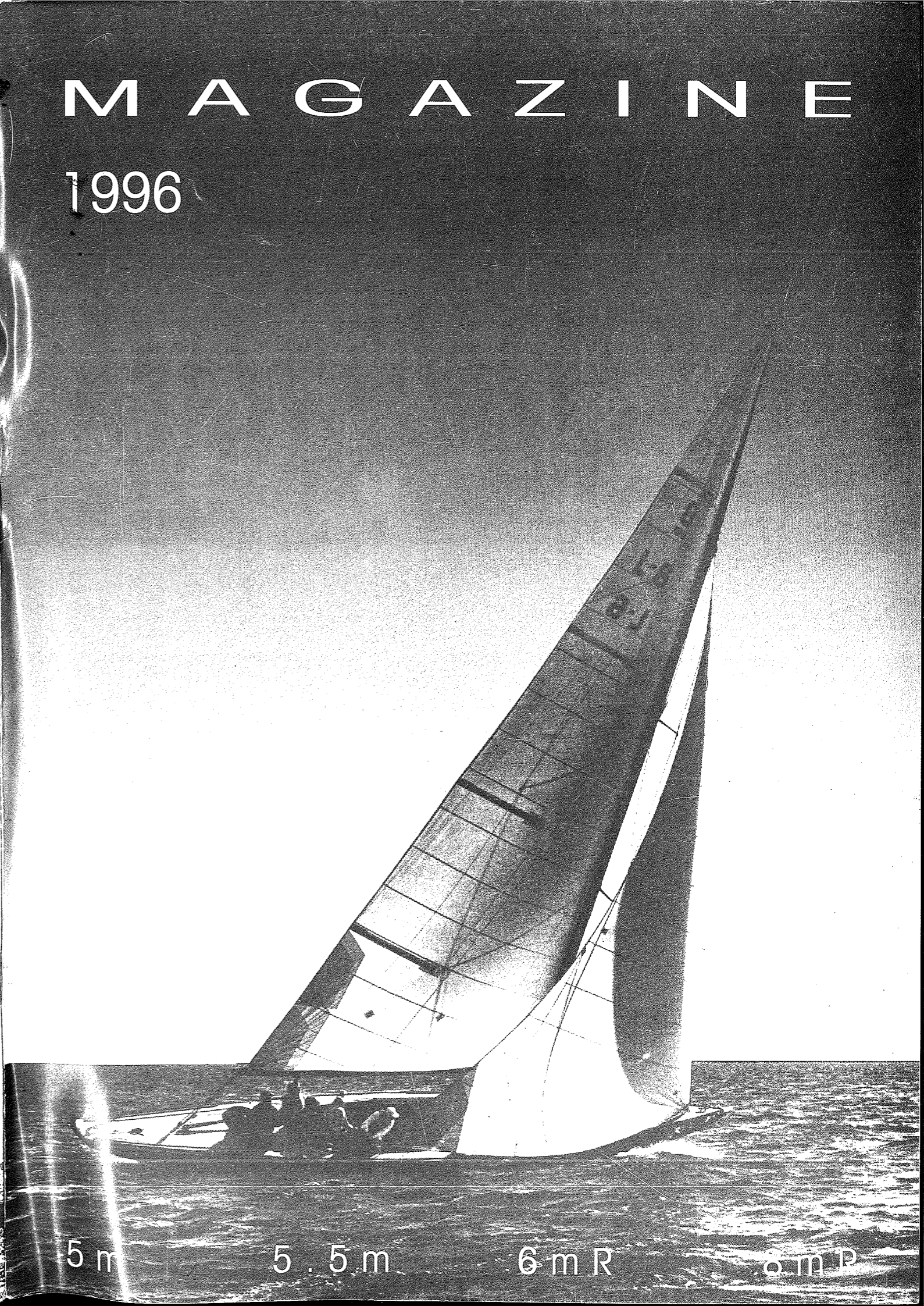




MAGAZINE

1996



5 m

5.5 m

6 m R

8 m P

SUOMEN 8mR-LIITTO - FINLANDS 8mR-FÖRBUND

Hallitus/Styrelse tel.h./puh.k. tj./t.

Puheenjohtaja: Donner Robert 90-855 2148
varapuheenjohtaja: Levanta Heikki 914-4123615 914-720410
sihteeri: Mynttinen Satu 90-666943

Yhdistyksen osoite c/o Mynttinen Albertinkatu 17 B 17, 00120 HELSINKI
pankki KOP Kivenlahti 141930-59904

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

Styrelse /Hallitus puh.h./tel.k. tj./työ
Ordförande, puheenjohtaja Roni Saksi 90-3433134 950-5540759
medlemmar, jäsenet Hakonen Markku 90-611281 90-43411
Kaarto Pasi 90-8393965 90-1352254
Harry Thuneberg 915-577584 915-542847
Kaj Akerfelt 928-17171

Adress - osoite c/o Roni Saksi Ulappasaarenttie 4 C 63, 00980 Helsinki
bank FBF 217 918-6479
pankki SYP 217 918-6479

FINLANDS 5.5M FÖRENING RF — SUOMEN 5.5M YHDISTYS RY

Hallitus:
Puheenjohtaja Johan Gullichsen 90-637918
Varapuheenjohtaja Kimmo Kienanen 90-208218
sihteeri
Tilinho

Yhdistyksen osoite c/o Matti Vuorimäki Katarininkatu 12 B 00610 HELSINKI puh.792820
pankki SYP Senaattori 200118-83985

SUOMEN Kv 5M LIITTO RY — INT 5M FÖRBUNDET I FINLAND RF

Hallitus/Styrelse Kati/hohtaja työ/arb.
Puheenjohtaja / Ordförande Lars Mellin 90-597151 949-204 408
Sihteeri / Sekreterare Mikael Ahrenberg 90-245742 90-8571973
Jäsen / Medlem John Worsøe 90-4524 710 90-75 781
Jäsen / Medlem Max Nordlund 911-246 1190 9400-618 531
Jäsen / Medlem Katja Boxberg 90-448267 90-12231334

Yhdistyksen osoite: PL 912, 00101 HELSINKI Föreningens address: PB 912, 00101 HELSINKI
Pankki: SYP -Lauttasaari 208218-70799 Bankkonto: FBF - Dnmsö 208218-70799



SISÄLLYS

Hallitukset	2
Pääkirjoitus	3
Jussi Gullichsen - Täällä Pohjantähden alla.....	4
Uudet purjekankaat.....	10
Triradial Pursuit - Tietokilpailu spinaakkeripurjehtijoille	12
Kaaret oli taivutettu tammipuust' - Uutta tekniikkaa ...	15
Kultapokaal kilpailut Hangossa	18
Femmasegling och maximal vindstyrka	20
Kadonneen kipparin metsästys.....	22
Kuutospurjehtijain marssi	27
Femman - idealisk kappsegling sbåt.....	30
Ordförandens vågspel.....	32
6mR MM-kisat	34
ABCeg - Ordlista för seglare.....	36
Laran uudet vaatteet	38
Nybyggnation av femmor	42
Kuumaa, niin kovin kuumaa - 8mR MM-kilpailut	44
Gastiliitto tiedottaa.....	49
Viisvitosten MM-kilpailut Hangossa.....	50
Myydään - Säljes - For sale.....	64
Punainen apina	66

Onnea!

