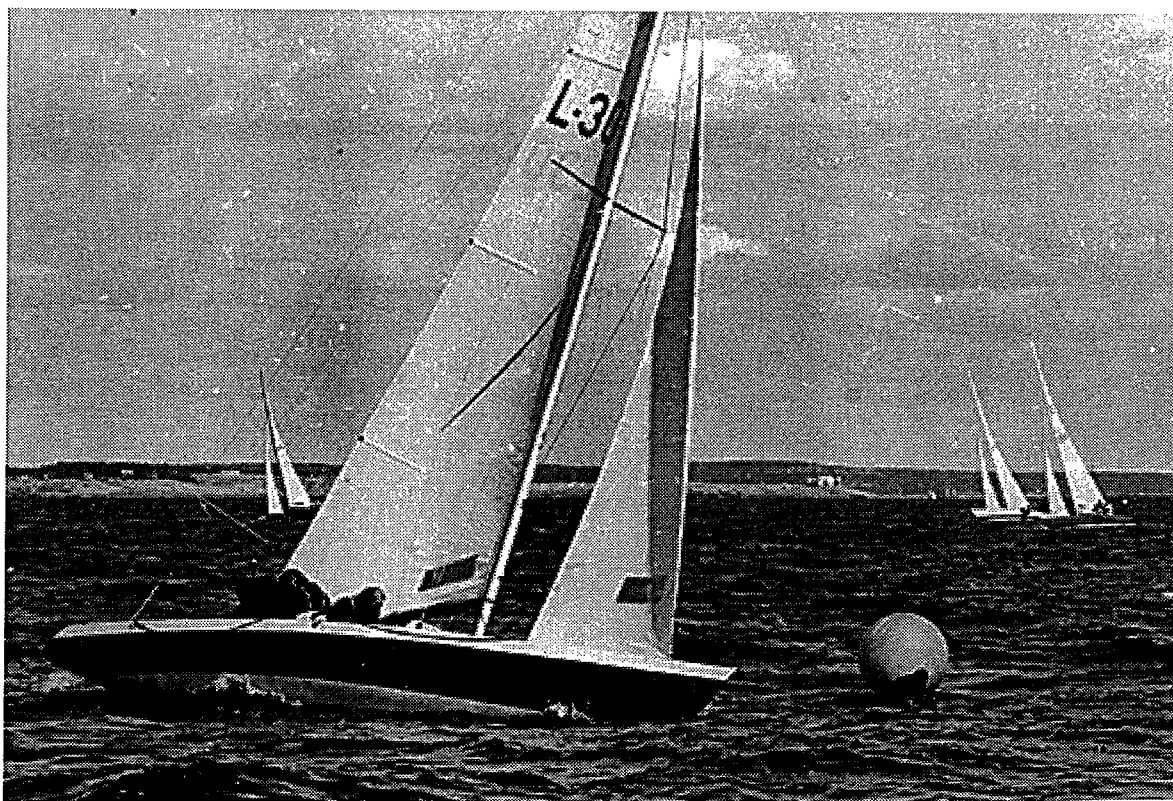
*Frank Tolhurstin* ohjaamana. Se oli erinomainen jokasäänvene, joka neljällä eri perämiehellä on viiden vuoden aikana voittanut Australiassa, Ranskassa, Ruotsissa ja Norjassa.

Ominaisuuksistaan, jotka ANTARES II näytti 1975 MM:ssä, joita ei Genevessä järvellä heikkojen tuulten takia saatu loppuun, johtuen oli selvää, että JOHN B:n purjealaa piti lisätä. 1975-75 talven aikana *Herman Egger*, joka rakensi JOHN B:n, muutti veneen linjoja ja lyhensi vesilinjaa voittaakseen lisää purjealaa. Trimmiklaffi, joka ei parantanut veneen ominaisuuksia paljoa kiinnitettiin paikalleen. Ballastiprosentti muutti 72%:sta ylös 75-77%:iin, mikä oli normaali muisa veneissä.

Näillä muutoksilla JOHN B:n avotuulio-minaisuudet tulivat hiukan huonommiksi, mutta luoviominaisuudet parantuivat selvästi lähes kaikissa olosuhteissa. Benodetissa vuonna 1977 se oli MM-kakkonen ja voitti Kultapokaalin kuoppaisella merellä, joka kuitenkin antoi surffausmahdollisuuden avotuulissa silloin tällöin.

Sääntömuutoksen jälkeen esitteli *Ernest Fay* konstruktion, jonka mukaan rakennettiin kolme venettä Australiassa. Yksi veneistä oli ARUNGA (myöh. S59 ARUNGA), jota purjehti *Frank Tolhurst* voittaen 1976 sekä Kultapokaalin (modifioitu JOHN B oli toinen), että maailmanmestaruuden (SUNDANCE toisena *Ernest Fayn* purjehtimana ja konstruoimana). SUNDANCE oli aikaisemmin vuonna 1973 voittanut sekä maailmanmestaruuden että Kultapokaalin Lysekilissä.

1979 Hankössä tuli Suomi mukaan uudella *Hans Groopin* konstruoimalla veneellä PATRICIA. Vene, jolla oli maksimi uppouma ja vähän alle maksimi purjeala, oli hyvin menestyksekkäs kovassa tuulella ja pääsi Kultapokaalin finaaliin ja saavutti toisen sijan maailmanmestaruuskilpailussa. Perämiehenä oli *Matti Rouhiainen*.



# 5.5

## SUOMESSA

L 2 Inga-Lill XXXVIII, ensimmäinen suomalainen Gösta Kyntzellin suunnittelema 5.5, rakennettiin Wileniuksen telakalla Porvoossa 1950. Ennen Helsingin olympialaisia vuosina 1950-52 Suomessa rakennettiin kolmetoista venettä. (Kuva, Inga-Lill XXXVIII, L2, Suomen ensimmäinen 5.5. L2, Gullvinge, suunnittelijana Tore Holm, rakentaminen E. Blomqvistin telakalla Porvoossa aloitettiin vasta kun L 2 oli valmis.)



50-luvulla rakennettiin veneet L1-L20. Näistä 14 kpl oli myös suomalaisten suunnittelema. Veneitä suunnittelivat: Gösta Kyntzell: L2, L3, L5, L7, L8, L12, L15, L16, L18, L20

Car-Olof Granfelt: L4, L14

Jarl Lindblom: L6

K.A. Johansson: L19

Arvid Laurin: L9, L10, L29 (alunperin Ruotsiin)

Bröderna Ohlsson: L17

Tore Holm: L1

Bjarne Aas: L11

Olin Stephens: L13

60-luvulla kaikki veneet rakennettiin Vator Oy:llä ja alettiin käyttämään myös amerikkalaisia suunnittelijoita. Veneitä suunnittelivat:

K.A. Johansson: L21

Raymond Hunt: L22, L23, L24, L25

Bill Luders: L26, L27 (alunperin Ruotsiin)

Britton Chance Jr: L28

Bröderna Ohlsson: L41 (alunperin Saksaan)

Vatorilla rakennettiin kaikenkaikkiaan yuli kaksikymmentä venettä, joista suurin osa toimitettiin ulkomaille: Amerikkaan, Kanadaan, Mexikoon ja Sveitsiin.

70-luvulla rakennettiin vain yksi vene Patricia, L30, Suunnittelijana oli Hans Groop ja kertoo Patrician synnystä:

80-luvulla rakennettiin seuraavat veneet:

Hans Groop: L31, L32, L33

Eivind Still: L35

Ben Lexcen: L34 (alunperin Australiaan)

Iain Murray: L37

90-luvun suunnittelijat:

Eivind Still: L26, L38

Ben Lexcen: L39

Douglas Peterson: L40

Veneenrakentajat

Wilenius, Porvoo: L2, L3, L4, L7, L8,

L9, L10, L12, L14, L15, L16, L18, L20

Vator Oy, Jollas, Helsinki: L17, L19,

L21, L22, L23, L24, L25, L26, L28, L31

E.Blomqvist, Porvoo: L1, L13

Suomen Kalastus, Loviisa: L5

Koskinen: L7

Turun Veneveistämö, Turku: L6

Ji-Vene, Kirkkonummi: L30

Still Yachts, Pietarsaari: L32, L33, L35,

L36, L38

Hudson Boatworks, Australia: L34

Melges Boats, Wisconsin, USA: L39, L40

Kungsörs Båtvarv, Kungsör: L27, L41

### Luettelo Suomeen rekisteröidyistä 5.5:sta

\* originaali ja purjehtii

- ruffattu ja purjehtii

myyty ulkomaille

/ ylhäällä

+ ei olemassa

? ei tietoa

No Alkup.nimi Suunnittelija Rakentaja,paikka Vuosi

L1 Gullvinge Tore Holm E.Blomqvist, Porvoo 1950\*

L2 Inga-Lill 28 Gösta Kyntzell Wilenius, Porvoo 1950\*

L3 Nitouche Gösta Kyntzell Wilenius, Porvoo 1950-

L4 Trial Carl-Olof Granfelt Wilenius, Porvoo 1950/

L5 Nina Gösta Kyntzell Suomen Kalastus, Loviisa 1951/-

L6 Skylark Jarl Lindblom Åbo Båtvarv 1951?

L7 Kimmo Kyntzell V.Koskinen 1951/

L8 Ariane IV Gösta Kyntzell

Wilenius, Porvoo 1951-

L9 Vistra Arvid Laurin

Wilenius, Porvoo 1951-

L10 Teresita Arvid Laurin

Wilenius, Porvoo 1952\*

L11 Hilikka Bjarne Aas 1952?

L12 Borgå-Tippan II Gösta Kyntzell

Wilenius, Porvoo 1952\*

L13 Sidori Olin Stephens

E.Blomqvist, Porvoo 1952-

L14 Experiment Carl-Olof Granfelt

Wilenius, Porvoo 1953-

L15 Kisen Gösta Kyntzell

Wilenius, Porvoo 1954\*

L16 Inga-Lill 41 Gösta Kyntzell

Wilenius, Porvoo 1955

L17 Marilyn Br. Ohlsson

Vator, Helsinki 1956?

L18 Inga-Lill 43 Gösta Kyntzell

Wilenius, Porvoo 1957?

L19 Hömpsy K.A.Johansson

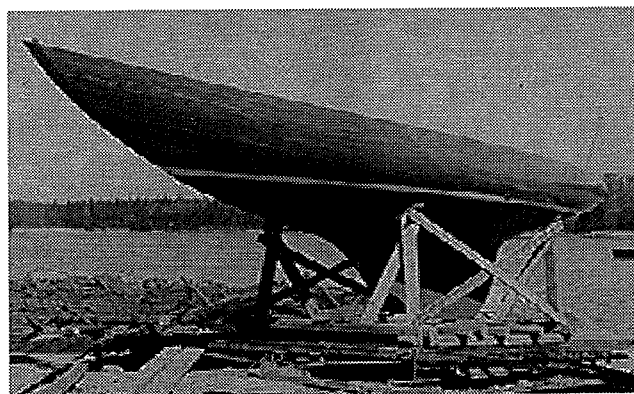
Vator, Helsinki 1957-

L20 Inga-Lill 44 Gösta Kyntzell

Wilenius, Porvoo 1959-

L21 Caro V K.A.Johansson

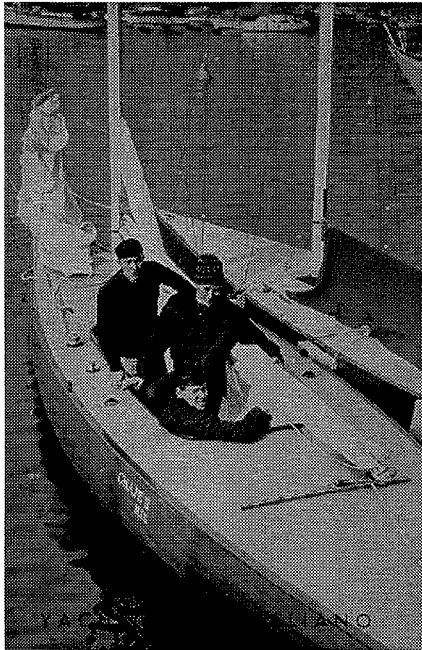
Vator, Helsinki 1961-



Caro VI, Vator Oy



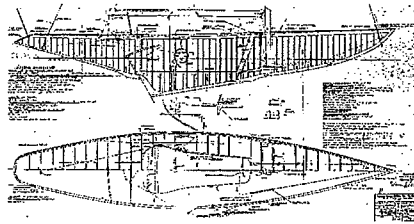
# 5.5



*Chaje II*

- L22 Nisse Raymond Hunt Vator,Helsinki 1961+
- L23 Chaje Raymond Hunt Vator,Helsinki 1961
- L24 Chaje II Raymond Hunt Vator,Helsinki 1963
- L25 Caro VI Raymond Hunt Vator,Helsinki 1964\*
- US55 (L26) Yankee (Chaje III) Bill Luders Vator,Helsinki 1964\*
- S? (L27) Wasa II Bill Luders Kungsörs Båtvarv,Kungsör 1964\*
- L28 Caro VII Britton Chance Jr. Vator,Helsinki 1968\*
- S? (L29) Marilyn Arvid Laurin , Ruotsi 1954-
- L30 Patricia Hans Groop Ji-Vene,Kirkkonummi 1979
- L31 Helena Hans Groop Vator,Helsinki 1985
- L32 Tre Gubbar Hans Groop Still Yachts,Pietarsaari 1986+
- L33 Helena II Hans Groop Still Yachts,Pietarsaari 1986
- KA47 (L34) Kamber Ben Lexcen Hudson Boat,Australia 1985
- L35 Addam Eivind Still Still Yachts,Pietarsaari 1989\*
- L36 Sindbad Eivind Still Still Yachts,Pietarsaari 1990\*

- L37 Carmen Iain Murray ——— ,Australia 1991\*
- L38 Zorina Eivind Still Still Yachts,Pietarsaari 1991\*
- L39 Dodo Ben Lexcen/Muir Melges Boat USA 1992
- L40 Dodotoo Douglas Peterson Melges Boat,USA 1993\*
- G19 Sunnschien (Remi) Br. Ohlsson Kungsörs Båtvarv,Kungsör 1964\*



*Remi, ex Sunnschien L-41*

Luokan kukoistuskauti Suomessa oli 50- ja 60-luvulla. HSS:n Patricia aloitti uuden kauden 79 ja se jatkui kun uusia moderneja veneitä alettiin rakentaa vuonna 1985.

1956 veneitä oli kilpailuissa 17 kpl ja vastaavasti v.57 17 kpl, v.58 14 kpl ja v.59 12 kpl. Vuonna 59 parhaat veneet olivat järjestyksessä seuraavat: L12, L17, L16, L20 ja L8. Eli Gullichsen, Mattsson, Fazer jne. Samat henkilöt voittivat vuonna 1986 Kultapokaalin Suomeen! 1961

NJK:n täyttäessä sata vuotta järjestettiin kaikkien aikojen suurin 5.5-kilpailu. Kilpailuun otti osaa yhteensä 47 venettä kahdestatoista eri maasta. Suomalaisia veneitä oli 14 kpl. Vanhat 50- ja 60-luvun veneet aloittivat kilpailemisen uudelleen vuonna 1986 kilpailemalla Viapotin Tuopissa. Vanhoilla 5.5:lla on ollut siitä laskien yhteensä 55 kilpailulähtöä eri regatoissa.

Yhteenveto kilpailuista vuosina 1986-93

Sij.	Vene	Kilpailuja	Voitot	Kakkoset	Kolmoset	Pist
1.	L 26	45	36	9	0	1621989-
2.	L 10	51	4	18	17	691986-
3.	L 25	30	3	14	10	501992-
4.	L 9	17	6	6	4	401986-
5.	L 28	19	3	7	3	291993-
6.	L 21	7	2	1	7	171986-
7.	L 41	14	1	0	3	71993-
8.	L 27	5	0	0	3	31993-
9.	L 12	4	0	0	3	31992-
10.	L 1	4	0	0	1	11988-
11.	L 13	2	0	0	1	11986-
12.	L 8	1	0	0	0	01990-
13.	L 20	2	0	0	0	01987-
14.	L 15	1	0	0	0	01988-
15.	L 11	1	0	0	0	01988-
Yht.		203	55	55	52	382

Vuoden 1993 kilpailuihin otti osaa yhteensä kahdeksan venettä.



*Caro VII*





# KAARLE XII

avoinna:

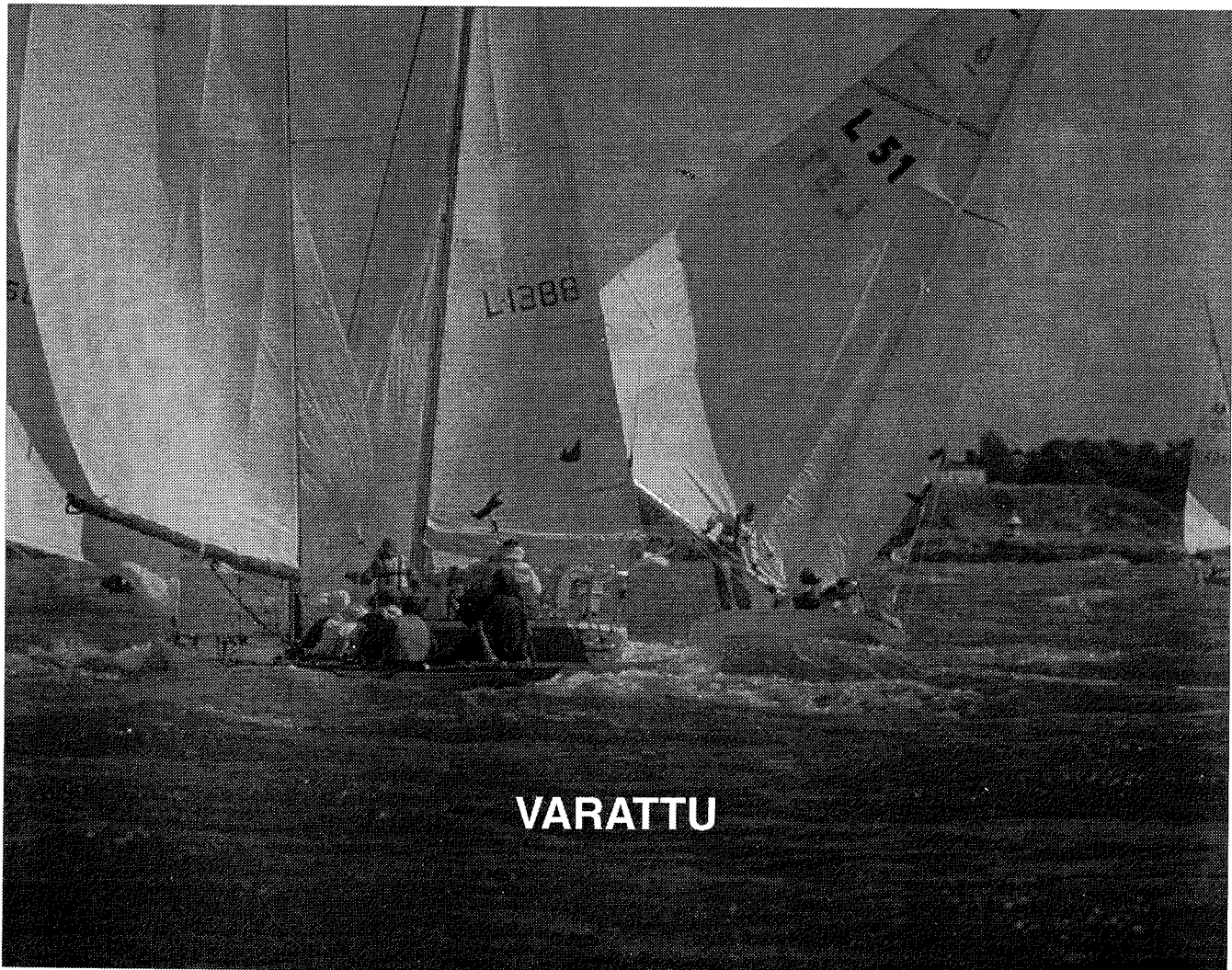
ma 11 - 18

ti - ke 11 - 01

to - pe 11 - 03

la 17 - 03

su suljettu



VARATTU

# 5.5

## JÄSENET

Ahlskog, Jan		Urheilukatu 28 A 14	00250	HELSINKI
Aikala, Erik	L38	Johannesbergsvägen 8,	00250	HELSINGFORS
Backman, Björn		Stjärnfallsvägen 6,	02240	ESBO
Borenius, Tom		Norra Esplanadgatan 1,	22100	MARIEHAMN
Dahlman, Henrik	L39	Norra Esplanadgatan 1,	22100	MARIEHAMN
Dahlman, Mathias	L39			
Ehrnrooth, Georg		Heikelsvägen 6 B,	02700	GRANKULLA
Fazer, Fredrik	L36	Tiilimäki 31,	00330	HELSINGFORS
Fazer, Peter	L35	Bredavägen 45,	02700	GRANKULLA
Gullichsen, Johan	L35	Observatorieg. 6 C,	00140	HELSINGFORS
Hackman, Thomas		Kaptensgatan 4-6 C,	00140	HELSINGFORS
Halme, Juha	L15		48930	TIUTINEN
Hilkos, Tom	L25	Lokkikuja 6 B 13,	00200	HELSINKI
Jaatinen, Jarl 27		Kaironkatu 12,	00560	HELSINKI
Jousi, Heikki	L2	Kaistisentie 16,	20760	PIISPANRISTI
Järnefelt, Kristian		Laivanvarustajankatu 7 B,	00140	HELSINKI
Järvinen, Jukka	L10			
Kienanen, Anssi	L41	Sotkatie 1 B 10,	00200	HELSINKI
Kienanen, Kimmo	L41	Sotkatie 1 B 10,	00200	HELSINKI
Kinnunen, Jukka	L1			
Koivisto, Heikki	L13	Salpausseläntie 14 C,	00710	HELSINKI
Kullberg, Pekka		Jokikatu 22,	06100	PORVOO
Kähkönen, Kari		Itäniityntie 1,	00840	HELSINKI
Lemström, Arne		Kavallvägen 25,	02700	GRANKULLA
Lindberg, Paul	L5	Murtomäentie 10,	20300	TURKU
Lindström, Sampo	L19	Suomenlinna B 42 C 12,	00190	HELSINKI
Lundberg, Henrik		Mariegatan 19,	22100	MARIEHAMN
Luoma, Eero	L29	Kivihaantie 13 B,	00310	HELSINKI
Mannström, Markus		Sotargränden 4 B,	02700	GRANKULLA
Mare, Matti	L28	Kasarminkatu 26 C 43,	00130	HELSINKI
Mare, Marja	L28	Kasarminkatu 26 C 43,	00130	HELSINKI
Mare, Mikko	L28	Joukolantie 1 B 18,	00610	HELSINKI
Markkula, Harri	L8	Oikokatu 15 A 1 a,	00170	HELSINKI
Marschan, Vladimir	L37	Ritobergsvägen 1,	00330	HELSINGFORS
Mattson, Robert	L35	Killnäs,	02550	EVITSKOG
Muoniovaara, Matti	L26	Kalervonkatu 12 B 4,	00610	HELSINKI
Nemes, Joel		Luoteisväylä 15 C,	00200	HELSINKI
Nyberg, Martti		Ståhlbergintie 6 C 23,	00570	HELSINKI
Nykänen, Minna		Lokkikuja 6 B 13,	00200	HELSINKI
Nyman, Kurt		Flygkaptens gränd 4 D,	00200	HELSINGFORS
Oker-Blom, Kenneth	L36	Parkgatan 76 A,	00140	HELSINGFORS
Patrikainen, Ismo		Ristolantie 6 A 4,	00300	HELSINKI
Piekäinen, Pekka	L12	Yliskyläntie 203,	25520	PERNIÖ AS
Porlamo, Tero		Melkonkatu 1 A,	00210	HELSINKI
Rosenlew, Andreas		Bernhardsgatan 7 A 5,	00130	HELSINGFORS
Rouhiainen, Matti		Jääkärinkatu 2 C,	00140	HELSINKI
Räme, Kristian		Suomenlinna C 52 D,	00190	HELSINKI
Sairanen, Petter	L14	Ainonkatu 2 B 15,	53100	LAPPEENRANTA
Siirala, Maisa		kataholmantie 7,	02380	ESPOO
Siltala, Kari	L9	Suomenlinna B 28,	00190	HELSINKI
Stackelberg, Peter		Kallioliinnavägen 16 C,	00140	HELSINGFORS
Stewen, Mika	L21	Untamontie 3 C,	00610	HELSINKI
Stewen, Teemu	L21	Torkkelikatu 19 A 7,	00500	HELSINKI
Suhonen, Pekka	L10			
Suokas, Asko	L20	Saaristonhuolto OY,	21660	NAUVO
Tallberg, Thomas		Enäsvägen 16 A,	00200	HELSINGFORS
Wickström, Petri	L3	Vuoksentie 21,	55120	IMATRA
Elvström Sails		Laivanvarustajankatu 8 b,	00140	HELSINKI
Oy Investa Ab		Bulevardi 7 A,	00120	HELSINKI
Vator OyJollas,		Puuskarinne,	00850	HELSINKI