Onnittelut Kultapokaalivoittaja Henrik Dahlmanille ja miehistölle Tom Borenius ja Henrik Lundberg. Vuosikymmeniä on pokaalista taisteltu, mutta vain se on koristanut suomalaisitten pursiseurojen palkintokaappia. Kolmenkymmenen vuoden ajan Kultapokaalista kamppailtiin kuutosilla, ja viisikymmenluvusta alkaen viisiviitosilla. Vasta 1985 tämä yksi maailman tavoitelluimmista purjehduspalkinnoista saatiin ensi kerran Suomeen. Kymmenen vuoden aikana Kultapokaali voitettiin neljännen kerran Suomeen.

Onnnea Antsu, Rabbe, Eero Jasu ja Spede! Team Kairamo/Kihlman teki Sandhamnissa näyttävää jälkeä kuutosien maailmanmestaruuskilpailuissa klassisten veneitten sarjassa voittamalla kaikki osallistumansa osakilpailut. Viimeisen päivän startti voitiin rauhassa jättää väliin. Marianan vauhti oli ylivoimainen, huononkin startin jälkeen keskisijoilta nousu kärkeen oli legin mittainen. Vauhdista putosivat hitaimmat modernit kuutosetkin.

Onnnea Mikko, Matti ja Jaan! Klassisten viisviitosten maailmanmestaruus tuli nyt ensi kertaa Suomeen Caro VII osoitti nopeutensa ja miehistö taitonsa Hangon kovissa tuulissa.

Lopuksi onnittelemme itseämme. Metrysten luokkaliittojen yhteinen vuosijulkaisu Magazine ilmestyy nyt neljättä kertaa. Kuutosliiton painettu talvi-bulletiini laajeni kaikkien liittojen Magazineksi 1993. Sisältö ja ulkoasu on parantunut vuosien myötä, ja tällä hetkellä voimme olla ylpeitä lehdestämme.

Lehti on täyttänyt päivä- ja aikauslehtien jättämän Laukon kilpailuselostuksille ja lopputuloksille. Viime aikoina on tullut tavaksi palkita itse itseään, joten toimituskunta myöntää itselleen toisen luokan papukaijamerkin tammenlehvien kera.

Kippistä Magazine!

Kimmo Kienanen



Jussi Gullichsen



Täällä Pohjantähden alla

Johan Gullichsen on viisviitospurjehtijoitteiden Grand Old Man, viisviitosluokan puheenjohtaja ties monettako vuotta. Viisikymmenluvulta alkanut rakkaus viisviitosiin on jatkunut näihin päiviin asti. Ensimmäinen vene oli Pohjantähti, viimeinen on nimeltään Addam-Addam. Tänä vuonna sillä tähdätään jälleen Kultapokaalin voittamiseen.

Kimmo Kienanen

Se oli kai viiskytviis, meidän isä Skuoli viiskytviis ja perinnönjaon yhteydessä äiti päätti, että pojat jatkavat kilpurpurjehdusta samassa hengessä kuin isä aikoinaan. Äiti osti veljeleni Kristianille ja minulle vanhan Borgå-Tippan II:n veneen rakentaneilta Wileniuksen veljeksiltä, muistelee professori Jussi Gullichsen työhuoneessaan Otaniemen Innopolissa.

– Isän kuutonen oli nimeltään Pohjantähti, jolla hän aikanaan taisteli Kultapokaalista. Isällä oli uskomus, että venettä uudelleen ristittäessä nimen kaksi ensimmäistä kirjainta piti säilyä. Borgå-Tippanista tuli luontevasti Pohjantähti, pehmeä B vain koveni.

Purjehdusinnostus alkoi lapsena Porissa Jussin löydettyä suulin ylisiltä mahonkimaston silkkipurjeineen, jotka kuuluivat vielä käytössä olevaan soutuveneeseen. Pitkällisen kättämisen jälkeen Jussi sai isänsä antamaan veneen käyttöönsä. Oli sodanjälkeinen aika, kaikesta oli pulaa. Niin kuin köysistä, jota sai vain paperista kierryttynä.

– Sen kun kyllästi vernissalla, niin sillä muutamia tunteja skuuttaili!

Isä Gullichsen, joka oli BSF:n kommodori, käynnisti hankkeen saada Porin seudulle kilpavene, jolla pärjäisi kovemmassakin aallokossa, suojaavaa saaristoa Porista kun saa hakea. Valinta päättyi Göteborgin seudulta peräisin olevaan Längedragssjulleen. Tällä Sulka-veneellä oloisella, kym-

menneliöisellä purjeella varustetulla jollalla Jussi aloitti kilpailu-uransa. Kilpailuja käytiin lähes joka kesäviikonloppu, ja 12-vuotiaana Jussi teki ensimmäisen matkapurjehduksensa Porista Ahvenanmaan ympäri ikäistensä kavereitten kanssa.

– En kyllä sallisi omille pojille samanlaista reissua, proffa toteaa.

Kiihkeää kilpailua viisikymmenluvulla

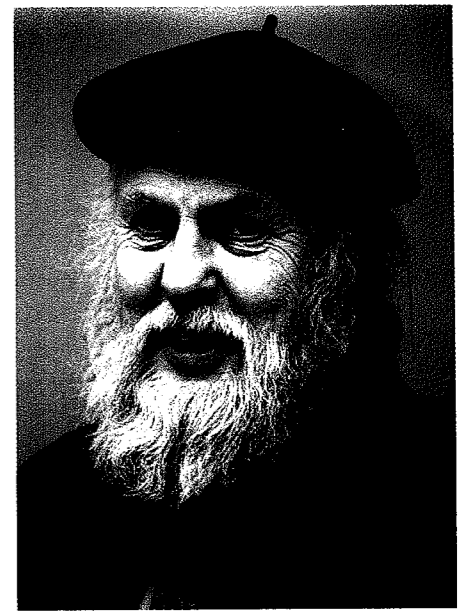
Koulunkäynti toi Gullichsenin veljekset Helsinkiin, ja vasta hankittu viisviitonen sai kotisataman NJK:lta.

Veneen suomalainen nimi ja rekisteröinti BSF:lle herätti ruotsinkielisessä seurassa kummastusta.

– Aina saatiin olla selittämässä syitä, kertoo Jussi

Borgå-Tippan oli rakennettu niistä materiaaleista, jotka jäivät olympiaveneitten rakentamisesta yli vuonna 1952. Sen takia siinä oli runsaasti saumoja laudoituksessa, laudat olivat hyvin lyhyitä.

Yngve Pacius, joka yhdessä Rene Nymanin kanssa oli monta vuotta purjehtinut venettä, purjehti ensimmäisen kesämme Pohjantähdellä. Hän opetti meitä purjehtimaan, seuraavana kesänä menttiin jo Sandhamniinkin kilpailemaan. Siihen aikaan viisiviitospurjehdus oli erittäin aktiivista. Luokka oli ensimmäistä kertaa olympialaisissa Helsingissä 1952, joihin Suomessa luokkaan rakennettiin kymmenkunta



– Pojilleni en kyllä sallii samanlaista reissua kuin ensimmäinen oma matkapurjehdukseni. Menin 12-vuotiaana ympäri Ahvenanmaan samanlaisten natialien seurassa.

venettä.

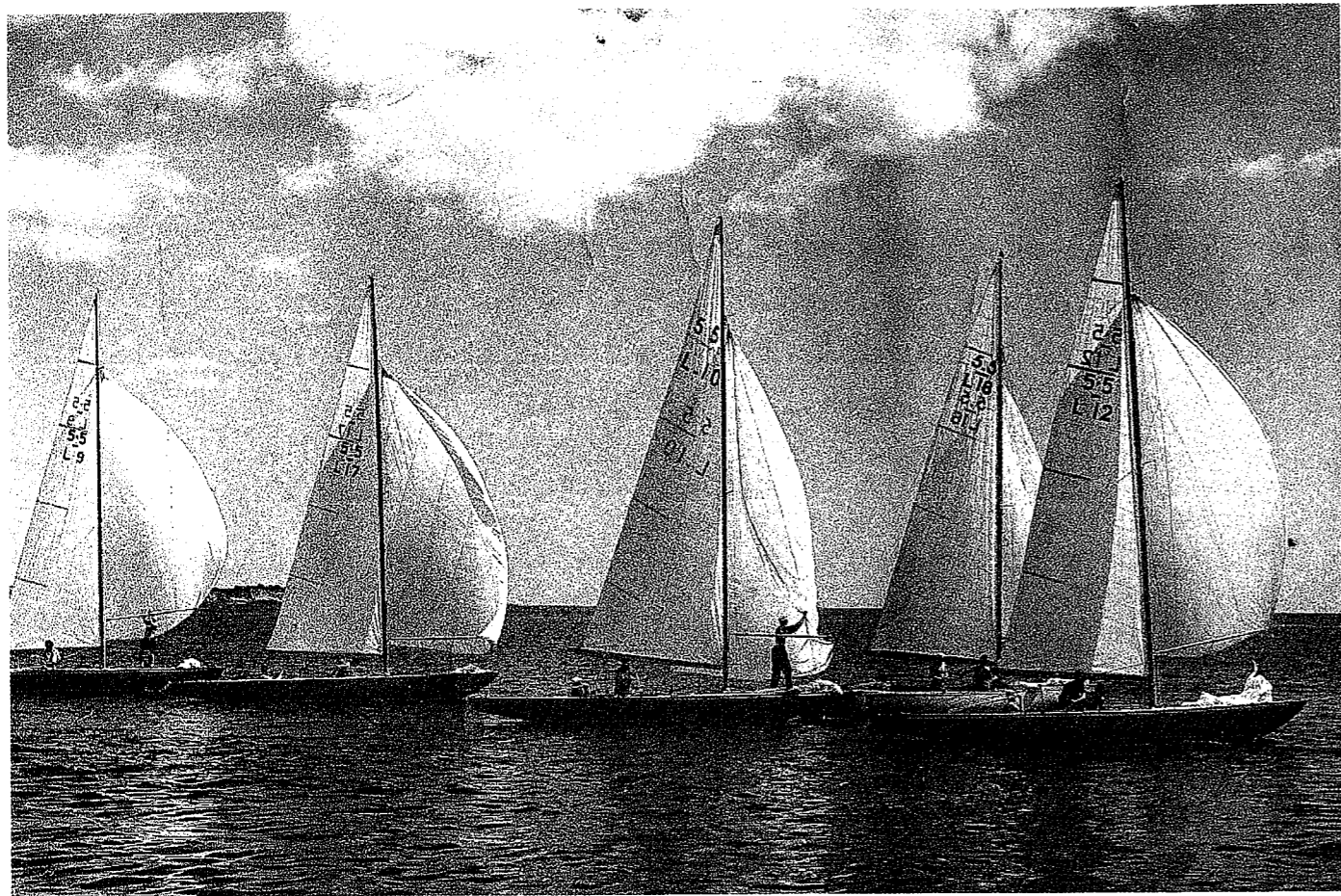
NJK:lla oli siihen aikaan kaikki kovimmat kilpakumppanit, Peter Tallbergilla oli Visávis, Teresita oli Peter Fazerilla, Inkku Nylundilla oli Kisen ja Janssonilla oli Caro.

– Me nuoret omaksuimme uuden tavon purjehtia, hengasimme laidalla. Vanhat starat sanoivat, että tällainen peli ei vetele, se ei kuulu meidän luokkaan. Lenssillä ei myöskään saanut luffata, koska vanhat herrat söivät silloin eväitään.

Koko viisikymmenluku purjehdittiin hyvin intensiivisesti, koko kesä kului kilpailuissa ja kilpailumatkoilla. Joka paikkaan purjehdittiin, silloin ei käytetty trailereita. Veneissä yövyttiin ja kokattiin primuksella, klubitakki, prässihousut ja valkoinen paita ja kravatti käärrittiin rullalle ja työnnettiin öljykankaan sisään. Silloinhan klubeille ei ollut sisäänpääsyä ilman asianmukaista pukeutumista.

Hankoon, Maarianhaminaan, Sandhamniin, kaikkiin kilpailuihin menttiin eskaaderipurjehduksina. Useimmiten ne olivat matkakilpailuja, mutta joskus menttiin aivan leppoisasti. Jos tuuli oli sopiva, viisikin venettä kiinnitettiin yhteen spinnupuomeilla, ja vain yhden piti ohjata muiden nauttiessa matkasta yhtenäisellä leveällä kansitasolla.

Porkkalan miehityksen aikaan piti kiertää ulkokautta, Rysäkarilta ulos keskelle Suomenlahtea ja Bogaskäristä taas sisään. Siinä tuli ylimääräistä kierrosta kymmeniä maileja.