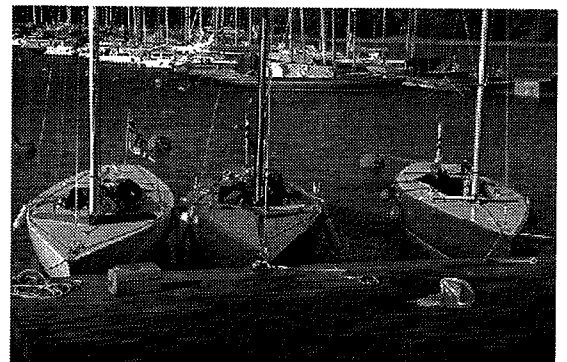
# 5.5

## VENEET

No	Nimi	Omistaja	Seura	Pit.	lev.	purj.	upp.	suunnittelija	rakentaja	rak.paikka	vuosi
L 1	Gullvinge	Jukka Kinnunen	-	9.80	1.90	29.00		Tore Holm	E.Blomqvist	Porvoo	1950
L 2	Fifty-fifty	Heikki Jousi	TPS	9.75	1.92	27.00	1.90	Gösta Kyntzell	Wilenius	Porvoo	1950
L 3	Pikapuikko	Petri Wickström	LrPS	9.67	1.91	28.50	1.98	Gösta Kyntzell	Wilenius	Porvoo1	950*
L 8	Flamenco	Harri Markkula	SPS	9.78	1.92	27.70	1.84	Gösta Kyntzell	Wilenius	Porvoo	1951*
L 9	Vis-á-vis	Kari Siltala	SuPS	9.66	1.91	28.57	1.92	Arvid Laurin	Wilenius	Porvoo	1951*
L 10	Teresita	Jan Ahlskog	NJK	9.55	1.93	28.00	1.75	Arvid Laurin	Wilenius	Porvoo	1952
		Jukka Järvinen									
		Pekka Suhonen									
L 12	Jayne	Pekka Piekäinen	SP	9.70	1.92	28.44	1.87	Gösta Kyntzell	Wilenius	Porvoo	1952
L 13	Linnea	Heikki Koivisto	MP	10.17	1.92	26.50	1.90	Olin Stephens	E.Blomqvist	Porvoo	1952*
L 14	Experiment	Petter Sairanen	LrPS	9.88	1.95	28.00	1.70	Carl-Olof Granfelt	Wilenius	Porvoo	1953*
L 15	Benita	Juha Halme	KPS	8.91	1.91	28.38	1.94	Gösta Kyntzell	Wilenius	Porvoo	1954
L 19	Caro IV	Sampo Lindströ	SuPS	9.82	1.92	28.95	1.79	K.A.Johansson	Vator	Helsinki	1957*
L 20	Baloo	Asko Suokas-		9.37	1.93	29.00	2.00	Gösta Kyntzell	Wilenius	Porvoo	1959*
L 21	Quetzalcoatl	Teemu Stewen		9.20	1.92	29.00	1.93	K.A.Johansson	Vator	Helsinki	1961*
		Mika Stewen									
L 25	Caro VI	Tom Hilkos	LP	9.155	1.91	29.00	2.00	Raymond Hunt	Vator	Helsinki	1964
L 26	Chaje III	Matti Muoniovaara	HSS	9.60	1.90	29.00	1.95	Bill Luders	Vator	Helsinki	1964
L 27	Wasa II	Jarl Jaatinen	NJK	9.89	1.91	28.96	2.00	Bill Luders	Kungsörs B.	Kungsör.	1964
L 28	Caro VII	Matti Mare	HSS	9.16	1.90	29.0	2.00	Britton Chance Jr.	Vator	Helsinki	1968
		Mikko Mare	HSS								
L 29	Marilyn	Eero Luoma-						Arvid Laurin-	Ruotsi		1954*
L 35	Addam	Johan Gullichsen	NJK	9.18	1.91	28.95	1.83	Eivind StillStill	Yachts	Pietarsaari	1989
		Peter Fazer									
		Robert Matsson									
L 36	Sindbad	Fredrik Fazer	NJK	9.19	1.91	28.95	1.82	Eivind StillStill	Yachts	Pietarsaari	1990
		Kenneth Oker-Blom									
L 37	Carmen	Vladimir Marschan	NJK	9.43	1.92	29.00	1.85	Iain Murray-	Australia		1991
L 38	ZorinaErik	Aikala	HSK	9.18	1.92	28.95	1.91	Eivind Still	Still Yachts	Pietarsaari	1991
L 40	Dodotoo	Henrik Dahlman	ÅSS					Douglas Peterson	Melges Boats	USA1	993
L 41	Remi	Anssi Kienanen	HSS	9.41	1.91	28.99	2.00	Br.Ohlsson	Kungsörs B.	Kungsör1	964
		Kimmo Kienanen									



*s/y Addam*



*Femfemmor i HSS*



*Harald "Affe" Alfian*

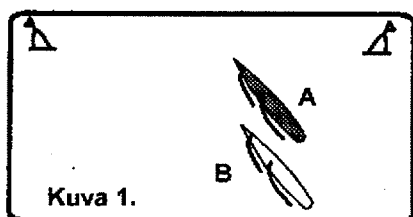
# § § § § KANOOTIN AJOKORTTI § § § §

Antero Kairamo

Euro-direktiivit määräävät kahta ja puolta metriä kapeammille purjekanooteille ajokortin, joka on suoritettavissa teorie- ja puujottelukokeella Viaporin tuopissa.

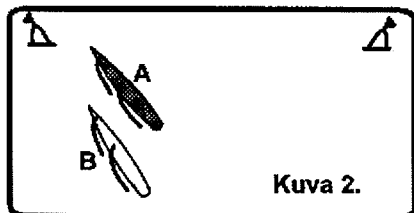
Seuraavassa maistiaisia testin kysymyksistä, joihin testattavan on osattava vastata virheettömästi. (Vastaukset löytyvät kysymyksessä mainitusta säännöstä tai toisaalta tässä lehdessä.)

1. Ennen lähtöä A on maston kohdalla suhteessa B:hen. Kuinka ylös B saa nostaa? (38.1)

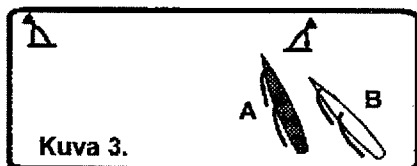


ta? (38.1)

2. Lähtöviesti on annettu ja A purjehtii tiukasti vastaisella. Onko B:llä oikeus tilaan lähtömerkillä? (38.1 ja 42(a))

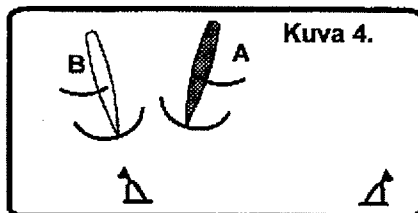


3. Lähtöviesti on annettu ja A purjehtii ylemmäksi kuin tiukasti vastaiseen. Onko B:llä oikeus tilaan lähtömerkillä?

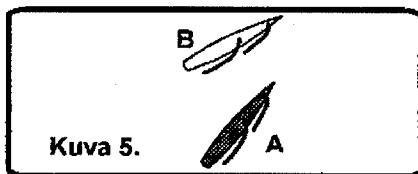


(42(a)(ii))

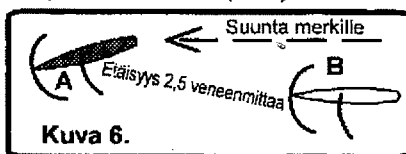
4. A ja B ovat tulossa maaliin. Onko B:llä oikeus tilaan merkillä vaikka A on styyrpuurilla? (42(b) ja 42.1)



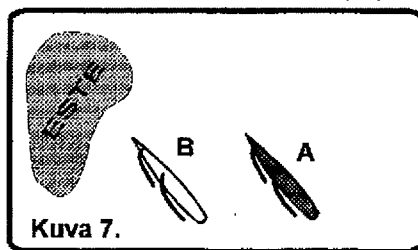
5. A purjehtii tiukasti vastaiseen (oikea suunta) vastatuuliosuudella. Saako B purjehtia alemmaksi kuin tiukasti vastaiseen? (39.3)



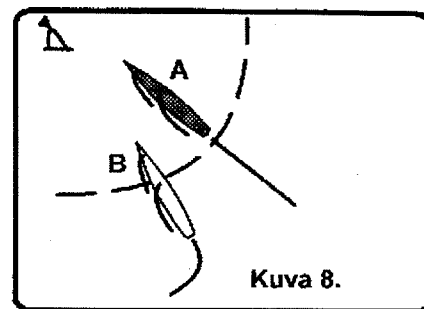
6. Saako A purjehtia oikeaa suuntaansa alemmas, jos veneiden välinen etäisyys on 2,5 veneenmittaa? (39.3)



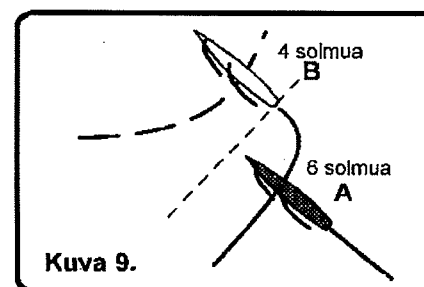
7. Miten A:n on meneteltävä, jos B huutaa tilaa vastakäännökseen? (43)



8. Onko B:llä oikeus tilaan merkillä? (Määritelmät: Peittää ja vastakäännös, sääntö 42.3 ja 41.1)



9. B päättää vendansa lähempänä kuin kaksi veneenmittaa merkistä. Onko A:lla oikeus tilaan merkillä? (42.3)



10. Jos toinen vene vastakääntää ja toinen jiippaa, niin kumman on väistettävä? (41.4)

11. Vaihtoehtoinen 720 asteen käänös-rangaistus on voimassa. Vene koskettaa merkkiä ja rikkoo samassa tilanteessa kulkuoikeussääntöä. Minkälaisella käänöksellä vene voi hyvittää koko tapahtuman? (Liite B1, 1.1)

12. Vene koskettaa lähtömerkkiä 4 min ennen lähtöä. Täytyykö tämä hyvittää ja jos täytyy, niin miten ja milloin? (52.2)

13. Saako spinnulla purjehtia ilman puomia? (64)

14. Vene purjehtii 4 min ennen starttia kansallisuuslippu nostettuna. Hylätäänkö vene? (65)

Vastaukset sivulla 65.

# 6

## SUOMEN 6mR-LIITTO, URHEILUA, KULTTUURIA JA VIIHDETTÄ

Kuutospurjehtijoiden järjestämä uuden vuoden vastaanotto sai odotetusti suuren suosion. Kun katsoi juhlijoiden tummiin puettua joukkoa, mieli viivähti hetken Hangon Regatan tunnelmissa. Victors'sissa olivat paikalla suunnilleen samat veitikat, jotka silloin kansoittavat HSF:n päälaiturin. Edustettuina olivat niin kasit, kuutoset, viitoset, viisvitokset, louhet, folkkarit, haijarit kuin muutkin kunniakkaat pursiluokat.

Merkittävänä käyttäytymiserona vaikkapa Viaporin tuopin iltatilaisuuteen verrattuna oli, että kukaan ei suostunut juomaan mallasjuomia pullon suusta. Se johtui ilmeisesti siitä, että tumma puku tai smokki luo kantajaansa purjehtijan hillittyä charmia, joka ilmenee pidätettynä riehakkuutena.

Tasan puolen yön hetkellä, jolloin ETA-sopimus astui voimaan, nautittiin malja ETAnolia rakkaalle isänmaallemme Olli-Pekka Tuomisalon Klara Stjärna-orkesterin kajauttaessa Porilaisten marssin tosi muinaiseen tapaan. Malja kohotettiin myös Affe Alftanin, hiljattain ikuisen valkamaan poistuneen Kuutosklubin kunniajäsenen, muistolle. Samalla vietettiin hiljainen hetki, joka ajankohdasta johtuen ei ollut kovin pitkä.

Järjestelykustannusten osittaiseksi peit-

tämiseksi pidettiin arpajaiset, joihin Pro Sailor purjehdusvarusteliike oli hankkinut lahjoituksena Hempelsin ja Rymacon tuotteita ja Vene-lehti oli lahjoittanut vuosikerran. Kiitokset siitä heille.

Aamuyön tunteina pidettiin jo aikaisemmista yhteistilaisuuksista perinteeksi muodostunut rock and roll tanssikilpailu, jossa kuutosliiton edellinen puheenjohtaja Kaisu Karumaa osoittautui jälleen kerran vetonaulaksi niin liikkeiden hurjuuden kuin monimuotoisuudenkin suhteen.

Suomen lainsäädännön valitettavista rajoituksista johtuen jouduimme poistumaan jatkopaikkoihin jo ennen kello viittä aamulla. Ulko-ovella monet vieraat vannottivat järjestäjiä uusimaan tilaisuuden jo ennen seuraavan presidentin ensimmäistä uudenvuoden puhetta. Tällä kirjoituksella kuutospurjehtijat lupaavat järjestää juhlat. Pitänee vain varata entistä suurempi paikka, että kaikki halukkaat mahtuvat mukaan.

Sexornas Jakt

Edellisessä Purjehtija-Seglaren lehden numerossa lupasin kertoa lisää kuutoskirjan Sexornas Jakt uuden painoksen ottamiseen liittyvistä asioista. Hanke on edennyt ripeästi ensimmäiseen

painokseen pyydettyjen korjausten ja täydennysten osalta. Nyt onkin viimeinen aika toimittaa ehdotuksia Pekka Barckille, puh. 90-5307207 (työ) ja 90-601069 (koti). Nyt on myös sinunkin sopiva aika varmistaa kirjan saanti itsellesi ennakkotilauksen avulla. Ennakkotilajalle kirjan hinta on 250,- markkaa. Kerhoille ja pursiseuroille tehtävien suurehkojen yhteistilauksen hinnoittelussa voidaan neuvotella paljousalennuksista. Tavoitteena on saada kirja markkinoille jo tänä keväänä ja kesäksi kunnan lentsilukemista.

Yrityksille, jotka haluavat tuoda itseään esille klassisten purjehtijoiden piirissä ja jotka haluavat tukea kirjan valmistumista, on tarjolla kannatusilmoituksia joiden hinnat ovat 4000,- markkaa 1/1 sivu, 2000,- mk 1/2 sivua ja 1000 mk 1/4 sivu. Tällä hetkellä on vielä joitakin vapaita sivuja varattuna ilmoituksille. Kirjatilauksia ja ilmoitusmääräyksiä varten on ohessa lomake, jolla voidaan molemmat tehdä. Lomakkeessa on myös puheenjohtaja Kimmo Kienasen puhelinnumero, joista saat halutessasi lisätietoa niin tästä hankkeesta kuin muustakin kuutosliiton toiminnasta.

Markku Hakonen  
Suomen 6mR-liitto

## FINLANDS 6 mR FÖRBUND, SPORT, KULTUR OCH NÖJE

Finlands 6mR-förbund, sport, kultur och Nyårsfesten som sexaförbundet ordnade blev som väntat en succé. När man såg festfolket tyckte man sig vara på HSF:s huvudbrygga under Hangöregattan. På fästen sågs nämligen samma ansikten som blivit bekanta på nämnda brygga. Åtminstone åttorna, sexorna, femmorna, fenfemmorna, drakarna, folkbåtarna och hajarna var representerade.

En iögonfallande skillnad mellan nyårsfesten och t.ex. kvällstillställningen på Sveaborgs stop var den att ingen halsade flaskan. Detta torde ha sin

förklaring i att en mörk kostym eller en smoking gör sin bärare till en behärskad men charmfull festare.

Vid nyår avnjöts ett glas porlande för vårt kära fosterland till tonerna av Björneborgarnas marsch uppförd mycket klassiskt av Olli-Pekka Tuomisalo Klara-Stjärna Band. Ett glas höjdes också till minnet av den nyligen hädangångna hedersmedlemmen i 6mR-förbundet Affe Alftan. Affe hyllades med en av omständigheterna beroende kortbliven tyst minut.

För att täcka festens kostnader ordnades ett lotteri till vilket specialaffären för segelbåtstillbehör Pro Sailor hade skaffat Hempel's och Rymacos produkter och tidningen Vene-lehti hade donerat en årsprenumeration. Ett tack åt dem.

På morgontimmarna hölls den traditionsenliga Rock'n Roll-danstävlingen. Dragplåstren visade sig vara gamla bekanta.

På grund av beklagansvärda restriktioner i finsk lagstiftning var vi tvungna att förflytta oss till "jatkan" före klockan



fem på morgonen. Samtidigt svor vi på att tillställningen skulle upprepas före följande presidents första nyårstal. Härmed lovat att sexaförbundet står för arrangemangen. Vi måste bara hitta ett större ställe så att alla ryms med.

#### Sexornas Jakt

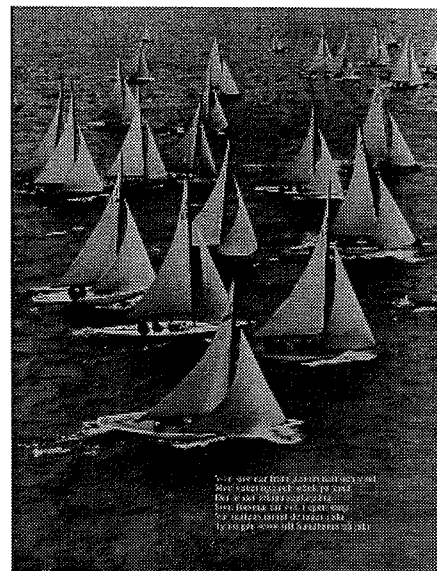
I det senaste numret av Purjehtija-Seglaren lovade vi berätta mera om en nyupplaga av Sexornas Jakt. Projektet har fortskridit i rask takt vad kompletteringarna gäller. Senast nu gäller det att delge Pekka Barck tel. 90- 530 7207 (tjänst) och 90-601 (hem) förslag på tillägg och korrigeringar. Nu har du också möjlighet att garantera dig ett exemplar med en förhandsbeställning (som för övrigt underlättar finansieringen av upplagan). Priset är 250 mk (gäller förhandsbeställningar). Mängdrabatt kan

diskuteras med klubbar och föreningar som gör större sambeställningar.

Företag som vill synas i kretsar som seglar med klassiska jakter, eller annars bara vill understöda bokprojektet erbjuds en möjlighet att annonsera i boken. Priserna för annonserna är 4000 mark för en hel sida, 2000 mark för 1/2 sida och 1000 mark för 1/4 sida. Några lediga platser kvarstår.

Nedan finns en blankett för bokbeställare och annonsörer (båda kan göras på samma blankett). På blanketten finns även ett telefonnummer du kan ringa, ifall du önskar ytterligare information om förbudets verksamhet.

Markku Hakonen  
Finlands 6mR-förbund



*Saxornas Jakt har gått bra*

### Suomen 6mR-liitto ry

### Tilauslomake/Beställningsblankett

Tilaan/Jag beställer \_\_\_\_\_ kpl/st Sexornas Jakt hintaan/ á 250,- mk kpl/st..

Nimi/Namn: \_\_\_\_\_

Osoite/Adress: \_\_\_\_\_

Postiosoite/Postaddr.: \_\_\_\_\_

Puh./Tel.: \_\_\_\_\_

Allekirjoitus/underskrift: \_\_\_\_\_

Yrityksemme tilaa rastilla merkityn suuruisen ilmoituksen /  
Vår företag önskar en annons den storlek, som anges med ett kryss:

1/1 s. 4000,- mk \_\_\_\_\_ 1/2 s. 2000,- mk \_\_\_\_\_ 1/4 s. 1000,- mk \_\_\_\_\_

Yritys/Företag: \_\_\_\_\_ Yhteyshenkilö/Kontaktperson : \_\_\_\_\_

Osoite/Adress: \_\_\_\_\_ Postios./Postaddr.: \_\_\_\_\_

Puhelin/Tel.: \_\_\_\_\_

Allekirjoitus/Underskrift: \_\_\_\_\_

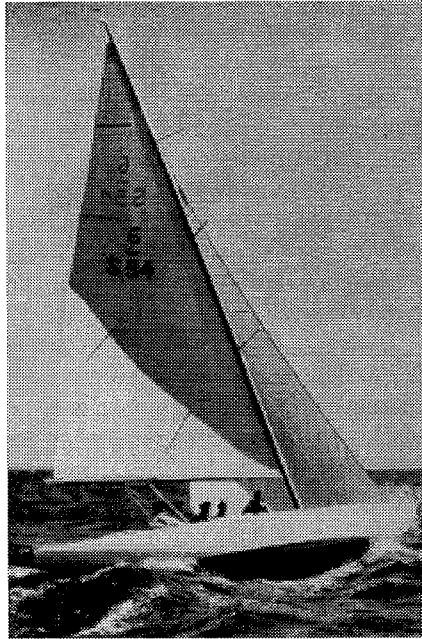
Tilauksen postitusosoite,

Beställningens postningsadress: Esa Kalervo, Taivaanvuohentie 14 C, 00200 Helsinki

Puhelintiedustelut/tel.info: Kimmo Kienanen, 90-7596305 t, 90-670066 k, 949-416309 kenkä.

## MAY BE VI LONG ISLAND SOUNDILLA 1947

Artikkelin on suomentanut Markku Hakonen, May Be VI veneen nykyinen omistaja. Suomentamisessa avusti Kai Karumaa. Artikkeleihin liittyvä valokuva on May Be VI vuonna 1947. May Be -nimiset kuutoset ovat Sven Salén:in ja hänen sukunsa rakennuttamia, ja niistä uusin on SWE115, May Be XIV, ja jota purjehtii Patric Fredell. Toistaiseksi viimeisin puinen May Be on numeroltaan VIII. Suomessa on myös May Be IV jonka syndikaatin pehtoorina toimii Tapio Lehtinen. Artikkelin minä tarkoittaa Sven Salénia.



san vuotta vanhalla, mutta edelleen vaarallisella veneellä Apache. Hänellä oli vaikeuksia kellutuskokeissa, mutta lopuksi löytyi ilmeisen oikea ratkaisu, koska Apache oli parempi kuin koskaan aikaisemmin. Erityisesti lenssillä se oli kilpailijoitaan nopeampi.

Suomen edustajana purjehti Violet, ihka uusi Kyntzell-luomus. Se painoi ainoastaan n. 3950 kiloa, sillä oli suuri purjepinta-ala ja sen piti olla erittäin vaarallinen kevyissä tuulissa. Koska vene oli aivan tuliterä, ei sitä oltu ehditty viritellä kaikilta osin täydellisesti. Miehistö ei ollut eniten yhdessä purjehtineita, mutta Erik Tallberg purjehti alustaan rauhallisesti ja hyvin laskelmoiden ja oli koko ajan vaarallinen.

Italiaa edusti Gianna, joka aikaisemmin tunnettiin nimellä Bambetta. Se oli regatan raskain vene, 4500 kiloa, ja sillä oli pienin purjepinta-ala. Sillä oli vaikeuksia roikkua mukana keveissä tuulen henkäyksissä, mutta ensimmäisenä päivänä purjehtiessamme Henry Morganin ja Lee Loomisin pokaaleista, kulki se kryssillä reippaassa tuulessa erittäin hyvin. Sen purjevalikoimasta osa ei oikein toiminut. Ruorimies Straulino purjehtii erinomaisesti. Hän on tilannut piirustuksen Olin Stephensiltä ja kun vene on

tasapainossa, saamme uutta näyttöä Olympiapurjehduksissa 1948.

Englannilla oli myös uusi vene, Marletta, jonka oli piirtänyt Morgan Giles. Vene ei myöskään ollut oikein tasapainossa. Purjeiden sola ei ollut kunnossa ja erityisesti heikossa tuulessa vene liikkui tahmeasti.

Näitä haastajia vastaan asetui lähtöviivalle Goose. Oltuaan viisi vuotta Tyyneen Valtameren puolella, oli se palautunut vanhalle omistajalleen George Nichols'ille, joka yhdessä gastinsa Olavin kanssa oli suurella rakkaudella viritänyt sen uuteen uskoon. Ruorimiehen pallilla istui Briggs Cunningham ja miehistössä nähtiin George Nichols Jr, Rod Stephens, Bubbles Havemeyer ja Bob Javier, siis parhaat purjehtijat, joita voitiin löytää. Lääkäri oli valitettavasti kieltänyt George Nicholsia purjehtimasta kilpaa, mutta hän seurasi tapahtumia moottorialuksestaan.

Karsintoihin olivat osallistuneet Goosen sisarus Djinn sekä Whitonin Starwaggon. Djinn sai mennä Skotlanttiin noutamaan kotiin Seawanhakapokaalia ja Goose sai tehtäväkseen Kultapokaalin puolustamisen.

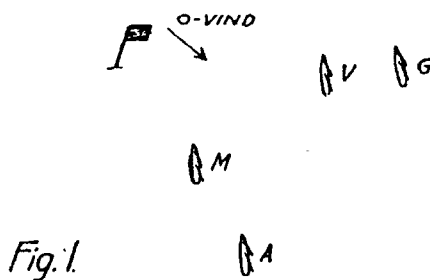
Pläkässä lillumiskilpailun, niin voitaneen sanoa, lopputulos oli, että Goose voitti ensimmäisenä päivänä hiuksenhienosti, ja molempina seuraavina päivinä suurella marginaalilla. Niinpä oikeastaan vain ensimmäinen purjehdus herätti suurempaa kiinnostusta. Olosuhteet vaihtelivat suuresti kilpailun aikana ja kun neljä venettä saapui maaliin kahdeksan sekunnin sisällä, oli katsojilla jännittämistä hamaan loppuun saakka. Goose ja May Be VI ylittivät starttulinjan melko tarkkaan yhtäaikaan. Tuuli oli itäinen ja voimakkuudeltaan tuskin 1 m/s. Goose lähti leestä ja yritti nousta eteemme ylös, mutta maininkisessa vedessä onnistuimme vastaamaan hyvin sen nousuun. Kuitenkin silloin, kun tuuli tyyntyi melkein kokonaan, Goose kulki aavistuksen verran nopeammin ja kun se puolen tunnin purjehduksen jälkeen

Tasan kaksikymmentä vuotta sitten voitti ensimmäinen May Be-niminen kuutoseni kultapokaalin tiukan kamppailun jälkeen takaisin Skandinaviaan. Oli siis juhlan tuntua, kun järjestyksessä kuudes jäsen tästä kuutosperheestä kuljetettiin Atlantin yli. Määränpäinä oli Long Island Sound ja Oyster Bay, jossa tarkoituksena oli kilpailla samasta pokaalista, ja jonka pelätty Goose oli voittanut pari edellistä kertaa. Pahat ennakoavistukseni Goosen suhteen osoittautuivat oikeiksi. May Be VI pitkine vesilinjoinen ja 4400 kilon uppoumineen oli kilpailun aikana vallitsevissa heikkotuulisissa olosuhteissa liian raskas verrattuna kepeäkulkuiseen amerikkalaiseen Gooseen, joka painoi ainoastaan 4000 kiloa. Olisin ilomielin ottanut tilalle vanhan veneeni May Be V, joka suhteellisen helposti oli kellunut merkeissään, mikä taasen johtui suuresta hyvityksestä, joka otettiin huomioon Long Island Soundin niin sanotussa murtovedessä. Tällä kertaa tasoius oli neljännen verran. Edellisellä kerralla vain kahdeksasosa tuumaa. Seuraus oli olikin, että May Be VI kellui korkealla yli merkkiensä kun se Itämeren vedessä oli päinvastoin juuri ja juuri selvinnyt ongelmallisesta kellutuskokeesta. Tätä etua emme kuitenkaan saaneet käyttäjä hyväksemme.

Euroopasta oli mukana neljä muuta venettä. Magnus Konow kilpaili kahdek-

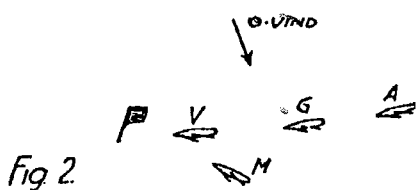
kääntyi, meni se juuri meidän edestämme. Me jatkoimme jonkin matkaa samalla halssilla, kun Goose ilmeisesti halusi vahtia muita kilpailijoita. Kun käännyimme muutaman minuutin kuluttua, saimme pienen oman tuulenvireen, saimme hyvää nousua ja vauhtia Gooseen verrattuna ja purjehdimme kepeästi. Ajoimme pitemmälle kuin Goose, joka ilmeisesti piinasi päästäkseen merkille. May Be VI tuli suoraan merkille, ja oli käänöksessä 40 sekuntia edellä Gooseta, joka oli lyönyt liian aikaisin ja sai tehdä ylimääräisen vendan kääntömerkillä mikä pudotti sitä vastavirrassa pahasti. Kuten tiedämme, parin sekuntimetrin tuulessa ei 40 sekunnin ero ajassa ole kuitenkaan mikään suuri ero matkassa kun aloitetaan lenssi. Minulla oli täysi työ pitää May Be VI vapaissa tuulissa. Saimme purjehtia suuressa kulkussa ylös ja sitten jiiipata. Meillä oli varaa siihen, koska muut kilpailijat olivat hyvän matkaa jäljessä, suomalaiset kolmantena ja norjalaiset neljäntenä. Johtomme kapeni lenssillä 15 sekuntia, mikä oli minusta yllättävän hyvä tulos, koska olin olettanut, että Goose menisi helposti ohi näissä tuulissa.

Toisella kryssillä ajatin Gooseta ulos salmeen kun taas Violet ja Apache saivat häiriöttä purjehtia kohti Long Islandin rantaa, joka osoittautui tällä kerta paremmaksi puoleksi. Niin pian kun Goose kääntyi, löimme sen yläpuolelle. Se yritti vanhanaikaista, laskemalla vauhdilla alapuolelta ohi, onnistumatta kuitenkaan aikeessaan. Lopulta aloimme lähestyä kahta muuta venettä. Olin jo havainnut niiden saaneen niin paljon etua kurssistaan kohti maata, että ne olivat jälleen kilpailussa mukana. Goose löi uudelleen ja minä jatkoin havaitakseni, että sekä norjalaiset ja ennen kaikkea suomalaiset olivat edellä. Suomen vene löi suoraan Goosen eteen. Apache meni reilusti edestämme ja odotin sen lyövän Goosen luuvarttiin, mutta se jatkoi ilmeisesti kohdatakseen May Be:n. Minä löin uudelleen ja kohdatessani Apachen, en uskaltanut mennä edestä, vaan fellasin pari veneenmittaa. Sitten aloimme nousta

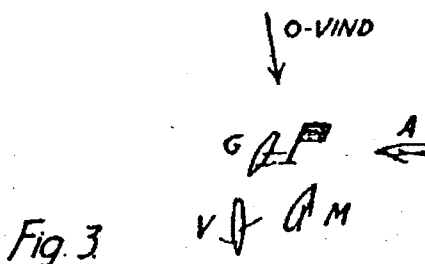


May Be:llä ylös merkille. Konow, joka oli lyönyt meistä luuvartin puolelle, valui yllättävän nopeasti meistä nähden leen puolelle.

Meistä näytti, että tilanne on jo hallinnassa, kun tuuli yhtäkkiä kääntyi idästä melkein kaakkoon ja nousi 7-8 sekuntimetrin voimaan. Veneet olivat tällöin kuvion 1 mukaisessa tilanteessa. Violet ja Goose saivat ensimmäisenä uuden tuulen ja kiisivät täyttä vauhtia merkille styyrpuurin halssilla samalla kun May Be sai taistella kevyessä itätuulessa. Heti kun saavutimme uuden tuulen, käännyin siinä toivossa, että ehtisimme ennen Violetia ja Gooseta (kuvio 2). Ne

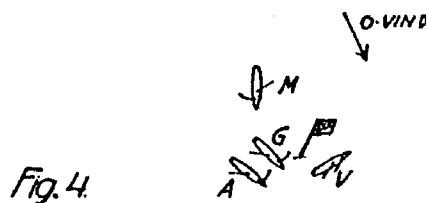


sivät parempaa tuulta yhä edelleen ja me puolestamme saimme pakkituulta ensin Violetilta ja sitten Gooselta. Tämän seurauksena olimme kovassa virrassa ajautumassa merkkiin ja jouduimme tekemään ylimääräisen vendan. Niinpä kaiken vastoinkäymisen jatkoksi myös Apache kiiruhti ennen meitä kääntömerkille (kuvio 3).

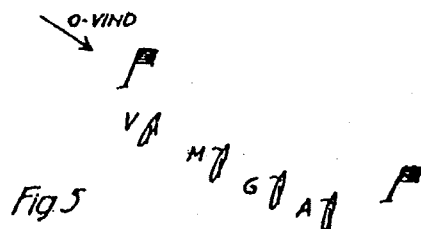


Violet oli komeassa johdossa ja nosti suurimman spinaakkerinsa mutta joutui laskemaan sen puolessa välissä ensimmäistä slöörihalssia, koska se ei pysynyt kunnolla vedossa. He jatkoivatkin aina maaliin saakka genua-purjeella. Goose pudotti spinnupuomin mereen ja menetti pari kallisarvoista veneenmittaa. Apache, joka osoittautui erittäin nopeaksi myötätuuliveneeksi pääsi melkein Goosen yläpuolelle peittämään ja myöskin May Be VI:lla lähestyimme sitä uhkaavasti.

Viimeisellä kääntömerkillä Violetilla oli ainoastaan 20 sekunnin johto Gooseen ja Apacheen nähden, jotka kiersivät merkin yhtäaikaa, Apache ulompana. Konow fellasi tarkoituksenaan ajaa alapuolelta ohi Goosen (kuvio 4). May Be:llä



jolla oli avotuulussa ollut muita pienempi spinaakkeri, otimme muita hitaasti mutta varmasti kiinni ja niin tulivat kaikki neljä kärkevenettä rivissä maalilinjaa kohti (kuva 5). Goose voitti 1 sekunnilla



Violetin ja May Be VI tuli neljänneksi 8 sekuntia jäljessä. Oli vahinko, ettei maalilinjalla ollut valokuvajaa, koska hän olisi saanut harvinaisen loistavan maaliintulo kuvan.

Toisena päivänä vallitsi heikko tuuli ja voimakas maininki. Goose ja May Be pitivät toisilleen seuraa salmessa jossa merenkäynti oli pahempi. Olin toivonut, että May Be raskaampana veneenä olisi selviytynyt aallokosta paremmin kuin

Goose, mutta kevyessä tuulessa painoa oli liian emmekä voineet pitää yhtä hyvää nousua, kuin kilpailijamme. Violetilla ja Apachella purjehtivat meitä tasaisemmassa vedessä Long Islandin läheisyydessä ja toivoinkin heidän saavan etua suhteemme ja tulevan ennen Goosea merkillä. Goose ehti kuitenkin ensimmäisenä ja kaikki kolme skandiinaavista venettä tulivat merkillä tiuhassa muodostelmassa, May Be viimeisenä. Lenssillä Goose kasvatti etumatkaansa. May Be VI nousi toiselle sijalle viimeisellä kryssillä, mutta ei uhannut missään vaiheessa enää Goosea.

Kolmantena päivänä hissasimme takilaan uuden nylonsetin. Kevyt tuuli valitsi ja uskoimme meille olevan etua pussikkaasta nylon-isopurjeesta. Lähdössä meidät ajatettiin yli linjan ja saimme startata uudelleen 3 minuuttia muiden jäljessä. Näin olimme auttamatta menettäneet mahdollisuutemme voittoon ja saimme työskennellä ankarasti ohittaaksemme muut veneet, joista osa vielä nenäkkäästi yritti harrastaa vahtimista. Tulimme toiselle sijalle ja viimeisellä luovilla otimme voimakkaasti kiinni Goosea, joka piinasi liian ylös. Viimeisellä merkillä olimme 1 minuutin 45 sekuntia jäljessä ja aloimme hetkessä saavuttaa Goosea, koska meillä oli pienempi spinaakkeri, joka veti paremmin. Puoli mailia ennen maalia olimme aivan Goosen tuntumassa. Silloin tuuli kääntyi vastaiseksi ja Goose alkoi luovia. Se sai johtavana veneenä uuden tuulen hetkeä ennen meitä ja ero maaliin tullessa olikin huomattava.

Kolmella suoralla voitolla Goose oli puolustanut Kultapokaalia loistavalla tavalla ja aloitti heti asiaankuuluvat juhlat. Voitonjuhlaan ehdimme myös me, kun ylitimme maalilinjan kolme ja puoli minuuttia myöhemmin.

Kahden päivän kuluttua alkoi uusi 3-päiväinen kilpailusarja. Henry Morgan oli lahjoittanut pokaalin kaikkien veneiden kilpailtavaksi ja A. Lee Loomis puolestaan eurooppalaisten veneiden keskinäiseksi palkinnoksi. Kulta-

pokaaliveneiden lisäksi kilpailussa oli mukana Djinn.

Ensimmäisenä päivänä puhalsi 7-8 m/s. Magnus Konow starttasi 4 veneenmittaa liian aikaisin, mutta ei palannut ja tuli diskatuksi. May Be VI otti nopeasti johdon ja Djinn purjehti toisena. Kahden luovin jälkeen May Be VI johti ylivoimaisesti. Kun piti aloittaa avotuuliosuus, tuli reitille proomu yhdistelmä, joka piti kiertää laajassa kaaressa. May Be kuitenkin säilytti johtonsa ja paransikin etumatkaansa. Italian vene joutui puolestaan laskemaan vähän, mutta ajoi liian läheltä viimeistä proomua ja törmäsi siihen.

Toisena päivänä May Be johti n. 5 metrin tuulessa Apachea ensimmäisen kryssin jälkeen. Lenssillä Apache otti kiinni ja juuri ennen merkkiä molemmat veneet purjehtivat vierä vieressä paapurin halssilla. Apache jippasi ja alkoi sääntöjenmukaisesti luffata May Be:tä, joka joutui heittämään purjeen yli välttääkseen kolarin. Apache sai tällöin etumatkaa, jota May Be ei heikkenevässä tuulessa enää saanut kiinni vaan joutui tyytymään toiseen tilaan. Djinn tuli kolmanneksi. May Be johti siis 2,25 pisteellä Djinniin nähden.

Viimeisenä päivänä Violet luffasi meidät yli lähtölinjan. Se varasti samalla itse selkeästi ja joutui kääntymään takaisin. Tapahtuma oli erittäin harmillinen, sillä rikkeen seurauksena Djinn sai suuren etumatkan samoin kuin toiseksi tulut Goose. Apache ehti kolmanneksi ja me saimme tyytyä neljänteen tilaan ja Loomis-pokaaliin. Djinn voitti Morgan-pokaalin ja pistekilpailun. Tulokset kolmen purjehduksen jälkeen olivat: Djinn 17,25 p., May Be VI 16,25 p., Goose 13 p., Apache 12,25 p., Gianna 8 p., Marletta 6 p. ja Violet 5 pistettä.

Trooppinen kuumuus vallitsi koko Oyster Baylla oleskelumme ajan. Tuuli oli koko ajan heikko. Uskon, että kovemmassa tuulessa meillä olisi ollut hyvät mahdollisuudet Goosea vastaan. Nyt löimme sen kahtena päivänä viimeisen sarjan aikana. Näistä päivistä

Goosen ruorissa oli ensimmäisenä Havemeyer ja toisena Nichols Jr.

Minun miehistöni työskenteli erinomaisesti. Amerikkalaiset lehtimiehet olivat yksimielisiä siitä, että May Be VI:n manööverit tapahtuivat ripeämmin, kuin yhdessäkään muussa veneessä. Robban Ameln toimi keulatäkillä. Kennen Nordenskiöld ja Lord hoitivat fallit ja genuan skuuttauksen ja Martin Hindorff hoiti barduunat ja ison skuutin. Olen heille suurkiitoksen velkaa.

Tuskin tarvitsee mainita, että kaikki järjestelyt olivat erinomaiset, että amerikkalaiset kilpakumppanimme osoittivat suurenmoista urheiluhenkä, että mitä parhain purjehtijaveljeys vallitsi ja että vieraanvaraisuus oli ylitsevuotavainen. Amerikassa purjehditaan nykyisin avoamerikilpaveneillä sekä pienissä yksityistyyppiluokissa. Veneiden rakennuskustannukset ovat kohonneet niin siellä kuin meilläkin kohtuuttomuksiin. Yleinen mielipide onkin, että yksityistyyppiluokat ovat yhtä hyviä ellei sitten parempia urheilullisessa mielessä. International One Design (IOD)-luokka on ehkä suurin yksityistyyppivene ja niillä purjehditaan intensiivisesti. Mutta Star-, Atlantics- ja Lightning-veneet ovat suosittuja luokkia ja niillä otetaan osaa monenlaisiin regattoihin.

Suuret veneet, J-veneet, 12 mR-veneet jne. ovat kadonneet. Niiden aika on ohi. Kenelläkään ei ole varaa pitää niitä. Silloin tällöin kuitenkin löytyy superaluksia, joiden purjemäärät, rungon koko ja miehistön määrä palauttaa mieleen menneet ajat, jolloin voitiin ylläpitää suurten merten kulkijoita. Tämän lajin viimeisin edustaja seurasi kilpailuja joka päivä. Kyseessä oli Joe Davisin nelimastoparkki Sea Cloud, jossa oli 76 hengen miehistö ja joka on entisoity täydellisesti alkuperäiseen sisustukseensa. Sen seurana Oyster Baylla risteili saksalainen koululaiva Sea Eagle, joka nykyisin kouluttaa USA:n laivaston kadetteja. Tuntui välillä siltä, että olimme siirtyneet ajassa takaisin purjelaivojen kulta-ajalle. Ylpeä

komimastokuunari Atlantic, joka kuuluu myöskin amerikkalaisten laivastolle, näytti raakapurjealusten rinnalla varsin vaatimattomalta.

Seuraavana vuonna Kultapokaalipurjehdusten paikka on jälleen Long Island Sound. Amerikkalaisille on tä-

män vuoden purjehdusten jälkeen virinnyt uusi mielenkiinto 6mR-luokkaan. Uusia veneitä tullaan rakentamaan. Niinpä esimerkiksi Herman Whiton suorittaa vesiallaskokeita kehittääkseen uuden, entistä nopeamman rungon. Yhdessä A. Lee Loomisin kanssa hän tulee

rakentamaan uuden kuutosen ja tähtää Olympiapurjehduksiin ja Kultapokaalikirjailuun sekä myös meidän regattoihimme - jos vene tulee valituksi. Myös Olin Stephensillä on pari uutta venettä piirustuslaudalla.

On mielenkiintoista nähdä, pystyvätkö nämä uudet luomukset lyömään Goosen ja Djinnin. Joka tapauksessa on selvää, että meillä Ruotsissa täytyy ottaa tiukka ote, jos aiomme pysyä menossa mukana. Nykyisin meillä on minun veneeni May Be VI ja Sinkadus, jotka molemmat ovat ehkä liian raskaita USA:n vesille. Gallant ja Why Not eivät ole ehtineet osoittaa, mihin ne kelpaavat. Toivon niiden osoittautuvan tänä vuonna aiempaa nopeammiksi. Lisäksi Arvid Laurinilta on tulossa uusrakenne, ja toivommekin, että myös hän löytää oikean sävelen.

Tärkeintä on, että nämä veneet saavat harjoitella yhdessä ja hakea trimmejään. Näin saadaan paremmat vertailumahdollisuudet ja saadaan oikeudenmukaisesti selville, kuka on paras edustaja arvokilpailuissa. Kesän tärkeässä purjehdusohjelmassa saa kaikenlainen pikkumaisuus väistyä.

Sven Salén, 1947

## SEGLA MED

# FRISK BRIS

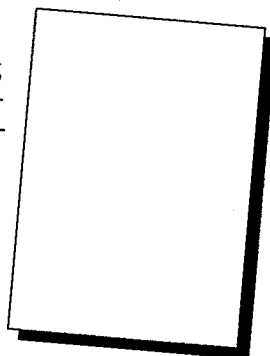
Frisk Bris är vår enda finlandssvenska båttidning och den äldsta i sitt slag i Norden. År 1994 utkommer den sex gånger, fyra på våren och två på hösten. En årgång kostar 200 mk.

Frisk Bris' innehåll är mångsidigt och läsvärt. Segling och skärgård, kappsegling och långfärder, båtar och utrustning. Frisk Bris' starka sida är båt- och seglingshistoria, äldre båtar och forna konstruktörer.

### Prenumerera nu!

Prenumerera före den 23 februari så får du nummer 1/1994 på posten! Senare inkomna prenumerationer sträcker sig ett år framåt.

Ring Kerstin Westerinen tel. (90) 643 445, faxnummer (90) 640 648 och meddela din adress. Hon skickar dig genast ett inbetalningskort för din prenumeration.



## PRENUMERATIONSKUPONG

Jag prenumererar på **FRISK BRIS** som till priset 200 mk/årgång.

Var vänlig skicka mig inbetalningskort.

Jag vill ge Frisk Bris som gåva

Vänligen skicka mig också ett presentkort

NAMN \_\_\_\_\_

ADRESS \_\_\_\_\_

POSTNR. \_\_\_\_\_

TELEFON \_\_\_\_\_

SEGELFÖRENING \_\_\_\_\_

Frimärke  
2,30 mk

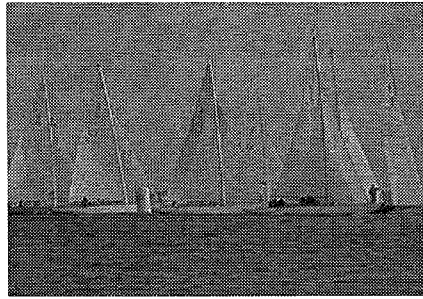
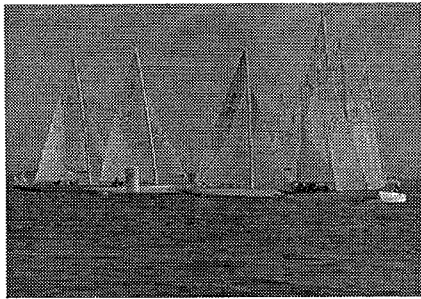
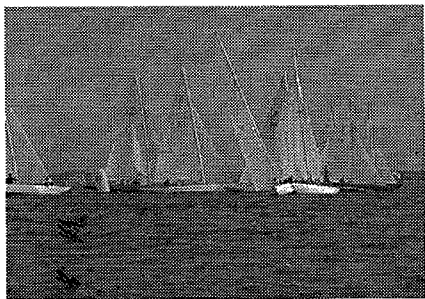
## FRISK BRIS

Kerstin Westerinen

Mannerheimv. 18, 7.vån.