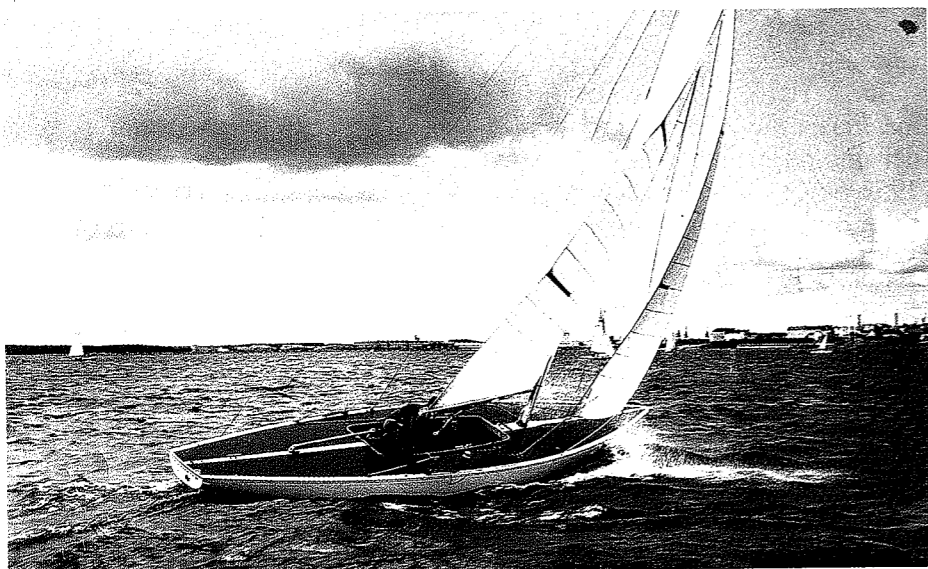


Femfemmojen startti 1957 Harmajalla.

– Vuokra-alue oli merkitty mailin välein pohjoisreimareilla, ja kerra yritimme merkata jokaisen reimarin tyhjällä pullolla, muttemme aivan onnistuneet, muistelee professori Gullichsen.

Paluupurjehdukset regattakierrokselta sujuivat minimimiehityksellä. Sandhamnista tultiin yleensä suoraan Suomenlahden keskellä Helsinkiin saakka.

– Kerran purjehdimme Hangosta Helsinkiin eskaaderissa, jossa oli viisi venettä ja kuusi ukkoa. Perätuulella nostettiin tietysti spinnu, joka sujui hyvin yksinkin. Väylähän mutkittellee ja jippejä tuli runsaasti. Yksi kaveri, Peik Gestrin suoritti jippaamisen vuorotellen, veneet ajettiin vain toistensa viereen ja Peik hyppäsi seuraavaan veneeseen. Ja jos ei aina ehtinyt, niin spinnu laskettiin vain fallista maston



Pohjantähti HSS:n edessä

väliin, jolloin se jäi sukkanapussittamaan eteen. Sitten vain odotettiin jippaajaa. Kyllä se opetti ja purjehduskokemus lisääntyi valtavasti juuri näillä alimiehitetyillä purjehduksilla, muistelee Jussi valkoista partaansa sukien.

Gullichsenin veljesten menestys oli kansallisesti hyvä, he olivat koko ajan mukana kärkikahinoissa. He saivat mm. kolmannen kiinnityksen Helsingin Regatan Wallenberg-palkintoon. Mutta kansainväliseen menestykseen oli vielä matkaa.

Olympialaiset kuuskymmenluvulla

Pohjantähti myytiin kuusikymmenluvun alussa, ja purjehdus jatkui viiklalla muutaman vuoden. Vuonna 1961 oli NJK:n 100-vuotisjuhlat, ja juhlan kunniaksi seura sai järjestääkseen viisviitosten maailmanmestaruuskilpailut. Samana vuonna tuli kuvaan Inga-Lill XXXIV. Peter Tallberg oli purjehtinut veneellä Rooman olympialaisissa edellisenä vuonna. Veneen omistaja Henrik Paulig, joka oli suunnittelija Gösta Kyntzelin vävy, pyysi Jussi Salovaaraa, Fred Eklöf ja minua purjehtimaan Inga-Lilillä.

Maailmanmestaruuskilpailuissa oli

lähes viisikymmentä venettä. Startti oli Harmajalta, mutta lähtö ei ollut vastatuuleen kuten nykyisin. Siinä oli sähinää lähdössä, kun jokainen vene koetti saada hyvän lähdön.

Maailmanmestaruuskilpailut olivat huomattavat kilpailut, uusia veneitä oli rakennettu runsaasti. Esimerkiksi amerikkalaisella Fayn perheellä oli viisi ihan uutta venettä kilpailuissa! Veljeksillä, tyttärellä, ja pojalla oli omat veneet. Ruotsalaiset olivat vahvasti mukana, ja suomalaisia uudisrakenteita oli paljon. Venäläisiäkin oli useita, mutta heidän menestyksensä oli heikko.

Kultapokaalipurjehdukset käytiin samana kesänä, ja pärjäsimme karsinnoissa hyvin ja pääsimme Suomen edustajaksi. Kultapokaalipurjehduksissa saimme kaksi voittoa ja pääsimme finaaliin. Hävisimme pokaalin Folke Wassenille 3-2.

Samana vuonna olimme ensimmäistä kertaa Tallinnassa kilpailmassa. Peter Tallberg purjehti Starilla, me olimme femfemmalla. Mukana oli myös Britton Chance, joka voitti kilpailun, me olimme kakkosia. Venäläisillä oli silloin suuri määrä femfemmoja, mutta määrä korvasi laadun.

Vatorin veistämön omistaja Jussi Nemes teetti itselleen Ray Huntin piirtämän Chajen II:n, joka Ray Huntin ohjaamana voitti maailmanmestaruuden USA:ssa 1963. NJK osti Nemeseltä Chajen, ja pyysi minua kasaamaan miehistön päämääränä Tokion olympialaiset. Koko vuosi -64 Peter Fazer, Jussi Salovaara ja minä pyörimme Euroopassa Chaje II:lla. Tarkoitus oli saada kansainvälistä näyttöä ja kokemusta. Kausi alkoi Genovassa helmikuussa, sitten pääsiäisen aikaan Cannesissa ja jatkui kesällä Kielissä. Näyttöä syntyikin, yhtään regattaa ei voitettu, mutta tulipahan kakkos- ja kolmossijoja. NJK maksoi veneen kuljetukset laivalla Välimerelle ja SPL maksoi meidän matkakuluista pientä korvausta.

Helsingin Regatassa kesäkuussa venäläiset tulivat ehdottamaan, että tulisimme ennen Tokion olympialaisia harjoitusleirille Vladivostokiin, vene kuljetettaisiin armeijan raskaalla kuljetuskoneella sinne. Olihan se Vladivostok melkein matkan varrella, mutta ei meillä ollut mahdollisuutta uhrata työaikaa moiseen. Venäläiset eivät oikein ymmärtäneet estettä, mutta toteivat sitten, että heillä on vähän erilaiset nuo amatöörikäsitteet.