00100 HELSINGFORS

Finland



## KELLO KAULASSA JA ÄMPÄRI PÄÄSSÄ

*Kimmo Kienanen, Marjut Apilo ja Antti Toukolehto*

Viime kesän vahinkotilasto oli masentava. Upponeita veneitä, kolareita, katkenneita mastoja, revenneitä purjeita, särkyneitä peräsimiä, ei-toivottoja raskauksia. Lista on pitkä ja täydellinen. Oliko vakuutuskesi kunnossa?

Kilpurajehdus on tunnetusti armotonta menoa, mitään ei säästellä. Voittaakseen kilpailun on pakko purjehtia täysillä purjeilla, spinnu nostetaan säässä kuin säässä tai muut ajaa ohi. Aina ei vanhat pelit kestä, ja joskus ei uudetkaan. Vahingon tapahduttua alkaa keskustelu vakuutusyhtiön kanssa ja silloin saattaa ilmaantua matkaan mutkia. Ohessa muutamia tapauksia elävästä elämästä.

Kesä -93 oli tärkeä kaseille, olihan edessä MM-kisat kotivesillä. Siksi Hangon Regattaan oli kokoontunut runsaasti veneitä skabaamaan. Toisen päivän kilpailussa 10.7. kryssillä Sphinxillä tapahtui vendassa onnettomuus. Barduuna jäi saalingin taakse ja katkaisi sen, barduunaa kiristettäessä. Aallockko oli pitkää ja vanhaa sellaista. Tukematon masto katkesi alemman saalingin kohdalta veneen törmätessä seuraavaan isoon aaltoon.

NJK:lla Sphinx koreili joulukuusi maston tilalla ikään kuin enteillen pitkittyvää asian käsittelyä. Vahinkoilmoitus tehtiin, kun vene oli hinattu Helsinkiin. Seuraavana päivänä vakuutusyhtiö ilmoitti, ettei vahinko kuulunut korvauksen piiriin.

Vahinko oli heidän mielestään aiheutunut omasta eikä vakuutusehtojen mukaisesta ulkoisesta odottamattomasta syystä.

Seuraavaksi vakuutusyhtiöön lähetettiin vastine ja kahdeksikkoliiton puheenjohtajan todistus, jossa kumottiin syytös itse aiheutetusta onnettomuudesta. Vastapuoli luopuikin tästä, mutta pitäytyi edelleen tulkinnassaan, etteivät ulkoiset syyt johtaneet onnettomuuteen. 3.9. päivätysssä kirjeessä todetaan tuulen olleen leudon (7m/s), eikä paikkakunnalla vallinnut ukkosta tai myrskyä.

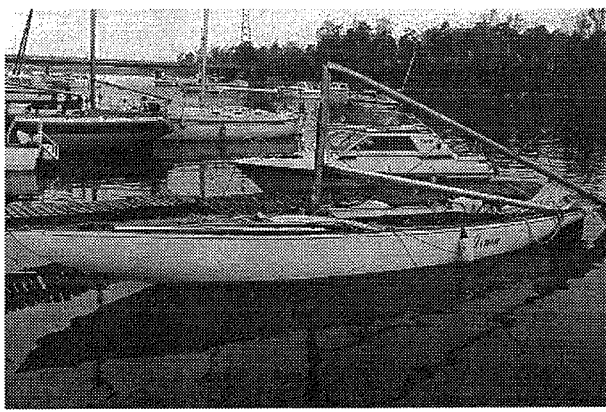
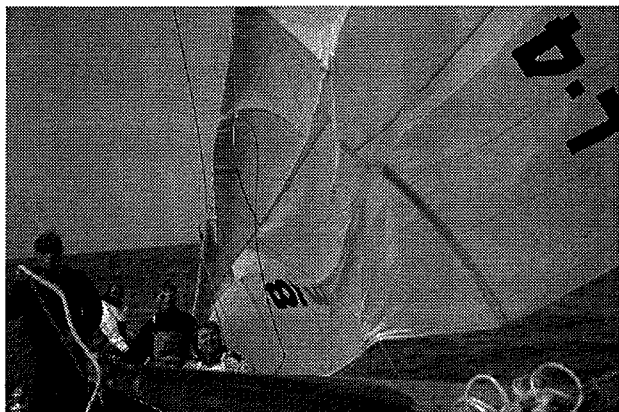
Puhelinkeskustelussa yhtiön meriosaston johtajan kanssa sovittiin, että yhtiölle toimitetaan vielä yksi todistus jonkun muun kasin miehistön jäseneltä, johon saatiin s/y Najan kipparin todistus.

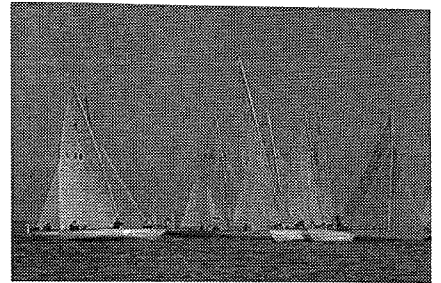
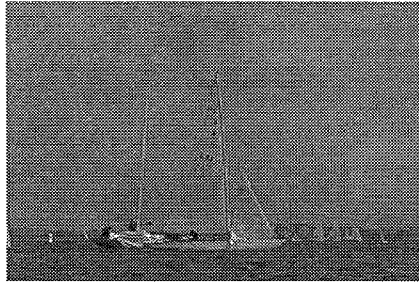
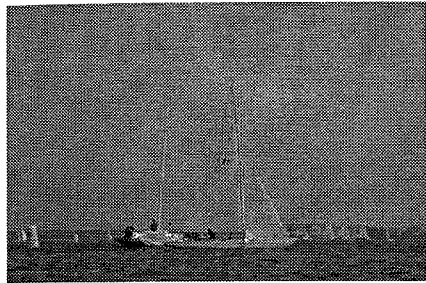
Kaiken tämän kirjelmien lähettelyn, puhelinkeskustelujen ja paperisodan jälkeen vakuutusyhtiö ei halunnutkaan itse antaa päätöstä asiassa, vaan jätti jutun ulkopuoliselle merivahinkojen tarkastajalle. Hän lähetti vakuutusyhtiön kannanotton nähtäväksi Sphinxin omistajalle ja pyysi vastinetta kuukauden kuluessa. Joulun ajan liikekiireiden vuoksi pyydettiin aikaa lisäkuukausi. Vastine jätettiin tammikuun 10. päivä, eli täsmälleen puoli vuotta onnettomuuden jälkeen! Hitaita ovat herrojen kiireet...

Tapaus numero kaksi, eli omat koirat

purivat. Sir Ian saapui Viaporin Tuopista satamaan ajalehtien pelkällä rikintyngällä. Tosi merten miesten kisa oli kaatanut jo toisen kuutosmaston, ja siinä ohessa tehdastuore Webarin isopurje oli tuhannen p:n päreinä ja Northin kovan kelin mylari keulapurje oli riepu vain. Vene on vakuutettu Tevassa 120 000 mk:n arvosta, mikä määrä on vilahdellut myytävänä olleiden huippu kuutosten hintalapussa. Vakuutussumma oli siis mielestämme kohdallaan, ja vakuutuskirjassa ei oltu erikseen eritelty rungon ja rikin ja purjeiden prosentuaalisia osuuksia kokonaissummasta. Vakuutustarkastaja kävi SuPS:lla toteamassa maston olevan korjauskelvottoman ja kannen saaneen vaurioita. Purjeenretaleet käytettiin neulomossa arvioimassa ja kuvaamassa hylkytuomio niillekin. WB-Sailsin tarjous uusista vastaavista purjeista oli 261000 mk.

Kokonaisvahingon hinnaksi tuli näin jonkun tuusan alle satkun. Hyvin kävi, ajattelimme, määrä jäi alle vakuutussumman. Kunnes Kiljander soitti Tevasta, ja ilmoitti, että muuten kävis muttei käy. Tevan käytännön mukaan vakuutusmäärä jakautuu site, että maksimi puolet on rungon osuutta ja toinen puoli rikille ja purjekerralle. Eli saisimme pulittaa omasta taskusta paljon ja lisäksi omavastuun. Menimme miehissä Teva:an Kiljanderin





Menimme miehissä Teva:an Kiljanderin juttusille. Esitimme näkemyksemme, ettei tuollaista prosenttijakoa voida käyttää, koska sitä ei ole merkitty vakuutuskirjaan. Vastaus oli asiallinen mutta tyyli: jollei korvaussumma tyydytä, vene lunastetaan. Käytännössä olimme siis alivakuuttaneet veneen käyttäen sen markkinahintaa vakuutusarvona! Meidän olisi pitänyt laskea uuden maston, uusien purjeiden ja koh-tuullisen suuren rungon arvon mukaan vakuutusarvon. Teollisuusvakuutuksen mielestä on hyvä pitää vakuutus korkeana juuri tällaisten ongelmien ehkäisemiseksi, siellä kun on mahdollista ottaa vakuutus vaikka miljoonalle markalle.

Soittelin kahteen suurimpaan vakuutusyhtiöön Pohjolaan ja Sampoon kysyäkseen heillä vallitsevaa käytäntöä. Samalla kysyin vakuutusmaksujen hinnoja ja alennukset sekä muita reuna-ehto-

ja. Tevahan on fuusioitunut Sampoon, joskin vanhat venevakuutukset jäävät edelleen Tevaan, uusia vain ei enää tehdä.

Pohjolasta tarkastaja Pöyry kertoi, että heillä veneen vakuutusarvo on aina sen ostohinta. Yli 25 vuotta vanhalle veneelle tehdään kuntotarkastus, huonokuntoiselle veneelle annetaan korjauskehoitus. Vain tarkastuksen läpäisseet veneet vakuutetaan, näin pyritään karsimaan pois "ruutipommit". Pöyryn mukaan ylivakuutus ei kannata eikä se ole heillä mahdollistakaan. Jos veneessä on uusi tai erikoisen kallis riki, sen arvo on syytä erikseen merkitä. Pohjolan näkemys meidän tapaisessa onnettomuudessa on Tevan kaltainen, eli jäämäärä korvauksen jälkeen tulee olla suurempi kuin mitä pelkästä rungosta saisi myydessä. Muussa tapauksessa yhtiön kannattaa lunastaa vene.

Sammosta puheluni ohjattiin venevakuutusten palvelupisteeseen, jossa ystävällinen mieshenkilö lupasi faksata vakuutusehdot ja hinnat. Venesampo korvaa vakuutetulle veneelle ulkoisesta syystä äkillisesti ja ennalta arvaamatta sattuneet suoranaiset esinevahingot. Vakuutusarvona pidetään veneen ostohintaa tai markkina-arvoa, ja korvauksia luvattiin maksaa täysimääräisinä sisältäen kaiken työn ja rahat ja muut kulut. Näin siis lupasi vakuutuksen myyjä.

Kannattaa siis huolehtia vakuutusarvo kohdalleen vastaamaan päivän hintaa, tai yhtiöstä riippuen, ylivakuuttamaan vene saadakseen kaikki kulut korvatuiksi. On hyvä arvioida erikseen runko, riki (sen uushinnan-etukäteen selvittäen), purjeet ja muut varusteet. Näin ei ainakaan korvausmäärästä joudu tappelemaan, mikäli vakuutus-yhtiö suvaitsee nähdä onnettomuuden kuuluvan korvauksen piiriin.

## VENEVAKUUTUS HINTOJA

**Venesammon** perusomavastuu on 500 mk, mutta vakuutusmaksua voi alentaa tuntuvasti suurentamalla omavastuuta. Täyskaskon kaikissa omavastuun vaihtoehtoissa on bonusoikeus 10% vuodessa, kattona on 60%.

Vakuutusmaksut laskettiin vain Täyskaskolle ja hinnat sisältävät 20% katsastusalennuksen. Mikäli venettä ei ole vuosikatsastettu, vahinkotapauksessa on 25%:n lisäomavastuu korvattavan vahingon määrästä.

Kaikissa maksuissa on 60 mk:n vuosimaksu.

Täyskaskossa on 1000 mk:n omavastuu

Vak.arvo	vuosimaksu
50000 mk	979.-
150000 mk	1758.-
200000 mk	3647.-

**Pohjolan** venevakuutuksen maksut määräytyvät purjealan mukaan, otimme hintaesimerkiksi kuutosen purjeneliöt 45 m<sup>2</sup>. Käytössä on myös kahdentyyppistä vakuutusta, kaskoa ja tavallista. Kaskovakuutuksen omavastuu on 500 mk, muu-

toin omavastuu on joko 2500 tai 5000 mk. Pyysimme vakuutusmaksut lasketuna 2500 mk:n omavastuulla

Vak.arvo	Kasko tavallinen
50000 mk	2300.- 1035.-
100000 mk	2800.- 1260.-
200000 mk	1800.- 1710.-

Bonusta kertyy vahingottomina vuosina 10% ja katto on 60%. Katsastettu vene saa 20% alennusta ja moniturva-asiakas lisäksi 2.5%

# VELI HYVÄ

Terveiset täältä napajäätiköltä. Olemme olleet eksiyksissä jo arviolta kolmisen viikkoa. Ajantajuni on niin pahasti hämartyntynyt, että voin olla väärässäkin. Kolmen viikon sijasta on voinut kulua yhtä hyvin kolme kuukauttakin.

Ihmettelet varmaan, että mitä pirua minä täällä hommaan. No niin ihmettelen itsekin. Muistaakseni minut kutsuttiin napajäätikölle alueen ensimmäisen McDonaldsin avajaisiin.

Sivujuonena kerrottakoon, että McDonalds on tukenut presidentinvaalikampanjaani jo vuosia. Olen saanut kotiini tuoreita BigMac-hampurilaisia tasatunnein.

Uusi McDonalds-North Pole sijaitsee magneettisen pohjoisnavan välittömässä läheisyydessä. Pikaruokalan liikeideana on tarjota tukevaa purtavaa hylkeenpyytäjille ym. Camel Trophy -miehille. McBear on paikallinen erikoisuus: kahden sämpylänpuolikkaan välissä on tuhti kimpale raakaa jääkarhun lihaa. Liha on takuulla tuoretta. McBeariini ei kelpuuteta kuin samana päivänä kaadetun eläimen lihaa!! Majoneesikastikkeen sijasta McBear on terästetty valaanrasvalla.

Perunoitahan täältä ei saa. Niinpä ranskalaisten asemesta tarjotaan friteerattua merilevää. Saattaa kuulostaa yökötävältä, mutta kelpaa kyllä kovassa nälässä.

Ruokajuomana tarjoillaan napajäätiköstä sulatettua vettä ja iskukuumennettua säilykeolutta.

Ravintolan avajaisissa seuraani änkesi epäilyttävä tyyppi. Hyypiö alkoi kehua retostella tähän tyyliin:

-On nimittäin vähän tullu tota kalasteltua. Eikä mitään pikkusinttejä. Vii-me viikollakin jäi koukuun 50 tonnia painanut keihäsvalas. Perkele sentään, että oli vaikea pideltävä. Yritin ajaa troolarilla viereen ja ampua ohjuksella päähän. Mutta ei perkele. Se saatanan otus meinasi potkaista mun paatin nurin. Oli pakko viedä vaijeri rantaan ja yrittää vetää se jötikkä maihin.

-Tärytin perkele Caterpillarin käyntiin. Siinä on 18-litran diesel. Kaksi turboa ja neljä välijäähdytintä. Tyhjäkäynti on vaan 400 kierrosta minuutissa, mutta tehoa on jo silloin 1500 hevosvoimaa. Huippu-

teho irtoaa 800 minuuttikierroksen kohdalla. Silloin on käytössä 3400 hepoa.

-Ei muuta kun vaijeri koukuun ja vetoa. Jo alko perkele valas totella. Vedin sen lahdenpoukamaan ja samantien hiekkarannalle. Muuten meni hyvin, mutta siitä tuli perkeleenmoinen aalto. Vittu siinä katkes veneistä köydet ja laitureista parrut. Mutta tulipa eläin maihin. Tainnutin sen parilla Patriot-ohjuksella.

Tyyppi kertoi tarinaansa suu vaahdossa. Huikkasin väliin että paskapuhetta. Se oli vikatikki. Äijä tulistui ja tunki käyntikorttinsa käteeni. Siinä luki David Leija, syvänmeren kalastaja.

Hyypiö pakotti minut mukaansa. En uskaltanut vastustella. Mentiin ulos käryisestä McDonaldsista. Pihalla odotti se saatanan Caterpillari. Keltainen ja julmetun suuri. 15 metriä pitkä ja viisi korkea. Ohjaamoon mentiin liukuporilla!!

Sisutus oli nahkaa ja kiillotettua alumiinia. Kuppi-istuimien takana oli poreallas, jossa uiskenteli anakondia ja kampeloita. Kysyin, että onko ne evääksi. David Leija kertoi käyttävänsä anakondia valaan syötteinä ja kampeloita taas anakondien ruokkimiseen!!

Vääntäydyimme kuppipenkkeihin. Nelipistevyöt sitoivat minut tiukasti istuimeen. David käynnisti moottorin. Käynnistys tapahtui räjähdyspanoksen avulla. Kilo trotyyliä pamahti taivaan tuuliin ja diesel jyrähti käyntiin. Hurjaa menoa, ajattelin itsekseni.

Tämän jälkeen muistini hämartyy. Käännyimme McDonaldsin pihasta vasemmalle ja lähdimme nousemaan lumista rinnettä. Sitten tapahtui jotain. Tajuntani sumeni ja päässäni tuntui outoa kihelmöintiä.

Kun tulin tajuihini, ei David Leijaa näkynyt missään. Kuskinpukilla istui Ilkka Kanerva. Hänellä oli kädessään valtavan suuri puoliksi syöty makkaravoileipä. Navigaattorin istuimella könötti Paula Koivuniemi. Hän huitoi hurjasti käsillään ja antoi Ilkalle ajo-ohjeita.

-Saatanan tunari. Etkö osaa syödä ja ajaa yhtä aikaa. Ajoit juuri äsken jääkarhuperheen ylitse. Anna se leipä tänne, eihän tosta tule pirskahti mitään. Ja väistä nyt tota porolaumaa!!

Olin aivan pihalla. Kysyin Koivuniemeltä, että missä on David Leija. Hän hörähti nauramaan.

-Kanerva työnsi sen porealtaaseen ja jättikampelat söi sen muutamassa minuutissa. Anakondat oli kohmeessa, koska altaan vesi oli säädetty liian kylmäksi. Minä käänsin termostaatin 30 asteeseen, ja johan tuli matelijoihin liikettä. Ne ahmi kampelat tuossa tuokiossa. Että se David Leijasta.

Olin tyrmistynyt. Kysyin Koivuniemeltä mihin olimme menossa. Hän kertoi, että he olivat jo kolme viikkoa yrittäneet löytää jotain perkeleen työväentaloa. Vanhaan työväentaloon oli kuulemma avattu yhdistetty topless- ja bottomless-baari! Iskelmätähti Koivuniemi ja ministeri Kanerva olivat menossa töihin tuohon baariin. Paula topless- ja Ilkka bottomless-puolelle! Jo on aikoihin eletty, tuumin itsekseni.

GPS-navigaattori oli mennyt epäkuuntoon ja niin oli parivaljakko eksynyt lumikentille. David Leija oli ilmeisesti huumannut minut McDonalds-käynnin jälkeen. Minä olin nimittäin Caterpillarin pakastimessa, kun Kanerva ja Koivuniemi olivat kaapanneet koneen Leijalta.

He heittivät anakondat hankeen ja pistivät minut porealtaaseen sulamaan. Saan kiittää Koivuniemeä ja Kanervaa henkeni säilymisestä.

Olemme siis eksiyksissä. Tänä aamuna osuimme kuitenkin autiolle R-kioskille. Myyjää ei näkynyt missään. Niinpä pöllimme kaiken hyödyllisen. Kanerva oli kiinnostunut lähinnä pornolehdistä. Koivuniemi taas latasi käsilaukkunsa täyteen auringonhattu-uutetta ja sukkahousuja. Minä tyydyin salmiakkiaakkosiin ja Xylitol-jenkkiin.

Lopuksi pyytäisin pientä palvelusta. Lähetä meille ruokaa ja uudet paristot GPS-navigaattoriin. Paula kaipaisi lisäksi hiuslakkaa, irtoripsiä ja varmuuden vuoksi vielä yhden sukkahousut.