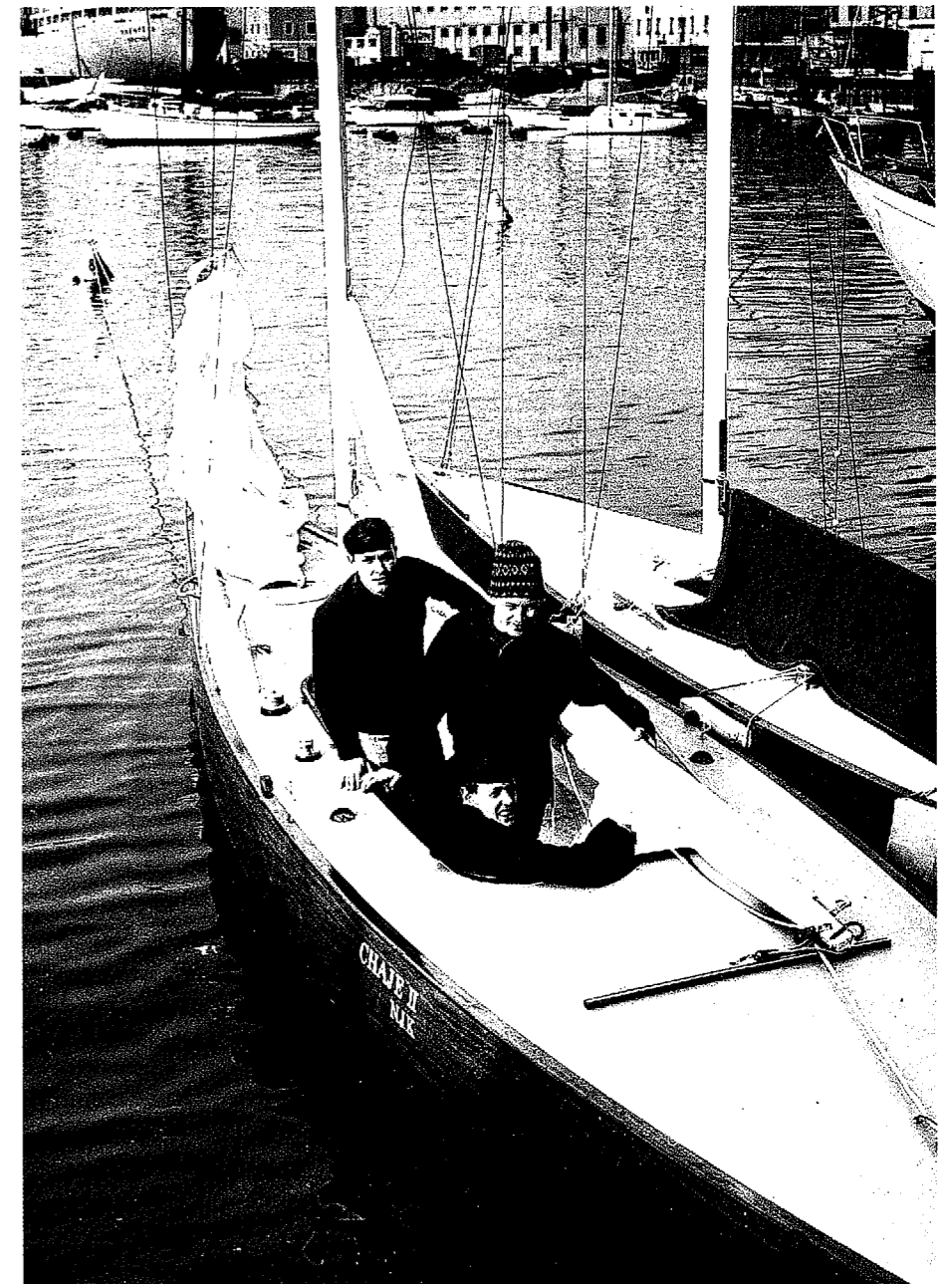
Chaje II oli silloin jo matkalla Tokioon, kuljetus kesti useita kuukausia rahtilaivan kannella. Matka kulki monien trooppisten maiden läpi, ja punnituksessa perillä veneen paino oli noussut maksimista vielä 30 kiloa. Alkoi armoton strippaus, veneestä poistettiin kaikki sääntöjen sallima irtoava turhia ruuveja myöten. Monilla oli samantyyppisiä ongelmia paitsi jenkeillä, jotka rahtasivat veneet lentokoneella.

Osanottajia oli vain kahdeksastatoista maasta. Kilpailut pidettiin Enoshimassa, joka on kaukana etelään Tokiosta. Vedet olivat syviä ja rannat korkeita. Tuulet olivat oikullisia, lisäksi merivirrat olivat meille uusi kokemus. Tulimme kuitenkin kuudenneksi, mitä voidaan pitää tyydyttävänä saavutuksena.

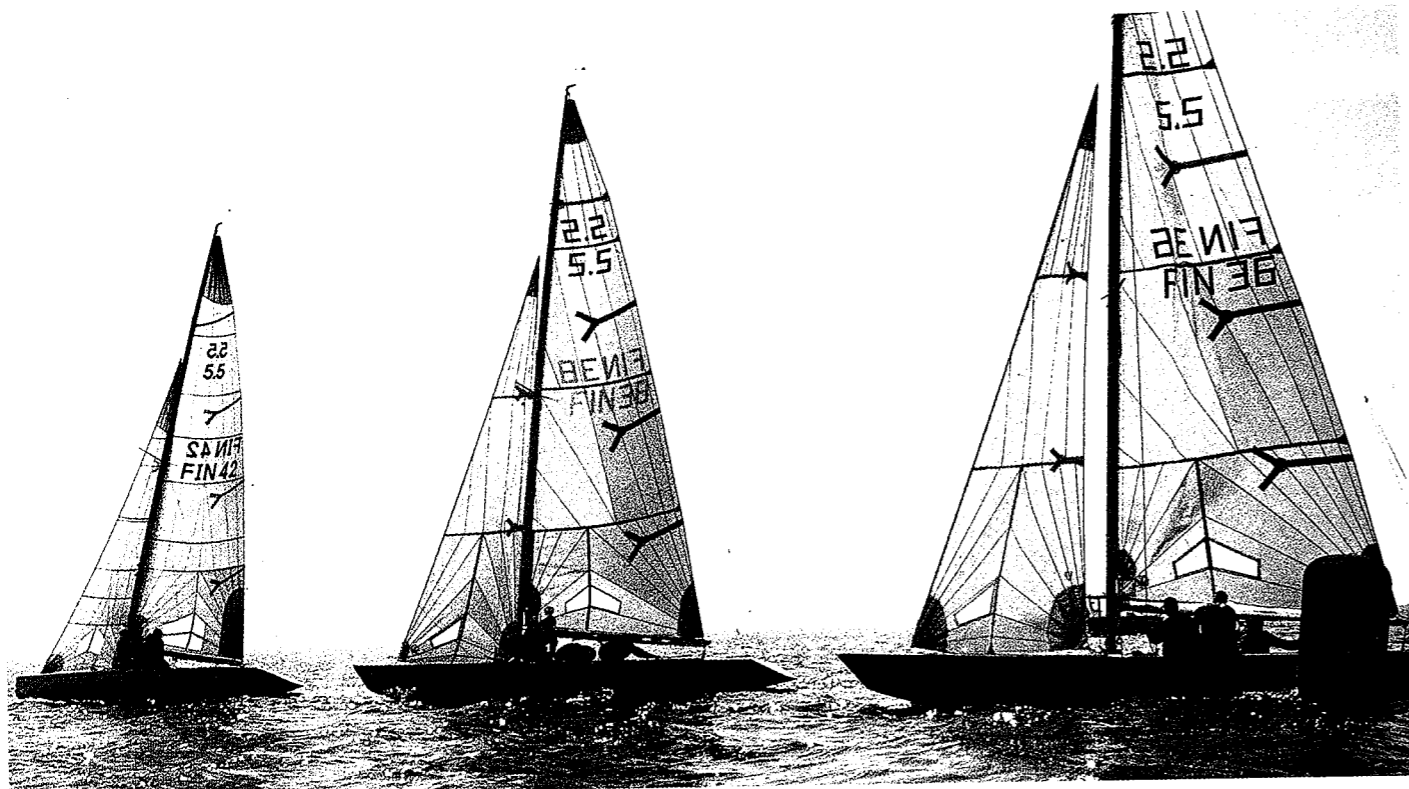
Tre Gubbar

– Melkein kaikki kaverit siirtyivät finnjolliin, joilla olimme koko ajan purjehtineet. Myin -64 finnjollan, josta sain neljä tuhatta markkaa. Samana vuonna ostin Porvoosta hiekkajaalan kuudellatuhannella. Seuraavat vuodet purjehdin Fortunalla finnjolla kannella kiertäen kilpailuja. Salovaaran Jussin sain houkutelua ostamaan Svanhildin, ja hän on jatkanut charter-hommaa tähän saakka. Fortunan alkuhinta ei ollut mitään verrattuna korjaus- ja rakennuskustannuksiin. Jaala toimi meillä uivana kesämökinä Hiittisissä, ja talveksi se tuotiin Sipooseen.

Viisviitospurjehdus jäi yli kahdeksikymmeneksi vuodeksi. Sitten tapahtui jotain, joka muutti Suomen viisviitos-



Genova 1964.



Hörhammer Cup 1995.

pujehduksen täysin. Vuonna -79 HSS rakennutti Patrician ja jätti haasteen Kultapokaaliin. Pokaali jäi saamatta, mutta hanke toimi tiennäyttäjänä Pöyryn Helena-projektille. Vuonna -85 Helenalla saatiinkin Kultapokaali

Suomeen ensimmäisen kerran sen pitkän historian aikana. Helenan kipparina USA:ssa toimi Tomppa Jungell ja miehistössä oli Sakari Harima ja Markus Mannström.

Purjehdimme Gotland Rundtissa Pe-

ter Fazerin veneessä, ja hän alkoi puhua yön hiljaisina hetkinä keskellä Itämeren haaveesta kilpailla Kultapokaalista.

- Vastasin, että ei hemmetissä. Kun nyt tuo ratakilpailu on jätetty taakse,

niin annetaan sen olla.

- Puhutaan siitä, vastasi Peter.

Me puhuimme koko vahdin ajan, ja muutamaa viikkoa myöhemmin Nippe sanoi, että jos me rakentaisimme tämän femfemman. Niin me päätimme, ja otimme mukaan Robert Mattsonin.

Näin syntyi Tre Gubbar, katsoimme olevamme jo harmaantuneita herroja ja nimen kuvaavan hyvin hankettamme. Käännysimme Hasse Groopin puoleen ja pyysimme häntä suunnittelemaan veneen. Veneestä tulikin parannettu versio Helenasta, ja se annettiin Eivind Stillin rakennettavaksi Pietarsaareissa. Pöyryläiset hermostuivat ja myivät Helenan Peter Tallbergille, joka antoi sille nimen Vinnia isän vanhan kuutosen mukaan. Uusi Helena tilattiin Groopilta.

Uudestisyntyneen viisviitosaktiiviteetin ansiosta me saimme Euroopan Mestaruuskilpailut -86 Suomeen. Meille moderni femfemma oli kahdenkymmenen kahden vuoden jälkeen aivan uusi kokemus, Vanha pitkäkölinen puuvene oli toisenlainen kuin lasikuituinen jaetulla lateraalipinnalla. Mutta vaikka tekniikka oli kehittynyt, niin purjehdustaito oli tuolla takaraivossa.

Voitimme Norjassa King Olav's Cupin, mistä olimme itse yllättyneitä. Euroopan mestaruuskilpailuissa paras

suomalainen vene edustaisi maataan Kultapokaalipurjehduksissa.

- Näin siinä kävi, että pääsimme EM:ssa kakkoseksi täpäristi ennen Jungellin porukkaa. Lopullisesti asia ratkesi vasta protestikäsittelyssä. Ehkä se viisviitospurjehdus olisi siihen päättynyt, mutta me saimme tehtäväksi Kultapokaalista, jonka me sitten voittimme kolmella suoralla voitolla.

Kahdeksankymmenluvun lopulla Kultapokaalipurjehdukset käytiin USA:ssa, ja oli antanut alustavan lupauksen osallistumisesta. Omien ja Nipen kiireitten takia emme kuitenkaan saaneet järjestettyä aikaa kisaan. Niinpä otimme yhteyttä Ahvenanmaalle H-purjehtijoiden kärkeen kuuluviin Lundbergin, Henrik Johanssonin ja Brage Janssonin, jotka kolmannen kaverin kanssa suostuivat kustannuksillamme lähtemään Suomen edustajiksi. Mosbacherin vene vuokrattiin heidän käyttöönsä, ja sillä he voittivat jälleen Kultapokaalin Suomeen.

- Kahdenkymmenen kahden vuoden jälkeen olimme kansainvälisesti aivan huipulla. Tilasimme seuraavaksi veneen, johon itse insinööriä halusin päästä vaikuttamaan. Teimme kolmen veneen sarjan samasta muotista, Addamin, Sindbadin ja Zorinan. Veneen oli

piirtänyt Eivind Still, joka myös valmisti veneet. Veneissä oli eroja köleissä ja heloituksessa. Konstruktio osoittautui kilpailukykyiseksi, jolla pärjäsimmekin ihan mukavasti.

Vuonna -94 valmistui Addam-Addam, jonka myös oli piirtänyt ja valmistanut Eivind Still. Siinä on hyvin kapea vesilinja ja pieni märkäpinta, joka sopii hyvin näille uusille radoille. Halusimme veneen, jonka vauhtirekisteri alkaisi reilusti alle kuuden metrin tuulesta.

Ensi kesäksi hankimme Addam-Addamiin uuden takilan, sääntöhän muuttui -95. Ilmeisesti myös tulemme tilaamaan uudet saumattomat purjeet. Satsaus tulee olemaan jälleen melkoinen. Karsinnat näyttävät, kuka lähtee Norjan Hanköön kilpailemaan Kultapokaalista, MM-kilpailut ovat Hollannissa.