Terveisin Martti-Elisa Iilasvirta, varakansikommodori evp.,  
s/y SafeSex L-69



# 6

## VENEET - JAKTER

L	Nimi	Omistaja	Seura	Pituus	Leveys	Upp.	Purjeala	Suunnittelija	Rakennuspaikka	Vuosi
1	Aglaja	Mannermo Mark	NPS	10,400	1,975	3,330	44,528	Harry Wahl	Turku	1926
3	Irma	Hopponen Juha	SuPS	11,317	1,849	4,132	42,968	B.Slotte	Borgå	1943 K
5	Kerttu	Puumalainen Timo		9,920	2,160	3,500	42,000			1923
6	Renata	Helin Kyösti		11,475	1,952	3,690	42,260	G Estlander	Örnholm	1927
12	Fridolin	Koljonen Timo	NJK	11,530	1,850	3,900	42,733	Ture Holm	Gamleby	1930 K
14	Anja	Kangas Bror dödsbo	MSF	10,980	2,000	3,406	43,816	E.Olofsson	Helsinki	1925
17	Arneta	Joukokari Jukka	HSK	11,608	1,816	4,200	44,008	E. Olofsson	Turku	1936
18	Nixflu	Matts Dumell	HSS	10,690	2,108	3,500	43,202	William Fife	Färjenäs	1923
19	Puckie	Eriksson Lars-Erik	MSF	10,875	2,017	4,000	37,480	Yngve Holm	Norrtälje	1926 K
21	Klara Stjärna	Thuneberg Harry	BSS	11,408	1,836	3,816	44,181	G.L.Stenbäck	Turku	1938 K
24	Antinea	Renlund Robert	NJK	11,170	1,955	3,747	42,809	E Olofsson	Helsingfors	1928
25	Anitra	Murto Leo	HPS	11,310	1,985	3,600	40,758	E. Olofsson	Porvoo	1928
28	Gunda Marina	Murto Hannu	HSF	12,016	2,025	3,798	40,186	Arvo Urho	Helsinki	1929
29	Maj-Lis	Peltonen & co		11,700	1,878	3,680	45,198	Olofsson	Åbo	1929
30	Raili	Kari Korkman	NJK	11,472	1,787	3,909	44,595	G Stenbäck	Turku	1937 K
31	Lilo-Reet II	Karumaa Kaj	NJK	11,350	1,780	4,200	45,684	G.L.Stenbäck	Turku	1938
35	Elinore	Kaarto Pasi	VVK	12,121	1,855	4,275	45,909	E. Olofsson	Sandvik	1934 K
36	Joy	Vihersaari Raimo	UPS	11,613	1,799	4,220	43,327	Ture Holm	Porvoo	1935
37	Lyn	Jouni Vartiainen	KuoPS	11,639	1,810	4,107	44,756	Ture Holm	Borgå	1936 K
38	Mariana	Kihlman R.& Kairamo Co.	NJK	11,682	1,845	4,029	42,982	G Jakobsso	Borgå	1936 K
39	Jolanda III	Liewendahl Christer	MSF	11,510	2,019	4,350	38,738	Harry Wahl	Viipuri	1936 K
40	Fandango	Iivonen Veli-Matti	SuPS	11,608	1,814	4,282	44,472	Ture Holm	Porvoo	1937 K
43	Boo-Hoo	Biaudet Harri&Rudi	M	11,427	1,862	4,230	45,562	G. Kyntzell	Borgå	1938
44	Toy	Linnovaara Antti	NJK	11,293	1,865	4,070	44,287	G. Kyntzell	Porvoo	1938 K
50	Ali Baba II	Lindfors Tom & Co	SuPS	10,843	1,840	4,100	46,055	Tore Holm	Gamleby	1948 K
51	May Be VI	Hakonen Markku	KoPu	11,005	1,832	4,330	44,850	Tore Holm	Gamleby	1946 K
52	Marianne	Dolke Jan	MSF	11,540	1,800	4,200	44,715	Ture Holm	Gamleby	1934 K
53	May Be IV	Lehtinen Tapio & co	NJK	11,620	1,786	4,240	44,366	Ture Holm	Ramsö	1936 K
54	Ingegerd	Pettersson Bengt-Erik	MSF	11,226	1,916	3,750	45,686	G Estlander	Göteborg	1928
55	Unisex	Patrikainen Ismo	KoPu	10,461	1,862	4,561	42,420	S&S	Sydney	1970
56	Fromista	Reuter Johan	GK	11,380	1,910	4,500	42,367	G Estlander	Kungsör	1930
57	Borgila	Åkerfeldt Kaj	MSF	10,620	2,100	3,300	45,410	Ch. Nicholson	Göteborg	1924
59	Sir Ian	Kienanen&Koiranen	SuPS	11,385	1,950	4,100	44,363	G Estlander	Göteborg	1929 K
60	Off Course	Karumaa Kai & co	KoPu	11,320	1,858	4,340	45,471	Harry Becker	Karlshamn	1940 K
61	Silene	Koskela & co	HTPS	10,619	1,830	3,870	47,197	Ture Holm	Gamleby	1950 K
62	St Kitts II	Harry Thuneberg	BSS	10,560	2,060	4,052	44,756	Ian Howlett	Karibia	1987
63	Borèe	Kanervo Pekka	HTPS	11,292	1,867		44,289	Bjarne Aas	Fredrikstad	1937

## 6

## JÄSENREKISTERI

Nimi	Osoite	Posno	Kaupunki	Puh.koti	Puh.työ	
Andersson Mats	MARIANA	Munksnäsallen 18 B 35	00330	HELSINGFORS	90-485050	
Barck Pekka	OFF COURSE	Nylandsgatan 19-21 A 13	00120	HELSINGFORS	90-601069	90-5307207
Berg Niclās	ST. KITTS II	Sjötullsgatan 31 A 9	00170	HELSINGFORS	921-320772	
Biaudet Harry	B00-HOO	Nervanderinkatu 1 B 32	00100	HELSINKI		
Dahlin Håkan	KLARA STJÄRNA	Mossbergsvägen 6 A 15	02210	ESBO	90-8037949	
Dolke Jan	MARIANNE	Nygatan 16	22100	MARIEHAMN	928-12367	
Frilander Harry	ELINORE	Aspeskog	01100	ÖSTERSUNDOM	90-8779033	
Graeffe Mats	ST. KITTS II	Talikkokatu 8 D 60	20540	TURKU	915-170566	
Hakonen Markku	MAY BE VI	Vuorimiehenkatu 4 A 1	00140	HELSINKI	90-611281	90-43411
Halonen Jarmo	MAY BE IV	Lönnrotinkatu 42 F 89	00180	HELSINKI	90-8012442	90-777922729
Hamunen Jaakko		Runkokuja 2	01730	VANTAA		
Helin Kyösti	RENATA	Kasarmikatu 8 D 46	00140	HELSINKI	90-8019228	
Hopponen Juha	IRMA	Kiillekuja 4 B 16	00710	HELSINKI	90-370398	
Hänninen Juha		Tuomaankuja 11	00730	HELSINKI	90-368240	90-89472319
Iivonen Veli-Matti	FANDANGO	Suomenlinna B 24 A 3	00190	HELSINKI	90-668590	
Inkinen Ari-Matti	TOY I	sokaari 28 A 6	00200	HELSINKI	90-676049	
Joukokari Jukka	ARNETA	Rödbergsgatan 20 C 36	00150	HELSINGFORS	90-632775	
Jäntti Jussi		Luotsikatu 16 A 50	0160	HELSINKI	90-663870	90-1917802
Järvi Jari	MAY BE IV	Mannerheimintie 77 A 2	00980	HELSINKI	90-3411267	
Kaarto Pasi	ELINORE	Liisankatu 17 C 21	00170	HELSINKI	90-1352254	90-8393965
Kairamo Antero	MARIANA	Niittymaantie 3 H 25	02200	ESPOO	90-4523935	90-669933
Kairamo Eero	MARIANA	Untamontie 9 C 2	000610	HELSINKI		
Kairamo Erkki	MARIANA	Suomenlinna B 42	00190	HELSINKI		
Kairamo Jaakko	MARIANA	Käpyläntie 2 D 40	00610	HELSINKI	90-793385	90-4532320
Kaksonen Asser	KLARA STJÄRNA	Patrullvägen 380	0370	HELSINGFORS	90-320844	
Kalervo Esa		Taivaanvuohentie 14 C 23	00200	HELSINKI	90-6925973	
Kanervo Pekka	BOREE II	Luotsikatu 8 A 9	00160	HELSINKI		
Karlsson Kari	SILENE	Kuohukuja 6 E 75	01600	VANTAA	90-5664940	90-19291
Karumaa Aki	OFF COURSE	Korkulla	02400	KYRKSLÄTT		
Karumaa Björn	OFF COURSE	Strandvägen 17	02470	OBBNÄS	90-2969502	
Karumaa Kaj	OFF COURSE	Hietalahdenkatu 2 C	00180	HELSINGFORS	90-6121257	90-6927033
Kienanen Kimmo	SIR IAN	Sotkatie 1 B 10	00200	HELSINKI	90-670066	90-7596305
Kihlman Rabbe	MARIANA	Långbergagränd 4 C	02170	ESBO	90-425226	
Kiho Jani	MAY BE VI	Visakoivunkuja 15 C 20	02130	ESPOO	90-4522789	90-52521
KilpiEero	FANDANGO	Katajanokanranta 15 A 5	00160	HELSINKI		
Kilpi Esko	FANDANGO	Tehtaankatu 11 B 16	00140	HELSINKI	90-633744	
Kirjanen Heikki	SILENE	Siltasaarenkatu 15 C 85	00530	HELSINKI	90-7017418	
Koiranen Pertti	SIR IAN	Suomenlinna C 83 B 8	00190	HELSINKI	90-668320	90-668131
Koljonen Timo	FRIDOLIN	Innocentastrasse 25	D-200	HAMBURG 13		
Korkman Kari	RAILI	Puistokatu 9 A 1	00140	HELSINKI	90-1352671	90-6935909
Korkman Manu	RAILI	Gerbyn rantatie	65280	VAASA	961-211952	
Koskela Tapani	SILENE	Limingantie 12 B 6	00280	HELSINKI	90-790660	90-19291
Krohn Hannu	SIR IAN	Vanha Viertotie 19 A 7	00300	HELSINKI		
Kukkavuori Kimmo	RAILI	Vapaaniementie 14 E 13	02230	ESPOO	90-8882212	
Kulju Kaj	KLARA STJÄRNA	Ohdakkeentie 4	06100	PORVOO		
Kuusinen Arto	MAY BE IV	Riistapolku 2	02120	ESPOO		
Lahtinen Jaakko	IRMA	Suomenlinna C 50	0190	HELSINKI	90-668300	
Lahtinen Kustaa	IRMA	Suomenlinna C 50	0190	HELSINKI		
Lehtinen Eero	MAY BE IV	YO-talo 1B403 Lehtorinkj	20500	TURKU	90-660066	
Lehtinen Tapio	MAY BE IV	Fabianink.5 A 11	00130	HELSINKI	90-625678	
Lehtonen Kari		Puustellinrinne 3 G 49	00410	HELSINKI		
Lehtonen Veikko	ARNETA	Haavikkopolku 3 O 109	00630	HELSINKI	90-749092	
Leikas Atso		Länsiportti 4 A 59	02210	ESPOO	90-8030553	
Liewendahl Birger	JOLANDA III	Doppinvägen 6 B 13	22100	MARIEHAMN	928-13896	928-12070

Liewendahl Christer	JOLANDA III	Västerkalmare 9	22100	MARIEHAMN	928-335754	928-29000
Liewendahl Ingvard	JOLANDA III	Ringvägen 22	22100	MARIEHAMN	928-12266	
Lindblom Hans				TURKU	921-342530	921-302000
Lindström Markus	KLARA STJÄRNA		22100	MARIEHAMN	928-22106	
Lindström Tom	ALI-BABA II	Keijukaistenpolku 11 P 43	00820	HELSINKI		
Linko Jukka	MAY BE IV	Pihlajatie 11 A 12	00270	HELSINKI	90-479504	90-170110
Linnovaara Antti	TOY	Piispankatu 6 B 11	06100	PORVOO	915-170749	
Långström Peter						
Marttila Juhani		Sepeteuksentie 19 C	00760	HELSINKI	90-383338	90-1522511
Murto Leo	ANITRA	Hauenkalliontie 12-14	02170	ESPOO	90-426719	90-1322303
Mäkelä Mikko		Sepänkatu 17 A 7	00150	HELSINKI	90-639290	
Nyström Andreas				ESBO		
Pakarinen Ismo	FANDANGO	Pitkänkalliontie 5-7 B 26	02170	ESPOO	90-4521838	
Patrikainen Ismo	UNISEX	Ristolantie 6 A 4	00300	HELSINKI	90-571995	90-4532793
Pettersson Bengt-Erik	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	90-668114	90-3514300
Rautapää Jorma		Hiidenkiukaantie 3 D	00340	HELSINKI		
Reincke Carolus		Korppaanatie 11 A 11	00300	HELSINKI		
Reincke Douglas		Gråmarböle Alfs	10120	TÄKTER	90-631338	90-852081
Renlund Mikael	ANTINEA	Tiirasaarentie 14 A 1	00200	HELSINKI		
Renlund Robert	ANTINEA	Kiiskenevä 1 A 6	02170	ESPOO	90-422370	90-6821099
Reuter Johan	FROMISTA	Svartmunkengränd 2	20700	ÅBO		
Räsänen Kimmo	MAY BE VI	Otavantie 8 A 4	00200	HELSINKI	90-646651	90-607323
Räsänen Antti	SIR IAN	Haapatie 6	54800	SAVITAIPALE	953-361371	
Sahlstedt Erik		Karlavägen 3 A 21	00200	HELSINGFORS	90-676643	90-3436425
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	90-786957	90-645323
Sandman Patrik ST	KITTS	Jackarby gård	07320	JACKABY		
Sarasto Juha		Ilmarinkatu 4 B as 28	00100	HELSINKI		
Saxberg Kim		Merituulenkatu 15 C	00170	HELSINKI		
Sederholm Lauri	OFF COURSE	Lauttasaarentie 11 A	00200	HELSINKI		
Siltala Jyrki	RAILI	Kulosaaren puistotie 48	00570	HELSINKI	90-689203	
Sjödén Folke		Poppelvägen 17	016736	BROMMA		
Sokura Hannu		Riistavuorenuja 8 C	00320	HELSINKI	90-5763126	90-1622824
Somerto Katriina	RAILI	Puistokatu 9 A 1	00140	HELSINKI	90-657671	
Suominen Petteri	MARIANA	Fredrikinkatu 18 B 28	00120	HELSINKI		
Tamela Esko Juhani		Ahontie 12-14 B	00150	HELSINKI	90-669909	90-3436225
Tenström Peter	FRIDOLIN	Rantapolku 3 C 13	00330	HELSINKI	90-407203	
Thuneberg Harry	KLARA STJÄRNA	Kurrevägen 3	06750	TOLKIS	915-577584	915-542847
Toivanen Osmo		Hiihtomäentie 44 A 15	00800	HELSINKI	90-780186	90-7062201
Tuhkuri Jukka	MAY BE IV	Pajalahdentie 27 D 41	00200	HELSINKI	90-671384	90-4513497
Ulfstedt Peter	GUNDA MARINA	Aitolahdi	33680	TAMPERE		931-600112
Vartiainen Jouni	LYN	Puusepänkatu 15 A 4	70100	KUOPIO	971-119505	971-277765
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	928-17171	928-17170
Österberg Lennart	KLARA STJÄRNA	Hindersbystigen 7	02400	KYRKSLÄTT	90-2988880	

# OY VESTEK AB

## PALVELEVA VENETARVIKETALO

Vestekin tuotevalikoima koostuu laadukkaista merkki-tuotteista. Meiltä purjehtija löytää mm:

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

### UUTUUKSINA MM

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

Myymälässämme sinua palvelee Markku Tervomaa ja Mika Ruohonen.

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

Aukioloajat: ARK. 9.00-18.00

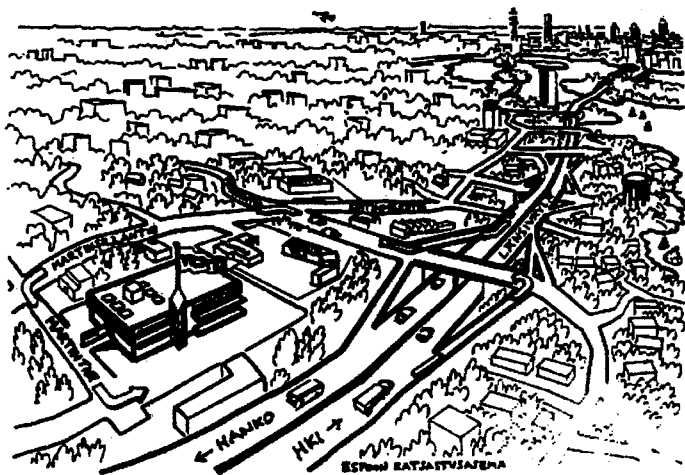
1.3 -1.10 LAU. 9.00-14.00

Aukioloajat: ARK. 9.00-17.00

1.10 -28.02 LAU. Suljettu

TERVETULOA

VÄLKOMMEN



**ANCHORMATIC**  
ANCHOR WINCHES

**MAGNITUDE**

**AQUABATTEN**  
HARDWARE

**Marlow**  
YACHT ROPES

**aqua**  
**signal**



**stralux**



**PIONER**

**CAN**

**PROFURL**



**rule**

**Edson**



**FIAMM**



**Hood** YACHT SYSTEMS

**SILVA MARINE**

**Lago**



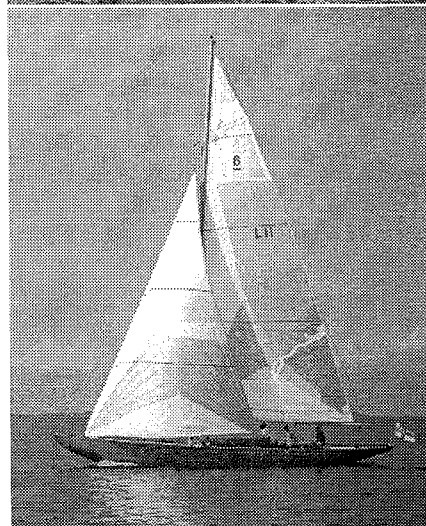
**LEAB**

**spinlock**

**IM LEWMAR**



## SUOMEN LIPUN ALLA PURJEHTIVIEN 8mR-VENEIDEN LUKUMÄÄRÄ LASKEMASSA?



Vuosi 1993 on Suomen 8mR-veneiden kohdalla ollut sekä ilon että surun juhlaa. Heinäkuussa pidetyt MM-kilpailut Helsingin NJK:n toimesta oli menestys jonka varmasti monet osallistujat totesivat olleen 'tyypillinen hyvä regatta jonka vain Suomessa voi kokea'. Uutta verta on tulossa luokkaan joka on ilahduttavaa, sillä vain se takaa 8mR-veneiden olemassaolon läpi ihmiskukupolvien.

Surua toi s/y Sphinxin mastorikko Hangon regatassa, jota ei kiitos vakuutusyhtiön saatu hoidettua koko kesänä. Editin myynti Saksaan harmittaa varmaan monia, kuten myöskin syksyllä tehty kauppa Pinucciasta, joka passitti veneen Hollantiin. Balsamia haavoihin toi s/y Lara, joka keväällä ilmestyi Helsingin vesille. Jokainen 8mR-veneillä tehty kauppa nostaa varmasti tunteita jokaisessa joka on läheisemmin tekemisissä kaunottarien kanssa. 8mR-veneiden omistaminen on kuitenkin raskasta, jota on punnittava siihen liittyviä positiivisia arvoja vastaan. Unelma, joka jää unelmaksi on saada kaikki ulkomailla nyt olevat, Suomessa rakennetut veneet takaisin Suomeen.

Suomessa on kuitenkin hyvä, vankka 8mR-traditio, joka tulee takaamaan niiden olemassaolon. Suurin osa tämän päivän 8mR-veneistä luulisi pysyvän uskollisina omistajilleen niin että nämä eivät koskaan lähtisi pois Suomen vesistä, vierailuja pois lukien.

Hyvää, tapahtumarikasta kesää 1994 toivottaen

Robert Donner,  
8mR-liiton puheenjohtaja

# 8

## ÅTTORNAS SJÖSLAG UTANFÖR HELSINGFORS 22.-31.7.1993

Text Robert Donner

VM för 8mR-klassen seglades förra sommaren utanför Helsingfors med NJK som arrangör. Femton båtar deltog, representerade nationer var USA, Holland, Sverige och Finland. Segern gick till USA:s Sarissa med Ronald B. Palm som rorsman. En fin prestation gjorde Subs Team's rorsman Tom Jungell och besättning som med en från Sverige hyrd äldre Pelle Petterson-åtta seglade sig till en andra placering. Natural, USA:s andra representant fick se sig besegrad efter en hård match-racing kamp i sista delseglingen. De klassiska åttorna tävlade i praktiken om Sira Cup-pokalen - en för dem instiftad inofficiell VM-pokal - men påminde ändå ställvis om sin existens för de moderna åttorna.

trots att hon var anmäld och ingick i programmet. Orsaken var ett mastbrott tidigare på sommaren som inte hann redas upp med försäkringsbolaget. Naja, som sommaren 1992 fick en större skada i bottenstocken, låg på ett varv i väntan på ny ägare och åtgärdare.

### Hård fight om silver

Redan från början stod det klart att kampen om World Cup-pokalen skulle utkämpas mellan de tre modernaste båtarna; Sarissa, Natural och Subs Team. Osäkerhet spreds bland deltagarna om vilken båt som verkligen var den snabbaste, eller om det var så att

kom inte förbi. Hon närmade sig ändå Subs Team som ungefär vid halva kryssen såg sig tvungen att lämna sin motståndare. Resultatet blev att Natural segrade över Subs Team med en halv sekund. Det såg ut som om Natural hade tagit silver.

Någonting som samtidigt skedde under den sista kryssen fick emellertid positionerna att byta plats. De finska åttorna Lara och Iroquois låg inte långt ifrån Subs Team och Natural vid nedre rundningen och medan de senare nämnda slogs med varandra kunde både Lara och Iroquois i lugn och ro välja den bästa rutten till mål. Iroquois vann hela seglingen och Lara, nyligen inköpt från Kanada, kom till synes tvåa. Hon diskvalificerades dock på grund av tjuvstart. Low-point scoring systemet gav Iroquois 0.75 poäng, Natural 2 och Subs Team 3 poäng. Endast en seger för Natural skulle ha gett dem en andra placering totalt. Nu blev det jämna poäng. Subs Team hade flere andra-placeringar och vann härmed silvret.

### Fester mellan seglingarna

En del sociala evenemang arrangerades under veckan. Ett väl-komstparty firades under åskregn i det nyrenoverade gamla båtskjulet på Blekholmen, Helsingfors stad välkomnade deltagarna med ett glas skummande på Palace-kajen, medan åttorna var förtöjda bredvid, flundror avnjöts på Blekholmskajen vid ett annat tillfälle, Iroquois hade sin 25-årsfest hos sin delägare Bertel Paulig, grillmat serverades på Björkholmen osv. Restaurang Karl XII och nattklubbarna Palace och Fennia ställde sina utrymmen till seglarnas förfogande för småtimmarna. Regattans avslutning firades i Blekholmens restaurang med cirka 150 deltagare. Av många opart-iska uttalanden att döma var också denna sida av regattan väl uppskattad. Som helhet kan man bedöma VM 1993 som mycket lyckad. Till detta bidrar förstas den nära sammanhållning som åttaseglare har sinsemellan oberoende av nationalitet.

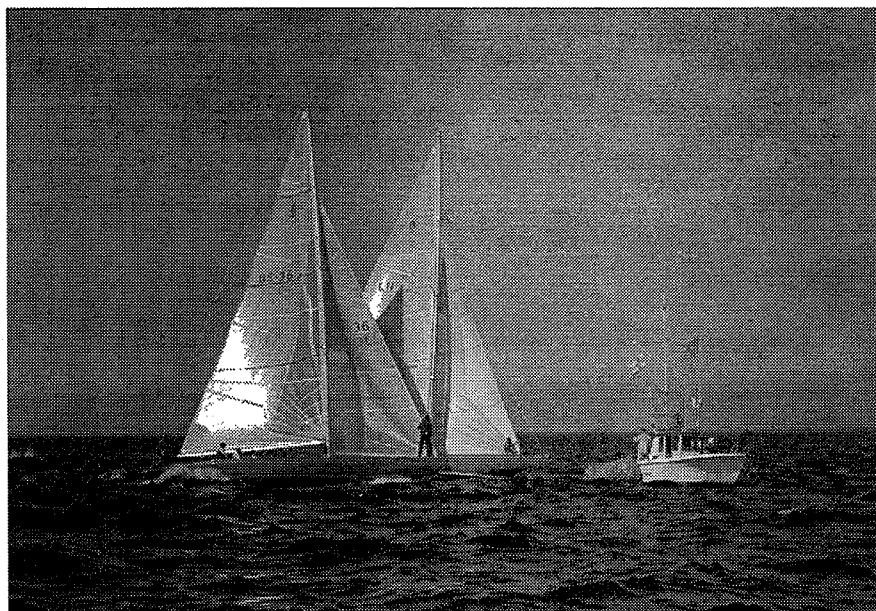
### Sphinx och Naja uteblev

Från Sverige fick vi se Wanda, Tamara VIII, Isabel, Allegro, Andromeda, Anne Sophie och Katrina. Isabel seglades dock under Holländsk flagg med Joost van der Post som chartrare. Sarissa och Natural skeppades över från USA under vårvintern. Sarissa hann dessutom delta i en regatta för åttor i Tallinn som arrangerades en vecka före VM.

Finland representerades av sex båtar, dessa var Vågspel, Silja, Lara, Pinuccia, Iroquois och Subs Team. Sphinx uteblev

det inte fanns några skillnader. Det visade sig snart att dessa tre verkligen var jämstarka. Det var taktik och tur som skulle avgöra segern. Sarissa med den mest rutinerade besättningen och lyckade starter tog hem segern redan efter fem delseglingar. Sista delseglingen deltog Sarissa inte i.

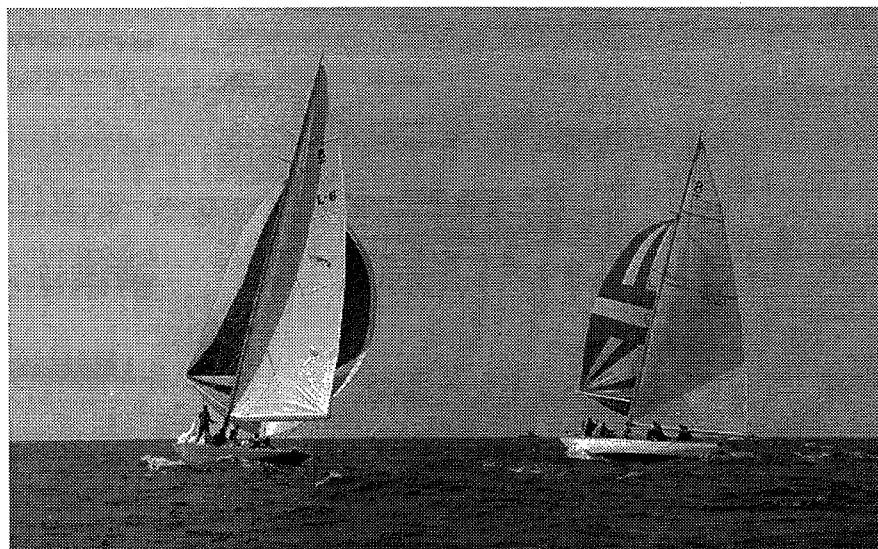
Subs Team och Natural tävlade nu om andra placering. Sista delseglingen var avgörande. Natural tog ledningen och låg i ledningen ända till rundningen till den sista kryssen då Subs Team fick inre plats och kom förbi. En sällan skådad kamp inleddes. Otaliga slag gjordes men Natural



*Finska Pinuccia bevakas av USA:s andra representant Natural.*

## World Cup 1994 och 1995

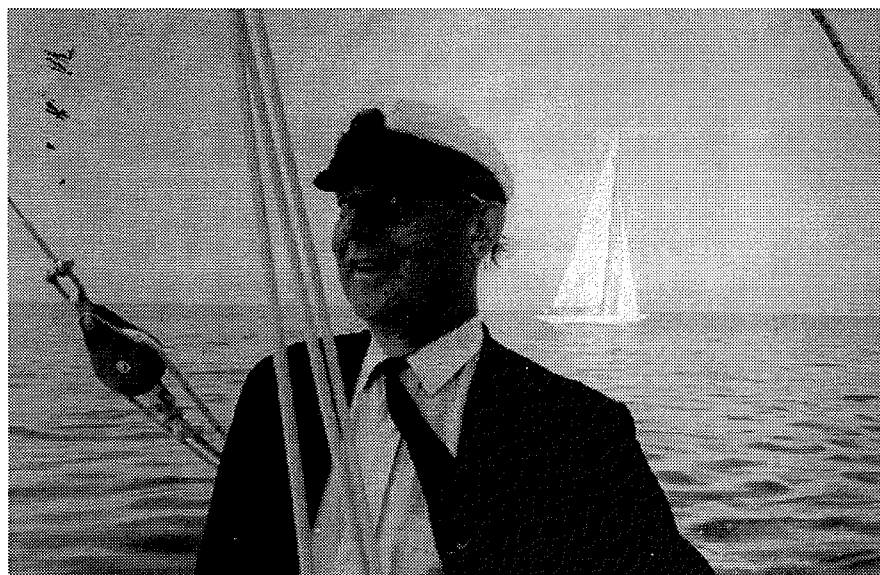
Det är redan dags att se framåt. VM 1994 arrangeras i Frankrike, Cannes. Dit väntas ingen åtta från Finland åka. VM 1995 arrangeras med största sannolikhet i Holland. Det kan tänkas att någon båt från vårt land tar sig dit, i varje fall finns det alltid en möjlighet att chartra en åtta i någon av länderna. Få se om någon nappar på det.



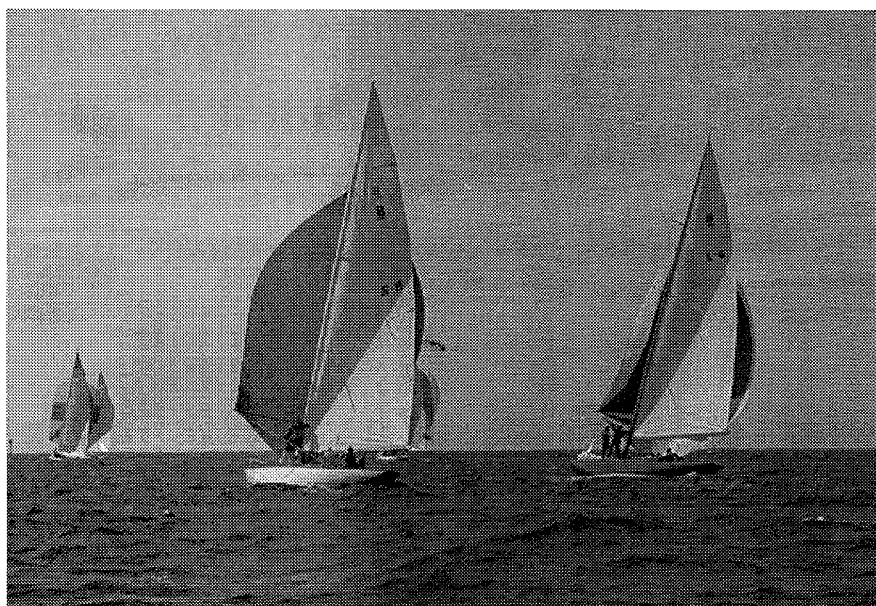
Nedan slutplaceringarna. Andromeda tog Sira Cup-pokalen som skulle ha gått till Lara om inte hon tjuvstartat i sista delseglingen.

*Vågspel och Silja kämpar än en gång mot varandra*

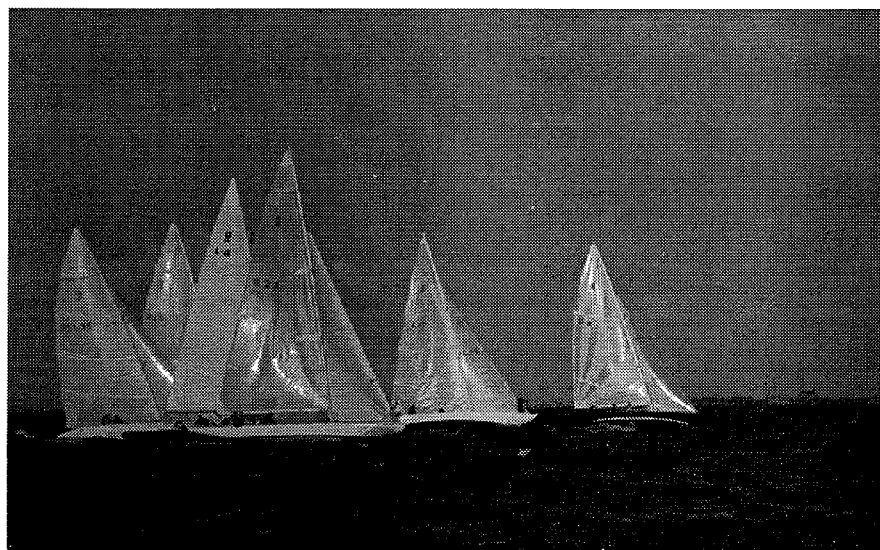
1.	US35	SARISSA	Ronald B. Palm	OYC	USA
2.	S43	SUBS TEAM	Tom Jungell	NJK	FIN
3.	US46	NATURAL	John Fowler	SBYC	USA
4.	L12	IROQUOIS	Bertel Paulig	NJK	FIN
5.	S14	ISABEL	Marten Kimman	RDSC	NED
6.	S23	ANDROMEDA	Ola Nilsson	KSSS	SWE
7.	S3	WANDA	B.Larsson/L.Björk	GYS	SWE
8.	L10	LARA	Matti Rajala	HSS	FIN
9.	S31	KATRINA	C.Henningson/P.Wärne	KSSS	SWE
10.	FIN9	SILJA	Krister Ahlström	NJK	FIN
11.	S15	ALLEGRO	Karl Helge Lövgren	KSSS	SWE
12.	S8	TAMARA VIII	Lars Blomgren	GYS	SWE
13.	L6	VÅGSPEL	G.Donner/R.Donner	NJK	FIN
14.	S30	ANNE SOPHIE	Anders Axéen	KSSS	SWE
15.	L11	PINUCCIA	Jussi Parkö	NPS	FIN



*En nöjd kapten Donner, Silja på tryggt avstånd.*



*Tamara VIII (S-8) och Vågspel i närkamp. Längre föröver Lara (L-10) och Katrina (S-3).*



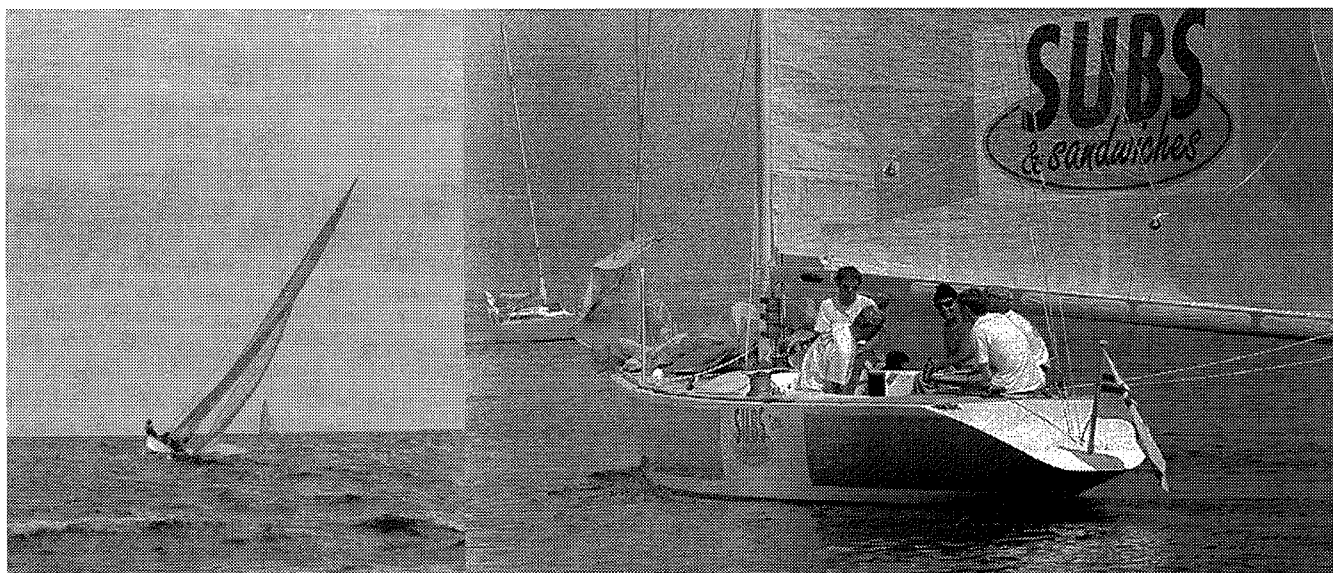
*Strax efter start - från höger: Wanda (S-3), Lara (L-10), Andromeda (S-23), Vågspel (L-6), Allegro (S-15) och Sarissa (US-35).*



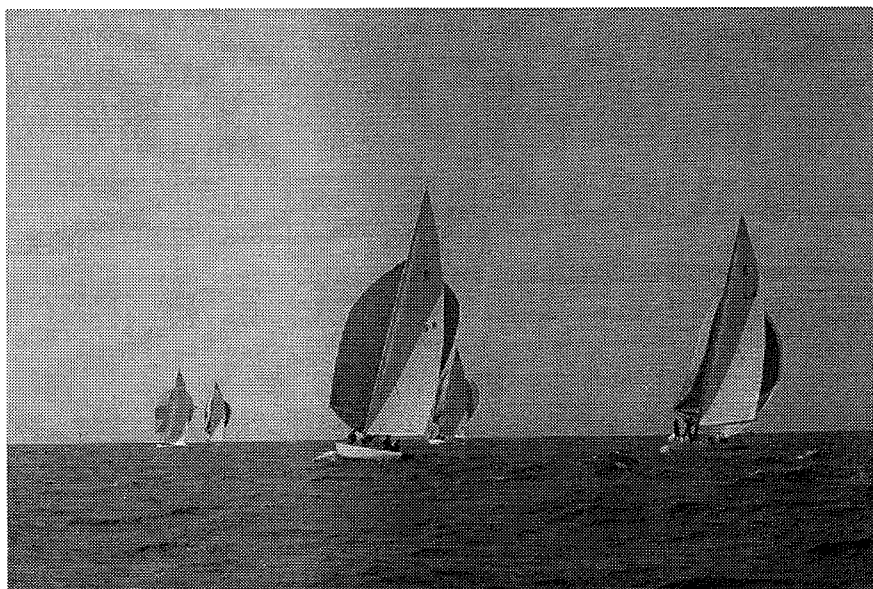


Från höger: Iroquois (L-12),  
Andromeda (S-23), Vågspel (L-6),  
Sarissa (US-35), Subs Team (S-43),  
Katrina (S-31) och Tamara (S-8).

*Lunch i Subs Team*



*Av NJK chartrade Subs Team på kryss*



*Slörben- från höger: Vågspel,  
Isabel (S-14), Tamara VIII,  
Katrina och Lara.*

## UTLÄNNINGAR VID ÖRLOGSBASEN DRAMATISKT LARM GICK I KARLSKRONA

*Purjehtivalle tapahtuu. Näin voi ainakin sanoa 8mR s/y Pinuccian ja sen miehistön kohdalla, kun he hakivat ostamansa veneen Norjasta syksyllä 1985. Generaattori petti kesken purjehduksen ja aiheutti pienen navigointivirheen, jonka seurauksena suomalaiset päätyivät surullisen kuuluisan laivastotukikohdan edustalle. Alla artikkeli, joka oli seuraavan päivän Blekinge länstidningissä 25. syyskuuta 1985.*



*En lättad rorsman och besättning*

### KARLSKRONA

Fyra män i en finsk segelbåt alldeles utanför örlogsbasen och någon av dem tycks hålla på med att fotografera!

Detta dramatiska larm fick polisen i Karlskrona strax före klockan tio på tisdagsförmiddagen. Det verkade alltså inte bättre än att en allvarlig, olovlig underrättelseverksamhet höll på att ske.

Eftersom polisbåten inte var tillräckligt nära Karlskrona ställde militären upp med en snabbgående motorbåt och några minuter senare var de fyra finländarna infångade.

Två timmar senare hade lokalradion direktsändning från polishuset, men ytterligare några timmar senare var finländarna släppta.

Den finländska segelbåten observerades av besättningen ombord på isbrytaren Ymer, när den strax före kl 09.30 stävade in i Kungsholmsgattet. Ungefär 20 minuter senare fick en kapten vid örlogsbasens högvakt syn på finländarna när de i sakta mak passerade mellan

Getskär och Söderstjärna alldeles utanför örlogsbasens hamninlopp.

Det verkade dessutom som om någon ombord på segelbåten var i färd med att fotografera örlogsbasen!

Klart var i alla fall att finländarna uppehöll sig inom förbjudet område - alltså militärt skyddsområde.

### SÖKTE NÖDHAMN

Några minuter över tio hittade polisen finländarna som då höll på att förtöja vid Tallöbryggan, Karlskronas gästhamn. Och minst sagt överraskade fick de fyra finna sig i att bli transporterade till polisstationen för förhör samt se hur deras kamerautrustning beslagtogs.

Men där slutade all dramatik. Under polisförhören berättade finländarna att de hämtat båten - en motorseglare - i Norge och var på väg till Finland. Utanför Blekinges kust hade de fått fel på båtmotorns generator och därmed slogs

en del av navigationsutrustningen ut, bl a deccasystemet. I den hårda sjön var de alltså tvugna att söka nödhamn i Karlskrona för att få generatorm reparerad.

### EN ÄR RÅDMAN

Lika samstämmigt förklarade de fyra att de inte på något sätt fotograferat eller försökt utröna något om t ex örlogsbasens alla hemligheter.

De kunde också uppvisa fullt godtagbara identitetshandlingar. Skepparen ombord är i 35-årsåldern och de tre övriga runt 40. Samtliga är i Finland högt uppsatta tjänstemän, en av dem t ex rådmän.

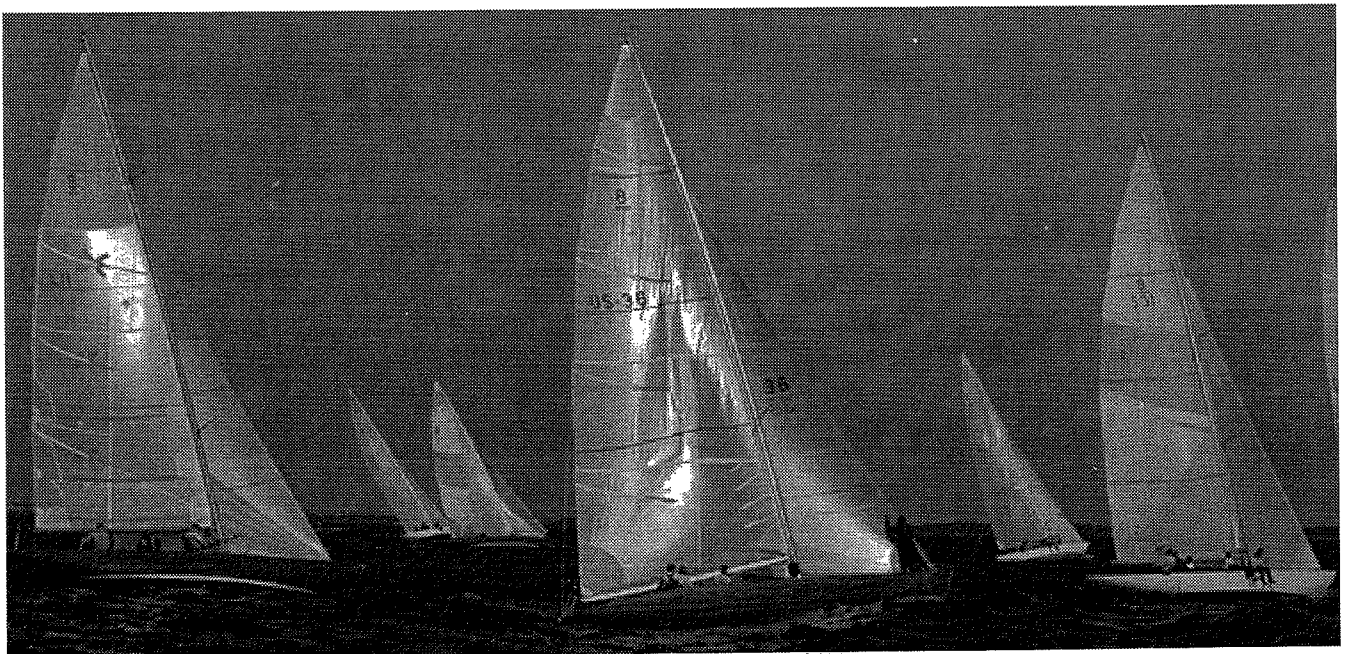
Kontentan av alltsammans blev att polisen släppte kvartetten som resten av tisdagen ägnade sig åt att få sin båt reparerad. Film, som fanns i deras kameror, behöll dock polisen. Bilderna ska nu framkallas på ett laboratorium i Stockholm.

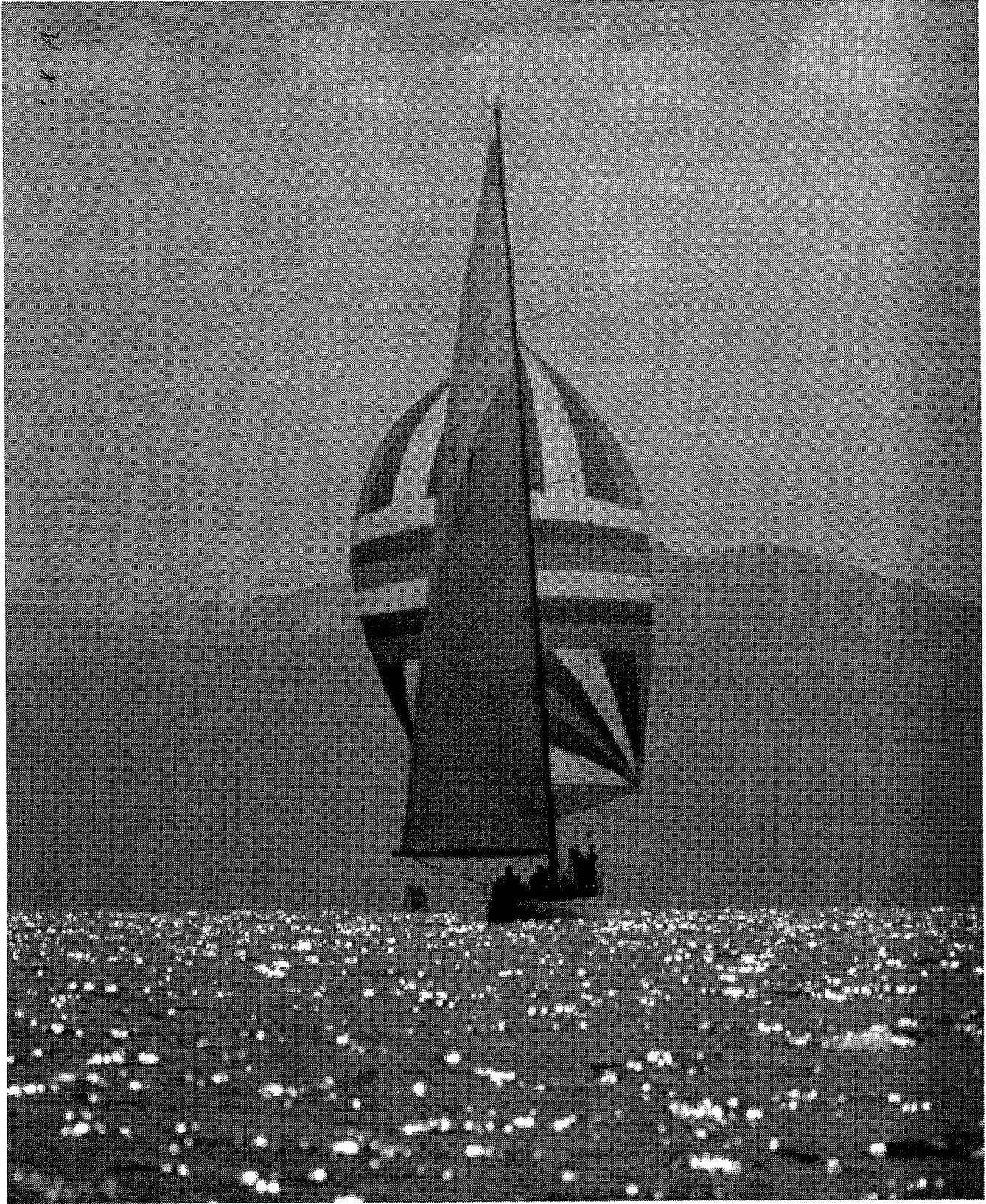
## Jäsenet - medlemmar

Ahlström Krister	Östra Allen 2	00140	HELSINGFORS		
Båsk Bjarne	Juhani Ahontie 12 a 6	10900	HANKO	90-629261	k 911-84381
Dromberg Wille	Lielahdentie 2 A 16	00200	HELSINKI		
Donner Robert	Jungfrustigen 2 A 29	00140	HELSINGFORS		k 90-660245
Frey Minna	Högelerstrasse 69	5400	BADEN SWITZERLAND		
Hertell K.J.	Vuorimiehenkatu 13	00140	HELSINKI	90-6924611	k 90-653430
Holmström Stefan	Strandgårdsvägen 11 a 4	00910	HELSINKI		
Juusti Timo	Mannerheiminkatu 14	21000	NAANTALI		
Kuusisto Kari	Kirkkokatu 5 B 37	00170	HELSINKI	90-8014311	k 90-171992
Kuusisto Petri	Vironkatu 3 B 28	00170	HELSINKI	90-1982706	k 90-1352751
Levanto Heikki	Valtakäyrä 19-21	11100	RIIHIMÄKI	914-4123615	k 914-720410
Linqvist Kristina	Viides Linja 7 C 49	00530	HELSINKI	90-8036833	k 90-730491
Muoniovaara Matti	Kalervonkatu 12 B 4	00610	HELSINKI	90-177715	k 90-792820
Pärkö Jussi	Kaivokatu 6 A 6	21000	NAANTALI		
Rajala Anna-Liisa	Merikatu 5 A 6,	00140	HELSINKI	90-75275226	k 90-630546
Rajala Matti	Merikatu 5 A 6,	00140	HELSINKI	90-75275226	k 90-630546
Toukolehto Antti	Albertinkatu 17 D 45	00120	HELSINKI	90-179030	k 90-666943
Turoma Mirja	Viides Linja 14 B 60	00530	HELSINKI		