- Kilpapurjehduskauteni viisviitosilla on ollut pitkä, kuten Peter Fazerilla, joka aloitti vuotta minua aiemmin. On jännä nähdä, että ne jotka 50-60-luvulla kilpailivat aktiivisesti, ovat vieläkin mukana.

Tulevina vuosina Suomella ja suomalaisilla on paljon sanottavaa viisviitosissa, joka on ainoita harvoja mielenkiintonsa säilyttäneitä konstruktioveneluokkia.



Tre Gubbar ja Addam-Addam Bahamalla.



Addam-Addam Koivusaaren edessä 1995.

Uudet purjekankaat

Purjekankaiden kehitys on ollut viime vuosina niin nopeaa, että siinä on ammatti-ihmiselläkin seuraamista – saati sitten tavallisella purjehtijalla. Tässä pikakurssi kankaiden maailmaan.

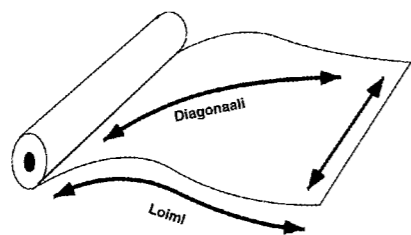
Kudottu Dacron

Perinteinen, kudottu Dacronkangas tuli markkinoille 60-luvun lopulla, ja se on edelleenkin ylivoimaisesti tärkein purjemateriaali. Dacronin (eurooppalaiselta nimeltään Polyester) hyviin ominaisuuksiin kuuluu erinomainen kulutuskestävyys, suhteellisen helppo käsiteltävyys, edullinen hinta ja ennen kaikkea pitkä ikä. Huonoja puolia on (nykystandardin mukaan) melko huono venyvyys/painosuhte. Tämä merkitsee, että varsinkin suuremmista purjeista tulee raskaita ja vaikeita käsitellä. Series/2000-purjeet leikataan kudotusta Dacronista.

Kudottu Dacron jakautuu kahteen eri ryhmään. Vanhempi tyyppi on kuteen suunnassa (kangaspakkaan nähden poikittain) vahva kangas, jota edustavat WB:n varastossa TNF- ja SuperCruise Dacron. Tätä kangasta käytetään perinteisessä vaakaleikkauksessa. Uudempi tyyppi on kymmenkunta vuotta markkinoilla ollut, loimen suunnassa vahva Radial Wide Dacron, joka soveltuu kehittyneempään radiaalileikkaukseen. Näiden ryhmien sisällä voidaan käyttää erilaista viimeistelyä. Pehmeä Polypreg-viimeistely, jossa kangas on kyllästetään melamiini-muovilla, sopii paremmin perhepurjehdukseen. Kovaa Polykote-viimeistelyä, jossa kankaan päälle ajetaan kerros jäykäksi kovettuvaa hartsia, käytetään varsinkin one-design kilpurjeissa, joissa Mylar tai Kevlar ei ole sallittua.

Laminaattikankaat

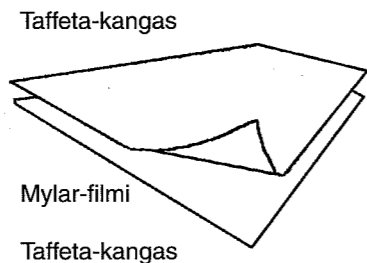
Laminaattikankaat ovat vallanneet alaa perinteisiltä kudotuilta materiaa-



leilta. Niillä on usein parempi paino/lujuus-suhte kuin kudotuilla kankailla – sen vuoksi ne soveltuvat hyvin kilpurjeisiin. Haittapuolena on rypistymisestä seuraava kutistuminen, mikä rajoittaa laminaattipurjeen ikää kilpailukäytössä. Laminaatti sietää myös huonommin puhdasta mekaanista kulutusta, minkä vuoksi perinteiset Dacron-purjeet ovat aina pitkäikäisemmät kuin laminaattipurjeet.

Laminaatti koostuu useasta kerroksesta, jotka liimataan toisiinsa kiinni kovalla puristuksella. Diagonaalilujuutta laminaatille antaa Mylar-filmi. Erilaiset kangastai verkkorakenteet, jotka voivat olla Polyesteriä, Dyneema tai Kevlaria, vahvistavat materiaalin suurimman rasituksen suunnassa ja tuovat sille repeämislujuutta.

Trifab Soft -kankaassa kahden Dacron-kankaan väliin on laminoitu My-



lar-filmi. Laminaattikankaiden huono puoli on kerrosrakenteesta johtuva jäykkyys. Trifabissa ohut filmi on rakenteen keskellä, mikä tekee materiaalista jopa pehmeämpää käsitellä kuin kudottu Dacron-kangas. Dacron-taffeta tuo hyvän venymälajuuden loimen suunnassa, ja filmi antaa lujuutta diagonaalisuunnassa (viistoon kankaan halki). Venymäominaisuudet ovat kudotun Dacronin ja DI-Dacronin välillä. Trifab Soft soveltuu siten erityisen hyvin korkealaatuisiin retkipurjeisiin (Hitech Cruising -linja).

Filmi Mylar

Kudotun kankaan vahvistaminen Mylar-filmillä keksittiin 70-luvun lopussa. Läpikuultavassa MSB Mylarissa kahden ohuen muovikalvon väliin on laminoitu verkkomainen rakenne. Muovikalvot ovat n. 1/1000 mm paksua polyesterifilmiä, joka on täsmälleen samaa mitä käytetään esim. suklaarasioiden päällä. Filmi antaa materiaalille lujouden diagonaalisuunnassa - verkkorakenne lujittaa kankaan reunojen suunnassa, sekä parantaa ratkaisevasti repeämislujuutta. Painoonsa nähden MSB Mylar on melko venymätöntä: arvot ovat 10-15% paremmat kuin hienimpien kudottujen Dacronkankaiden. MSB Mylaria käytetään kauttaaltaan pienemmissä genuoissa, ja suurempien isopurjeiden ja genuoiden etu- ja alaosissa vahvempien laminaattikankaiden täydennyksenä.

Uusinta Mylarien alueella edustaa hyvin suurisilmäisellä verkolla poikittaissuunnassa vahvistettu PSM- ja MWM-Mylar. Niissä on filmien väliin laminoitu Matrix-verkko, joka lujittaa kankaan rakennetta lisäämättä

painoa juuri lainkaan. MWM-Mylarisä on lisäksi toisella puolella kulutuskestoa lisäävä taffeta-kangas. Musta verkko antaa PSM- ja MWM-kankaalle niiden Hitechulkonäön. Mylar-kankaita käytetään pääasiassa Hitech Cruising ja Racing-linjan purjeissa.