## Veneet - Jakter

N.o	Nimi	Omistaja	Seura	Pit.	lev.	syv.	purj.	upp.	suunnittelija	rakentaja	rak.paikka	vuosi
L 1	Naja	Tuomas Ruokolainen	HSS	13.64	2.30	1.77	86.97		G L.Stenbäck	Åbo Båtvärv	Turku	1921
L 4	Sphinx	Kari Toukolehto	HSS	15.21	2.58	1.98	81.20	8.00	Gustaf A.Estlander	Åbo Båtvärv	Turku	1928
L 6	Vågspel	Gustav Donner	NJK	14.99	2.46	2.00	75.89	8.90	Birger Slotte	Wilenius	Porvoo	1943
L 9	Silja	Krister Ahlström	NJK	14.60	2.75	1.90	78.00		Johan Anker	Anker&Jensen	Asker	1930
L 10	Lara	Baltic Protection	HSS	14.26	2.53	2.01	77.84		Sherman Hoyt	City Island	New York	1929
L 12	Iroquois	Sex Gubbar	NJK	14.03	2.46	2.05	73.80		Olin Stephens	Minneford's	New York	1968
		Johan Hertell										
		Bertel Paulig										
		Per Gundersby										
		Robi Lindberg										
		Frank Schauman										





Tämänkin "MAGAZINEN" teki  
MALLIPAINO Oy  
90 - 556 217

## MM PORTO CERVO

Mika von Svetlick Kimmo Kienanen

Onnettoman yhteensattuman johdosta tapasin tämän julkaisun päätoimittajan muutama kuukausi sitten. Pälyilevästä katseestaan huomasin heti, että hänellä oli tällä kertaa jotakin painavaa sanottavaa. Raskaasti huohtaen hän sai sen vihdon sanottua. Tiesin, että vielä joskus joutuisin asiasta tilille. Niin, siitä oli vaiettu jo vuosi kymmen. Voi, eikö menneiden jo annetaisi painua unholaan! Mutta lehtimies ei olisi lehtimies, jos kääntäisi vaikka jokaista lantakasaa muutaman rubriikin tähden. Näin tässäkin tapauksessa. Allekirjoittaneen lohdutonta tilaa hyväksikäyttäen tuo mainio reporterimme osti allekirjoittaneen sielun muutamalla halveksittavalla rupialla. Muistoni tälle paperille eivät suinkaan siirry ilman tuskia, vaan jokaisen sanan synnyttäminen repii vanhaa haavaa sydämessäni auki. Muistin aktiivinen erase-delete prosessi on edennyt vuosia ja juodunkin rekonstruoimaan koko tuon kahden viikon kipeän ajanjakson pienistä selvän hetken pätkistä. Palapelin viimeistä palaa tuskin koskaan löydän psykoanalytikkoni rohkaisuista huolimatta.

**Syyskuinen aamu Helsingissä**

Pitkä yö purjeopelimoissa on takana. Kesä -84:n viimeiset toimitettavat purjeet on saatu pussiin ja matkaan. Kassit ja passit matkassa siirrymme aamuauringossa lentokenttää kohti. Kaikki irtomainen raha on imuroitu WB-Sailsista matkakassaan, mikä tosin ei ole kovinakaan merkittävä summa. Mieltämme rauhoittaa ja taskuamme polttee kuitenkin uutuuttaan kiiltelevät Eurocardit (ei limiittiä). Nukarin Hepa vetelee ekstaasissa aamumarlboroan ja taksimersun voimalaite hyrisee luottamusta herättävän tasaisesti. Tulevaisuus näyttää lupaavalta.

**Helsinki-Vantaa, ohutta yläpilveä**

Lentoaseman baari näyttää vetävän kello kuusi aamulla kovin sekalaista porukkaa. Kun hieraisen enimmäkseen karstasilmistäni, huomaan kuitenkin tunnistavani ravitsemusliikkeen koko olutta siemailevan asiakaskunnan. Purjehtijoita. Samaa sukaton dokkariporukkaa fleeeceissä ja kauhtuneissa

501:ään. Tunnista-misprosessi etenee pikkuhiljaa, kun nostelemme maljoja toistemme menestykseksi. Vihdoin malttamaton Eurokorttini pääsee täyttämään elämäntehtävänsä. Aamunjähmeä baarimikko ei ymmärrä olla varovainen ensikertalaisen kanssa ja runnoo neitseellistä maksuvälinettä mankelissa tunteettomasti vain omaa hyötyä hakien. Luottoväline vingahtaa kuin koiranpentu oven välissä, mutta osoittaa urheutensa tekemällä tehtävänsä moitteetta. Ovela ravintolatyöläinen tunkee kuitenkin nenäni alle. Liikuttuneena raapustan puumerkkini rastilla merkittyyn kohtaan. Paikallinen lentokuljetusyhtiö alkaa siirtää suomalaista purjehduseliittiä kohti Saapasmaata. Nyt ollaan tekemässä suomalaista purjehdushistoriaa!

**Kymppitonin-kerho**

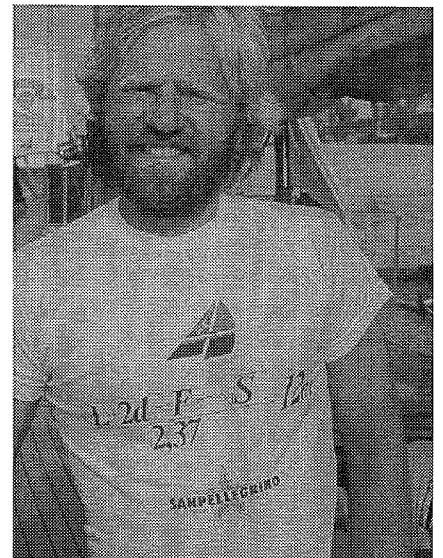
Sadairin kone lähestyy Olbian kenttää. Costa Smeraldan karu rannikko antaa hyvän kontrastin häikäisevän siniselle Välimeren vedelle. Porto Cervon kivi-kylä 12m-keskuksineen jää alle ja touch downiin on vielä neljä minuuttia. Pikisilmäinen paikallinen lentomutsi hyväilee turvavyöni kiinni ja ehdottaa savukkeesta luopumista. Turvavyöoperaation aikana nielemäni häägäri saadaan vihdoinkin ongittua kitapurjeeni takaa. Laskun aikana tämä empattinen neito vielä pitää kädestäni kiinni rauhoittaakseen pohjolan purjehtijaa. Käteni hikoilulle vetää vertoja ainoastaan sebagoissa uivat paljaat jalkani.

**Porto Cervo iltapäivällä**

Paikallinen mafioso, Caari Biaudet johdattaa neljäntuulen hattu päässään kahdeksan nenänsä jo alokasmaisesti polttanutta suomalaisturistia Kuninkaallisen pursiseuran vastaanottotiskille kuitaamaan väliaikaista seuran jäsenyyttä todistavaa kulkulupaa. Viskaali ei usko, että olemme purjehtijoita ja varsinkaan osallistumassa 12m maailmanmestaruuskisoihin ja ehdottaa poistumista takavasemmalle. Nenää ja huulia peittävän sinkkipasta kerroksen puuttuminen on paljastunut meidät tavallisiksi turisteiksi. Isäntämme Caari ei oikein sulata virkailijan tympeää asennoitumista ja alkaa lappilaisuusmyssyn tupsut tärysten oikoa käsityksiä. Pikku hiljaa Tomahawk-nimi

alkaa herättää virkailijan päässä mielikuvia. Caari lyö valttikortin pöytään: Gianni Agnelli omisti Tamahfackin aikaisemmin ja on meidän kaveri. On kuin neitiä olisi osunut johonkin herkkään paikkaan ja palvelu alkoi pelata. Loppujen lopuksi meidät toivotettiin sydämellisesti tervetulleiksi määrääjäksi.

Agan seuran jäsenyys on harvinaista herkkua Italiassakin ja keskiverto kreivipulittaa siitä satoja tuhansia nyky-



markkoja, jos yleensä on edes tervetullut. Aga ei suinkaan tässä tapauksessa ole hitsipillejä myyvä EsPOOLainen yritys, vaan islamilainen prinssi Khan. Lehdistä ja tv:sta tuttu kaljupäinen mies on Italiasa tekijä varsinkin kiinteistöalalla. Consorzio Costa Smeralda-yhtiö omistaa käytännössä Sardinian pohjoiskärjen. Yhtiön taas omistavat Aga, Agnelli sekä joukko joukko ihmisiä, joiden säästöpossun pohjalle on kertynyt muutama kolikko. Porto Cervo rakennettiin maailman purjehduskeskukseksi. Ja homma pelaa hyvin.

**Mistraali painaa päälle**

Valmistautukaa jippiiin! Jippii menee! Kymmenmetrin ja kaksisataa kiloa painava punapuinen puomi siirtyy hallitusti keskelle. Barduuna valmis! Kymmenmetriä 18 mm märkää polyesteriköyttä sisään vetänyt Johanssonin Crisse on aivan puissa. Ordenin Karilla on sitä vastoin helppo homma päästää leen runneria sitä mukaa, kun puomi vaihtaa puolta. Samaan aikaan

ykkösenä toimiva Juki v.Koskull on laukaissut spinnupuomin ja 40 kiloinen puomi räppää hallitusti puolelta toiselle kun Tiivolan Timo päästää ylägajaa viitisen metriä ja sitten taas vetää sen sisään. Skuuttaa spinnu! Mati Wolontis ja Nukari vetävät sikana 16 mm Marlowia sisään. Musu Kanninen on itseoikeutettu vinssiapina. Lätkäjeremu purkaa kahvimyllyyn patoutumiaan ja Lewmarin 72 kakku pyörii iloisesti. Ison skuutti savuaa, kun viisi törmiä köyttä liukuu Lewmar 65:n ympäri puomin heilahtaessa toiselle puolelle. Kaikki onnistuu 20. kerralla täydellisesti. Aamupäivän uurastuksen jälkeen miehet hikoilevat tosissaan. Onneksi mistraali puhaltaessaan 14-16 m/s sekunnissa kuivaa hikisimmänkin paidan nopeasti. Huoltojoukot nostavat jääkylmää olutta 200 litran pakastimesta pentristä ja näin huolehtivat miehistön nestetasapainosta. Ensimmäinen päivä 12m kannella sujuu ilman takaiskuja ja tiimityöskentely alkaa muotoutua. Tom Sopwithin 30-luvulla AC-haastajaksi väsäämällä veneellä on tuskin koskaan tehty manööverejä samaan tahtiin kuin tänään. Huolimatta siitä, että kaikki ovat ensikertalaisia, alkaa miehistö jo näyttää lähes ammattilaisilta. Sinkkipasta ja Wayfarerit takaavat sen. Päivän ainoa takaisku on keulan kiinnitysköyden hankautuminen poikki harjoitusten aikana ja 21 metrisen ja 30 tonnisen veneen hallinta, kun se on irti laiturista, tuottaa hieman hankaluuksia. Caari lupaa meille, että lähdemme merelle tekemään samat manööverit, jos mistraali vain hellittää. Voimme jopa kokeilla vetää purjeet ylös.

**Suomen lehdistö edustettuna**  
Suomalainen lehdistö on seurannut harjoituksiamme laiturilta käsin. Heidän nesteytyksensä toimi samaan tahtiin päivän mittaan kuin purjehtijoidenkin.



Hikoiluastolla vain oli hiljaisempaa. Tulokset ovatkin odotetut. Kienasen Kimmolta loppui (katkesi) filmi jo puolelta päivin ja väärinpäin käännetty kumi-vene toimittaakin mainiosti patjan vir-  
kaa. Harjoitteleva lehtimoguli Lyytikäinen on riisunut vihreät Retu-kenkensä ja päättänyt ottaa kunnon rusketuksen paapuurin kyljelle. Iltapäivän mittaan neitseellinen maitoiho muuttuu ensin punaiseksi ja sitten hehkuvan punaiseksi, mikä lupaa rattoisaa yötä omistajalleen. Vahingokseen Lyytikäinen on nauttinut puuduttavia aineita päivän mittaan eivät-

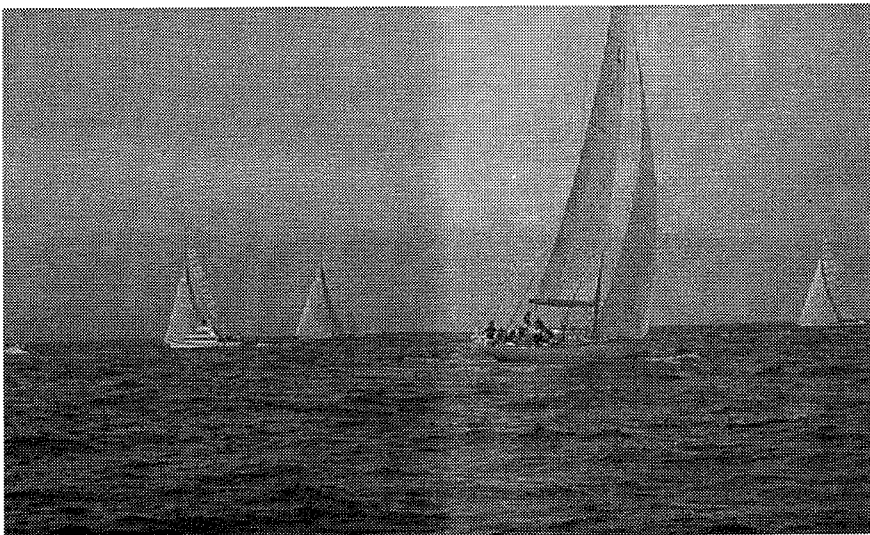
kä nuo tuiki tärkeät ihon kipureseptorit ole varoittaneet uhkaavasta vaarasta. Mutta olen vakuuttunut siitä, että hänen aivonsa ovat kuitenkin toimineet keskeytyksettä luoden taas jotakin journalistista mestariteosta!

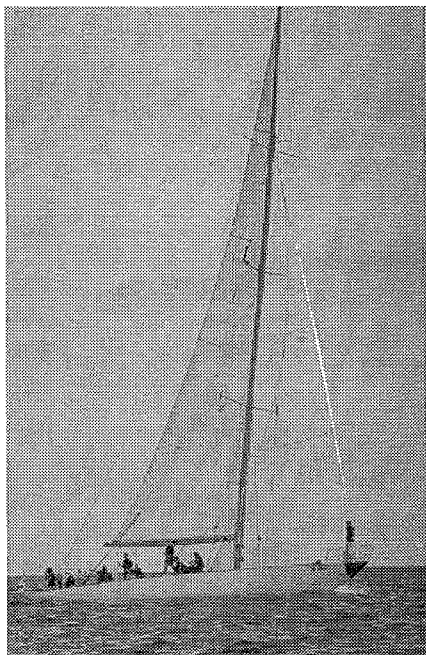
## Lobbailua skippersmeetingissä

Dennis puhkuu vieressäni. San Diegon pursiseuran takin selkämyksessä kulkeva tumma hikiraita ja kipparikokous vaikuttaa pahaiselta torikokoukselta. Tuolikin on alimitoitettu. Ajatus lentää: Italiaanolojen disaintuolit on mitoitettu paikallisten gigoloiden perseille. Eikö täällä voisi olla amerikkalaisia tuoleja. Toista se oli down under viime keväänä, kun aussiet pantiin nippuun oikein urakalla. Silloin oli panosta pelissä ja ordereihin kannatti tutustua jo ennen radalle menoa. Jäähdyttelykisa joidenkin purjehduksen kehitysmaiden edustajien kanssa oli aivan toista. Buddykin on ottanut paikan eturivistä, aivan kuin istuisi koulun penkillä. Säälittävä ukko paha! Melges on kyllä purjehduksensa purjehtinut eikä ole mikään uhka. Edellisellä viikolla se tosin voitti kuutosten MM-kisat täällä, mutta kuutosethan on tarkoitettukin noille miehenpuolikkaille. Entäs tuo Uuden Seelannin juniori Dixon. Röyhkeä räkänokka! Aina punkemassa nokkaansa parhaille paikoille. Tienaa kuulemma yhtä paljon kuin minä. Paha juttu, täytyy antaa kyytiä managerille. Remember purjehtijan motto: No excuse to lose money.

## Kirje

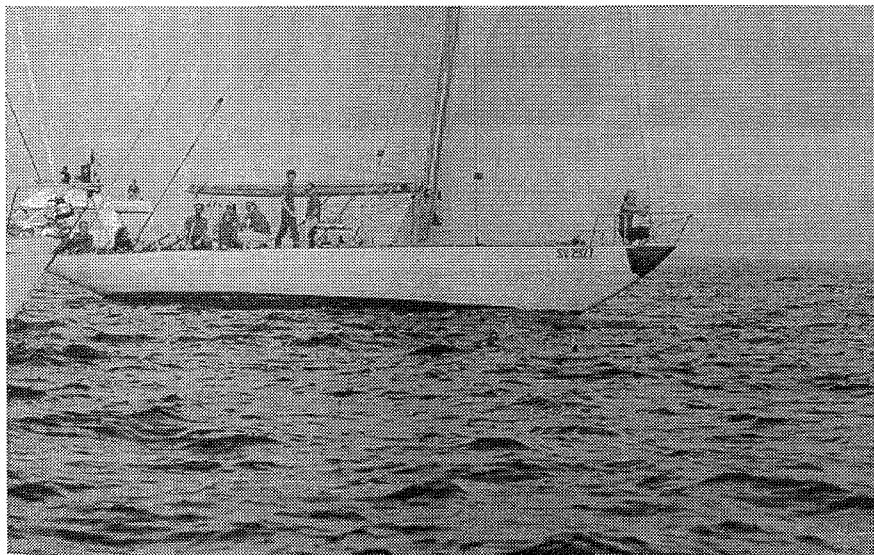
"Since Tomahawk is the only old 12m yahct, you are not allowed to race." Kahdeksan suomalaisen vitutuskäyrä on huipussaan. Jury on tehnyt todella munattoman päätöksen. Caarin punainen parta väpättää raivosta, kun hän kirjoittaa vastinetta jurylle. Sitten vaan hatu kourassa jokaisen hotshotti projektin johtajan pakeille hakemaan hyväksyntää aikeillemme. Jokainen kippari kirjoittaa nimensä anomukseemme, sillä juryn päätös koetaan yleisesti oikeusmurhaksi. (Eikä T. ole mikään uhka uusille veneille.) Suomalainen itsetunto näyttää voimansa: Meitähän ei kukaan, siis ei kukaan, pane alta lipan.





## MM-startti

Bang! Kymmenen minuuttia. Valmistautukaa vandaan. Venda menee! Repeävän purjekankaan ääni kuuluu kauas. Mistraalin rippeetkin ovat liikaa tälle Varrazzen valmistamalle neljä vuotta Välimerta nähneelle 100 m<sup>2</sup>:n genualle. Kakkonen ylös. Bang! Viisi minuuttia. Minuutti. Alalipulta paapurilla, siellä on eniten tilaa. Tomahawk vastaan Victory, Italia, Canada, Azzurra, Freedom, Challenge 12... Olemme ainoa vene alalipulla, kun tuuli shiftaa 10<sup>o</sup> vasemmalle. Bang! Hyvä startti. Olemme varmasti ykkösinä. Dream on! Paapurilla leikkaamme Victoryn edestä, väliin jää 3-4 veneenmittaa. Hölmistyneet



engelsmannit ihmettelevät, mistä tuo paskahuussi tuohon ehti. Valmistautukaa vandaan

. Venda menee! Skuuttaamattoman purjeet lepatus 14-metrisessä tuulessa, Caarin karjunta "Helvetti, tuleeko se purje sisään" ja kahvimyllyyn raivonsa purkaavien vinssigorillojen eläimellinen murina kilpailevat melusaastekilvan ykköspalkinnosta. Jos kaikki olisivat hetken hiljaa, kuuluisi paapurin genuavinssin vaihdelaatikosta hiljainen ritinä, kun voimansiirto-osasto siirtyy arvokkaasti historiaan.

## Illallinen, Agan piikkiin, kiitos!

"Illalla on sitten sellaiset juhlat, joihin ei farkuissa mennä. Valkoiset housut ja klubitakki kuuluu kuvioon, opastaa Caari. Nukarin kanssa iltapäivä on kulunut eri Portviinejä vertaillen. Löysimme hyviäkin. Erityisen makoisaa oli paikallisesta vinothekasta löytämämme Grahams Vintage -55, samaa vuosikertaa kuin Nukarikin. Täyteläinen, pyöreä. Ei oo takkia, mitä tehtäis. Otetaan neuvoa antavat. Armanin ja Versacen liikkeet on kyllä turhan kalliita. Kuulen heikon vinkaisun takataskustani lompakon seutuivilta: EC-Masterihan sillä pyysi päästä tosi hommiin. Eikun hymyssäsuin shoppailemaan!

Tomahawkin pöydässä käy aikamoinen säpinä, kun nälkäiset merikarhut mättävät 150 ruokalajin valikoimaa per os, tarkoituksenaan prässätä se ulos homogenoituna tuotteena. Pöytämme ympärille on ankkuroitunut kuusi tarjoi-

lijaa, joiden ainoa tehtävä on pitää lasiemme Azzurro Spumante piripinnassa. Sääi, että en pysty käymään läpi jokaisen maakunnan keittiötä. Ruokaveistokset ovat uskomattoman kauniita. Kymmenen erilaisen pastan jälkeen ei vatsa enää vedä. Langustitorni, paté-joutsenet, koko jälkiruokaosasto vaaleanpunaisesta marsipaanista tehdyssä minareetissaan jäävät kaukaisiksi haaveiksi. On aika keskittyä visuaalisiin iloihin. Illan daamien kauneuden kanssa kilpailee vain kullan ja kivien kimallus. La donna Italiana, Bella!

Bar Clipperin edessä on tilaa, kun Juki ja Wolontis jr slööraavat viideltä aamulla ulos. Polvet notkuvat eikä millään jaksaisi kävellä veneelle. Eiköhän lainata mutakuonon kulkuvälinettä, aprikoivat miehenalut ja käyvät tappituntumaan paikallisen mopon satulaan ja pistävät menoksi. Lähtökiihdytyksen estää kuitenkin ikävästi italialaisen omistavaan luokkaan kuuluvan yksilön käsi. Joviaalissa tilassa olevat suomalaiset selviävät tilanteesta uskomattomalla supliikilla. Anteeksipyyntöjä ja selityksiä satelee. Italiaanot ja mopovarkaavat palaavat juottoasemalle kostuttamaan debatin kuivattamaan kurkkutorvea. Italiaanot toimivat maksumiehinä!

## Helsinki, myöhemmin

Lapio iskee jäiseen maahan. Kuoppa syvenee hitaasti. On aika jättää hyvästit rakkaalle ystävälle, joka niin useasti on ojentanut auttavan kätensä hädän hetkellä. Silmäkulmastani näen, että Nukarinkin reibanit ovat sisäpuolelta huurussa ja suupieli nykii. Kyynel on jäätynyt poskelle.

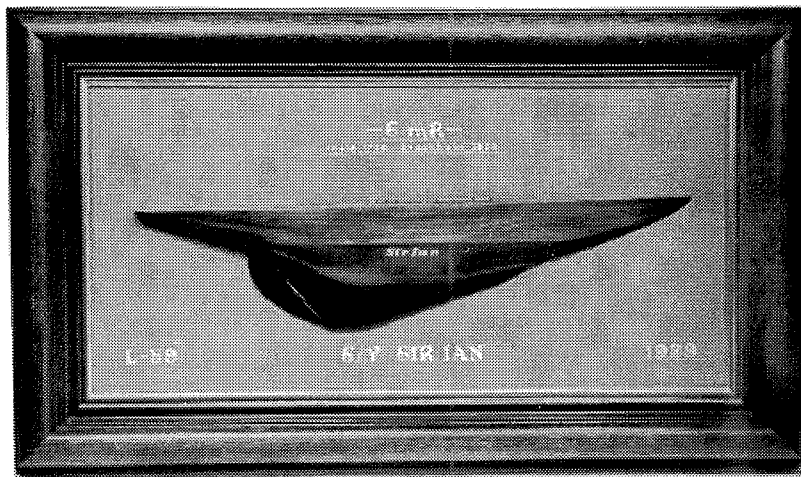
Armottoman byrokaatin sakset koituivat ystävämme kohtaloksi. Virkailijan kylmä ja vahingoniloinen katse kohdistuu hätääntyneisiin kasvoihini ja käsi vilahuttaa pöytälaatikkoon. Loppu on onneksi nopea ja tuskaton. Hän makaa tiskillä kahtena kappaleena.

Kiitos Sinulle ystäväni! Tulen aina kaipaamaan Sinua. Hyvästi jää, rakas Eurocardini!



WB-Sails Tiistinniityntie 4, 02230 Espoo. P. 90-803 6833, fax 90-803 6830

*Parhaista raaka-aineista, perinteitä kunnioittaen ...*



Turkulainen Tommi Ylhäisi valmistaa pikkutarkkoja puisia veneiden puolimalleja. Esimerkiksi 6 mR Sir Ian -kaunottaresta tehty puolimallitaulu on skaalattu suhteessa 1:30. Valmis malli vastaa venettä puun sävyä ja kansirakenteita myöten.

Paras tulos saadaan, kun lähtötietoina on veneen piirustukset ja valokuvia. Noin puolimetrinen taulu maksaa noin 500 markkaa. Messinkiset kehyksen kulma-  
koristeet lisäävät hintaa noin 150 markan verran.

Puolimallitauluista voi tiedustella puhelinnumerosta 921-233 0328. Posti kulkee osoitteeseen Henrikinkatu 8, 20500 Turku.



# 5 5.5 6 8 12

## Vastaukset sivun 39 Kanootin ajokorttikysymyksiin

1. Ennen kuin suojan puolen vene lähtee, se ei saa purjehtia ylemmäksi kuin tiukasti vastaiseen silloin kun tuulen puolen vene on maston kohdalla (tai edempänä) ja joutuisi muuttamaan suuntaansa väistääkseen. (38.1)
2. Katso vastaus edelliseen. Lisäksi sääntö (42 Tilat merkillä) ei päde lähtömerkillä (maalimerkillä se pätee aivan kuin muilakin merkeillä) eli vaikka B:llä on sisäpuolinen peitto niin se ei saa nousta ylemmäksi kuin tiukasti vastaiseen. Jos A ei olisi maston kohdalla, olisi B:llä tietenkin nousuoikeus aina tuulen silmään asti kunhan antaa A:lle mahdollisuuden väistää. (38)
3. Lähtöviestinsä jälkeen ei suojanpuolen vene saa riistää tuulen puolen veneeltä tilaa purjehtimalla ylemmäksi kuin tiukasti vastaiseen. (42(a)(ii)). Siis B:llä on vähän oikeutta tilaan, mutta A:n ei tarvitse laskea alemmas kuin tiukasti vastaiseen. (Avotuulilähdössä A ei saa lähtöviestin jälkeen riistää tilaa purjehtimalla ylemmäs kuin suuntimaansa seuraavalle merkille.)
4. Sääntö (42 tilat merkillä) pätee, koska veneet eivät luovi (42(b)) eli B:lla on oikeus tilaan kunhan sillä on ollut peitto A:n tullessa kahden pituutensa päähän merkistä. A:n olisikin kannattanut tehdä asialle jotain ennen tuloaan kahden pituutensa päähän merkistä esim. purjehtimalla ylemmäs ja siten pakottaa B jiiippaamaan.
5. Sääntö (39.3) pätee vain radan avotuuliosuudella eli B saa purjehtia ihan mihin huvittaa kunhan pääsäännön (37.1) mukaisesti väistää suojan puolen venettä. A saa säilyttää oikean suuntansa, muttei nousta.
6. Avotuuliosuudella A ei saa purjehtia oikeaa suuntaansa alemmaksi, jos se on alle kolmen pituutensa etäisyydellä suojanpuolen veneestä tai selvästi perässä olevasta veneestä, jonka kulkusuunta osoittaa sen suojan puolelle, ellei se laske ja jiiippaa uuteen oikeaan suuntaan häiritsemättä toista venettä. (39.3)
7. A:n on mahdollisimman pian joko tehtävä vastakäännös, jolloin B:nkin on aloitettava vastakäännöksensä mahdollisimman pian, taikka vastattava "vendaan", mikäli se haluaa antaa tilaa B:lle muulla tavoin. Jos este on myös kääntömerkki ja A pysyy nousemaan esteen ohi ei B:llä ole oikeutta tilaan vastakäännöstä varten. A:n on ilmoitettava tämä heti. (Jos B kuitenkin tekee vastakäännöksen pakon edessä niin 32:n mukaan A:n on tehtävä "kohtuullinen yritys" välttääkseen yhteentörmäyksen joka voisi aiheuttaa vakavaa vahinkoa. Tietenkin B:n on luovuttava tai tehtävä vaihtoehtoinen rangaistus.) Ja jos A ei nousekkaan esteen ohi sen on luovuttava kilpailusta tai tehtävä vaihtoehtoinen rangaistus. (43)
8. Määritelmän mukaan veneiden välillä on ollut peitto jo ennen vendaa, vaikka ne olivat eri halsseilla (Tämä pätee vain kun sovelletaan sääntöä 42.) eikä siten ole kyse myöhästyneestä peitosta. Silti 42 astuu voimaan vasta kun veneet ovat samalla halsilla koska ne luovivat 42(b). Vastakäännös loppuu kun B on laskenut tiukasti vastaiseen suuntaan. Siihen asti B on väistövelvollinen vaihtaessaan halssia (41.1) B:llä on siis oikeus tilaan edellyttäen, että se päättää vendan käymällä tiukasti vastaisella ja alkaa nostaa vasta sitten merkille.
9. B:n on annettava A:lle tilaa merkillä, mikäli A ei enää voi nousemalla välttyä saavuttamasta myöhästyntä sisäpuolista peittoa eli ei ehdi nostaa B:n yläpuolelle. A:n ei tarvitse aloittaa nousua ennen kuin B:n venda on valmis eli kun se on laskenut tiukasti vastaiselle. (42.3)
10. Vastakäännöstä tekevän veneen on väistettävä. (41.4)
11. Kulkuoikeussäännön rikkomisesta seuraa 720 asteen rangaistus ja merkin koskettamisesta 360 asteen rangaistus, mutta Liitteen (B 1, 1.1) mukaan riittää 720 asteen hyvitys. Käänökset on tehtävä samaan suuntaan siten, että niihin sisältyy kaksi vastakäännöstä ja kaksi jiiippiä.
12. Vene kilpailee valmiusviestistään (5min) lähtien eli V-osa on voimassa. (52.2 (a)): Vene voi hyvittää rikkomuksensa purjehtimalla mahdollisimman pian selvästi eron muista veneistä ja tekemällä heti 360 asteen käännöksen, johon sisältyy yksi vastakäännös ja yksi jiiippi.
13. Vuodesta 1993 lähtien saa.
14. Jos purjehdusohjeissa kansallisuuslippu erikseen kielletään kilpailtaessa, voidaan vene hylätä. Säännöissä suositellaan Skandinavian purjehtijaliiton määräyksellä, ettei kilpaileva vene pidä kansallisuuslippuanostettuna. Toisaalta suositellaan, että kilpailusta luopunut tai maaliin tullut vene nostaa kansallisuuslipun. Käsittääkseni suosituksen perusteella ei venettä voida hylätä?  
*Jos vastasit näihin kysymyksiin virheettömästi ja olet selviytynyt kaksi kesää ilman kolaria tai DSQ:ta, sinulle voidaan myöntää kanootin ajokortti. Toistaiseksi ei yhtään ajokorttia ole voitu myöntää.*

# 5 5.5 6 8 12

## OSTETAAN ja MYYDÄÄN

### Kv. 5m LINA S-98 (L-12)

"Suomen paras viitonen, ainakin reippaassa tuulella ja aallokossa."  
Sitaatti Nordens Båtar-lehdestä 1939.  
9.35 5.76 1.80 1800 kg  
21.48 m<sup>2</sup>

Linan on suunnitellut Jarl Lindblom ja se on rakennettu Åbo Båtarfilla 1938. Veneen runko on Oregon mäntyä/mahonkia ja siinä on lyijyköli.

Lina on täysin remontoitu ja kansi on saanut alkuperäisen layoutin. Uudenveroiset Lewanderin neulomat purjeet, plokkit, vinnsit sekä muu heloitus vuodelta 1990. Perämoottori Mariner 4hv.

Vene on kaunis ja nopea sekä erittäin hyvässä kunnossa, joten sillä on erinomaiset edellytykset menestyä kisoissa. Kauppaan sisältyy lisäksi 10 x 3-metrinen talvikatos räätälöityine pvc-pressuineen sekä kevytmetallipukki.

Hintapyyntö 50.000.- SEK. Leo Alkevik 990/46/8/724 61 46 (työ) 990/46/8/500 314 74 (koti).

Koska omistaja ei puhu suomea, on femmaliitto valmiina ojentamaan auttavan kämmenensä, yhteyshenkilönään: Jussi Worsoe 90/452 47 10 sekä Chrissi Wiiala 90/673 136.

### Kv. 5m (LITEN KARIN) S-89

9.12 5.77 1,675 20.117

Liten Karinin on suunnitellut Gunnar Hamré ja se on rakennettu Västeråsissa 1946. Runko on parasta mahdollista pohjoismaista mäntyä. Ruffi (huom!) ja istumalaatikko ovat mahonkia.

Vene on hyvin pidetty, kaunis ja sillä on ollut ainoastaan kaksi(!) omistajaa. Purjeet ovat varsin uusia: iso vuodelta -90 ja genua -92. Veneessä on lisäksi 3.5 hv:n perämoottori.

*Myydään eniten tarjoavalle.* Per Fredriksson ja Åsa Tedbrant 990/46/21/146 052.

### Kv. 5m WINGA S-39

9.30 5.39 1.75 1860 kg  
20.40 m<sup>2</sup>

Wingan on suunnitellut Tord Sundén ja se on rakennettu vuonna 1938 Arendalsvarvetilla. Veneen Oregon mäntystä tehty runko on vastikään otettu puupuhtaaksi ja öljytty. Vesilinjan yläpuoliset runkolaudat ovat kaikki täyspitkiä ja alapuolellakin jatkoksia on vain kolme!

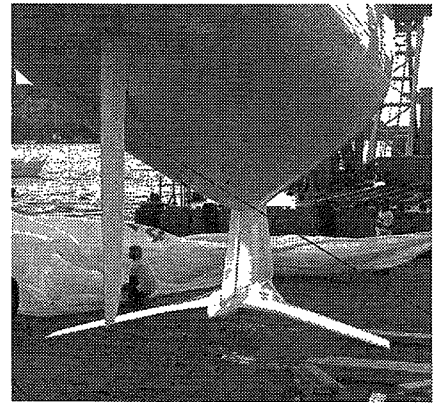
Winga on siis rakennettu ennen sotaa, joten veneessä käytetyt materiaalit ovat parhaita mahdollisia ja esimerkiksi lyijyköli on kiinnitetty pronssipulteilla.

Winga on runkokatsastettu 1990 ja mittakirjoja löytyy vuodesta 1942 alkaen. Veneessä on tietysti puumasto ja siihen käypiä Dacron purjeita löytyy seuraavasti: Iso, genua, fokka ja myrskyfokka. Tuulen tyystin lopahtaessa voi avuksi ottaa 4,5-heppaisen peräprutkun.

Omistaja myy nyt helmensä eniten tarjoavalle, mutta vähintään pitäisi saada 28.000 kruunua. Roger 990/46/491/918 57.

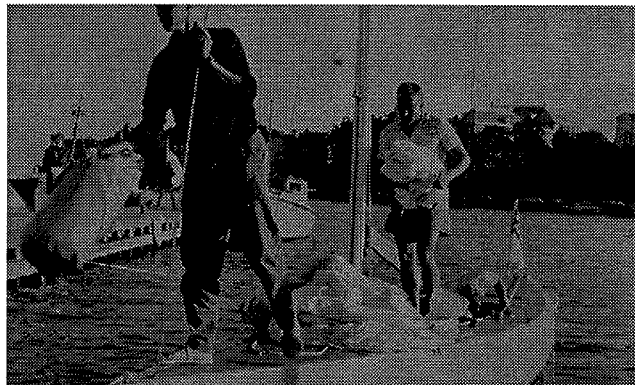
### VINSSIT

2 kpl iskemättömiä Andersenin kymppijä (10) alkuperäispakkauksessa. 700.- SEK. Stellan Berlin 990/46/8/664 33 75.



### KÖLI

Ostetaan kuvassa oleva köli "Tarjoa"  
Soita 90-8036 833 "Mikko"



### PURJEITA "FEMMAAN"

Isopurje	6.52oz	Gransegel -92	6.500.- SEK.
Isopurje	5.52oz	Gransegel -93	6.900.- SEK
Kevyt maxgenua	100g polysot	Gransegel -93	7.000.- SEK.
Genua 1	1.55oz	Gransegel -93	6.800.- SEK
Genua 2	1.90oz	Gransegel -93	5.300.- SEK.
Spinnaker	0.75oz Supercoat	Gransegel -93	8.000.- SEK.
Spinnaker	0.50oz Superlite	Gransegel -93	7.500.- SEK.
Fokka		Örtengren	900.- SEK.

Kaikki purjeet uudenveroisia. Gert Kaiser 990/46/8/612 40 44

### Masto kuutoseen?

Mennyt kesä toi muuassaan masto-ongelmia yhdelle jos toiselle. Erityisesti kuutoseen alumiinimasto osoittautui hankalaksi hankinnaksi. Luokkasääntöön menevää alumiinimastoa kun tekee tasan yksi valmistaja ja hinta on sen mukainen. Olen suunnitellut hankkia työkalua oman profiilin tekemiseen ja hanke on pitkällä.

Tarjouskierroksen jälkeen työ on jätetty ruotsalaiselle SAPA:lle loppusuunnittelua varten. Huhtikuun lopussa vedetään sarja mastoja SAPA:lla. Ne kavennetaan, hitsataan, lämpökäsitellään ja viimeistellään tehtaalla sekä kuljetetaan Suomeen Nautorille eloksoitavaksi. Bremerin Jussi on luvannut heloittaa mastot valmiiksi.

Jos tunnet tarvetta uuden maston hankintaan, ota yhteyttä minuun. Seuraavan mastoerän vetämisestä tämän jälkeen ei ole tietoa. Profiileja löytyy jatkossa jokunen kappale Bremerin varastosta.

Kimmo Kienanen  
Sotkatie 1 B 10, 00200 Helsinki  
puh.k. 670066 t. 7596305 fax 787311

## Purjehtija!

Ethän jätä  
viime tinkaani!

Vielä ehdit saada tosi hyvät

**Elvström** purjeet

*offshore, racing, cruising, high tech*

**JM JOHN** mastot

*takilat, rulla-, spinnu- ja jockeypuomit ja fallit*

**FURLEX** rullalanteet

**Elvström** torvikkeet

*purjehduskengät, spinnusukat, kassit ja takit jne*

## ELVSTRÖM SAILS

Matti Rouhiainen ja Heikki Mustonen

Laivanvarustajankatu 8 b

00140 Helsinki, 666 438, Fax 666580 *Finland*

## VENEILIJÄ TIESITKÖ?

NEPTUNUS-, TTB JA  
MARNE-LINE  
VENEILYKÖYDET

Köydet jollasta tankkeriin

### Majoni Plastics

lepuuttajat ja poijut



### Riviera

kompassit



FOR THE  
LIFE OF YOUR BOAT  
veneenhoitoaineet

### PERFORMANCE

YACHT FITTINGS

high tech pylpyrät,  
köysilukot

### CREWSAVER

*Marlin*

automaatti- sekä  
käsinsaukaistavat liivit  
ammatti- ja huvikäyttöön  
kelluntapukineet  
lasten ja melonnan erikoisliivit  
jalkineet  
märkä- ja kuivapuvut



hengittävät purjehdus-,  
veneily ja vapaa-ajan asut

Jälleenmyynti:  
**Köysimestari** -liikeet  
kautta maan

*'se tuttu köysitalo'*

### MARNELA Ky

HAPPY SAILING SHOP

Isoneuvostontie 8, 00840 HELSINKI  
Puh. (90) 698 5088, Fax (90) 698 4934

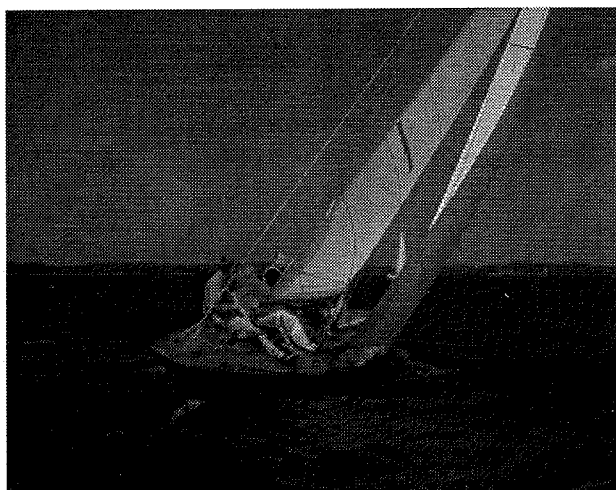
# 6

## RANKINGKILPAILUJEN TULOKSET

	Suunto	NJK	Hangö	NM	Kl.	BS	Sept	TOTAL	TÄV
L-38 Mariana, NJK	6	13	14	12	7	5		57	6
L-60 Off Course, KoPu		11	12	15	4	4		46	5
L-59 Sir Ian, SuPS	5	9	9	17				40	4
L-44 Toy, NJK		10	11	14				35	3
L-53 May Be IV, NJK	8	3	10	9	3	1		34	6
L-30 Raili, NJK		4	8	11		8		31	4
L-21 Klara Stjärna, BSS	3	7	5	13				28	4
L-61 Silène, HTPS	2	8	4		5	6		25	5
L-50 Alibaba II, SuPS		2	3	8	2	3		18	5
L-40 Fandango, SuPS		5	7	5				17	3
L-3 Irma, SuPS		6	6	1				13	3
L-35 Elinore, VVK	4		2	6				12	3
L-52 Marianne, MSF			10				1	11	2
L-39 Jolanda, MSF			7				3	10	1
S-38 Topp, SXX				4				4	2
L-51 May Be VI, KoPu				1	2		3	2	
L-54 Ingegerd, MSF				3				3	1
S-25 Flush, R-6 Klubben				2				2	1
L-37 Lyn, KuoPS	1	1					2	2	
L-18 Nixflu, HSS	1							1	1
<b>Antal deltagande</b>		7	12	13	16	6	7	2	63
<b>Antal starter</b>		2	3	3	6	4	4	1	23

### Olika båtar:

NJK	4
SuPS	4
MSF	3
KoPu	2
BSS	1
HTPS	1
VVK	1
SXX	1
R-6 Klubben	1



# 5 5.5 6 8 10 12

## KILPAILUKALENTERI 1994

### Toukokuu

28.-29.5	Suunto Cup		HSS
21.-22.5.	Emäsalon lenkki		HTPS

### Kesäkuu

11.-12.6.	Helsinki Regatta	🍏	HTPS,HSS
-----------	------------------	---	----------

### Heinäkuu

2.-3.7	Hki Classic Regatta	🍏	M
5.7	Oskarsberg Cup 6mR		
8.-10.7	Hangon regatta	🍏,🍏,🍏	HSF,HUS,ESS
13.7	Suomi-Eesti 6mR		
14.-16.7	6mR PM Tallinna	🍏	KalevJK
14.-16.7	Jaffas Bytta	🍏,🍏	ASS
26.-29.7.	Sandhamnin regatta 5m		GSSS
30.-31.7.	5.5m Svartbäcks fjärd Regatta		BSS, SSS

### Elokuu

6.-7.8.	LM 5m, 5.5m, 6mR	🍏,🍏,🍏	HSS, SuPS
6.-7.8.	Viaporin Tuoppi		SuPS
14.8.	Vuosipäiväkilp.		HTPS
27.-28.8.	Kruunuvuori	🍏,🍏,🍏	BS
	Septemberp. 6mR	🍏	MSF

🍏 = 5.5m ja 6mR, 🍏,🍏 = 5m rankingkilpailut

### 5.5m kilpailut ulkomailla

21.-24.4. Genoa-Week, Genova, Italia  
12.-15.5. Swiss Championships 5.5 M, Sveitsi  
9.-17.7. Cup Races, KNS, Hanko, Norja  
21.8.-3.9. Yacht Club de France Cup,  
Crouesty, Ranska

21.8.-3.9. Scandinavian Gold Cup, Crouesty,  
Ranska  
Sir Alfred Bossom Cup, Crouesty, Ranska  
World Championship 5.5 M, Crouesty, Ranska

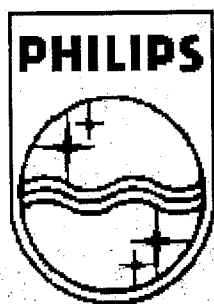
## Kiitokset

kirjoittajille ja erityisesti valokuvista  
Hannu Baskille, Markus Saikulle, Jorma Rautapäälle  
ja Kari Wilenille

# PARHAAT MERKIT

HUIPPULAATUA: KUULALAAKERIHELAT JA VINSSIT

# HARKEN



NAVIGAATTORIT

VENE MAALIT

# HEMPEL



RST - HELAT

# wichard

*Konsultoin mielelläni  
heloitusuunnittelussa*

ASUT - SAAPPAAT

# MUSTO

KEVLARIT JA DYNEEMAT

# ROBLON

KATSASUSVARUSTEET  
RAKETIT KELLUNTATAKIT  
LIIVIT PAUKKULIIVIT  
RUUVIT MAALAUSTARVIKKEET  
SÄHKÖPUMPUT KOMPASSIT  
PILOTIT MITTARIT

*You Name It  
Jollei meiltä löydy  
niin etsitään!*

SINUA PALVELEE ANTSU KAIRAMO "AITO KUUTOSFRIIKKI"

VENEVARUSTELUN ASiantuntija  
**ProSailor**

90-66 99 33  
ETELÄRANTA 10  
00130 HELSINKI