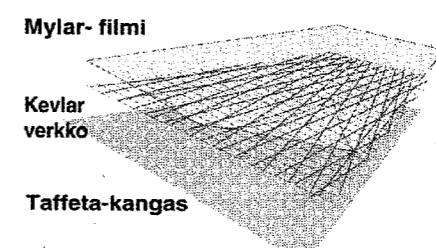
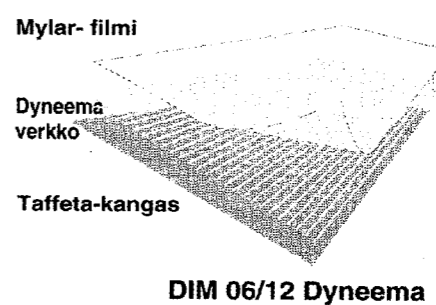
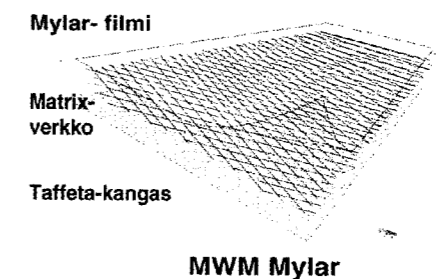
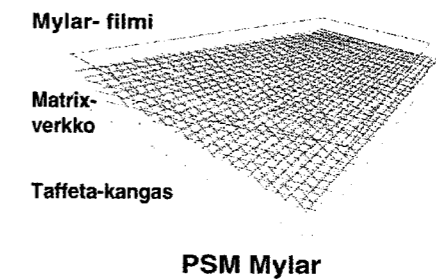
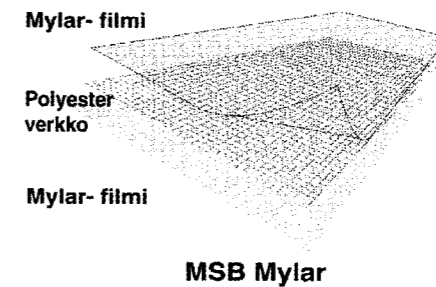
Dyneema on syrjäyttämässä Kevlarin

Polyeteenikuituun perustuva Dyneema tunnetaan myös amerikkalaisella nimellä Spectra. Dyneema-kangas on kypsytetty valmiiksi tuotteeksi viime vuosien aikana. Sen hyviin ominaisuuksiin kuuluvat erittäin pieni venymä (n. 1/5 vastaavan painoisesta Dacron-kankaasta), erinomainen UV-sieto sekä kestävyys mekaanista hankausta ja taittamista vastaan. Dyneema on väriltään valkoista, vaikka ensimmäiset kangaserät värjättiinkin vaalean siniseksi, huomion kiinnittämiseksi uuteen kankaaseen. Dyneema on syrjäyttänyt kokonaan Kevlarin kilpaveineiden köysistöissä - sama kehitys on meneillään myös purjeissa. WBSails käyttää Dyneemaa Racing ja HighTech Racing-purjeissaan.

Dyneemaa löytyy eri variaatioina. Kevyemmissä DIM 06- ja DIM 12-kankaissa Polyester-taffetan ja Mylar-filmin väliin on laminoitu suoria kuitumppuja. Rakenne on vielä vahvistettu poikkisuunnassa Matrix-verkolla. Raskaammat DW 12- ja DW 20-kankaat on tehty kutomalla samaan tapaan kuin vanhat Dacronkankaat ja ne on vahvistettu taffetan alle suojatulla Mylar-filmillä. SX1-12 on Spectraan perustuva kangas, joka on vahvistettu Vectran-kuiduilla. Dyneeman ainoa huono puoli on hinta: kova kysyntä on tehnyt siitä Kevlariakin arvokkaamman materiaalin.

Kevlar - Grand-Prix

Aramidikuituisen Kevlarin tunnistaa helposti kellanruskeasta väristään. Kevlaria löytyy aina kevyimmistä spinaakkerikankaista 12 oz:n maksipur-



jekankaisiin, ja sen vuoksi se soveltuu parhaiten Grand-Prixkilpailukäyttöön, missä jokainen gramma purjeen painossa on tärkeä. Kevlarin paras puoli on kaikkein pienin venymä painoonsa nähden. Huono puoli on Iyhtyvä: 60 tuntia auringossa heikentää Kevlaria 35% (voit itse nähdä Kevlar-purjeen ruskettuvan auringossa iän mukana). Lisäksi taittaminen katkoo kuitua pikku hiljaa - Kevlar-purje, joka on ahkerassa käytössä, kestää harvoin kauemmin kuin kolme kesää. Tämän vuoksi WB on rajoittanut sen käytön suurten veneiden Hitech Racing-linjan purjeisiin. Noin 40-jalkaisiin veneisiin asti Dyneema tarjoaa parhaimman vaihtoehdon myös vakavaan kilpailukäyttöön. Dyneeman suosion kasvaminen on pudottanut Kevlarin hinnan 20% alle vastaavan dyneeman hinnasta.

Nylon on edelleen paras spinaakkerikangas

Spinaakkerit on tehty jo 60-luvun alusta alkaen Nylonista. Pehmeä ja joustava Nylon sopii hyvin tähän vapaasti skuuttavaan purjeeseen. Kevyin 0,5 oz Superlite Nylon painaa vain 22 gr/m². Se on niin kevyttä, että se kelluu - siitä on tullut kevyen tuulen spinun nimitys Floater. 0,75 oz:n Superkote-kangas on vain aavistuksen verran painavampaa, ja se on lujitettu muovimaisella päällysteellä. 0,9 oz Nylite on keskisarjan "normaali" spinukangas, jota käytetään Series/2000 ja High Tech Cruising-linjan spinaakereissa. Suuremmat spinaakkerit vahvistetaan reunoistaan 1,5 oz Maxilite-kankaalla.

Viime aikoina spinaakereissakin on kokeiltu venymättömpää Polyester kankaita. Purjeet ovat kuitenkin osoittautuneet rauhattomiksi, ja Polyester repeää helpommin kuin Nylon.

Triradial Pursuit

Tietokilpailu spinaakkeripurjehtijoille

laatinut Hannu Krohn

Jokaisesta oikeasta tai lähes oikeasta vastauksesta annetaan yksi piste. Sivulla 62 esitetyistä vastauksista ei saa luntata.

1.

8mR *Vågspel* lähtee Helsingistä kohti Hankoa klo 10 ja nostaa heti triradiaalin, joka antaa veneelle tasaisen 9 solmun vauhdin.

2.

Luettele Suomen merenrantasatamakaupungit, jotka ovat Helsingistä itään.

Samaan aikaan lähtee Hangosta Helsinkiin päin 5.5m *Remi*, joka pääsee sivuvastaisessa 5 solmun nopeuteen. Veneet purjehtivat samaa reittiä, jonka pituudeksi oletetaan tässä laskussa 70 mpk. Veneet kohtaavat toisensa klo 15.00.

Kysymys: Kumpi veneistä, *Vågspel* vai *Remi*, on kohtaushetkellä kauempana Helsingistä?

3.

Merirosvorannikoksi nimitetty alue sijaitsee:

- Persianlahden rannalla,
- Pohjanlahden rannalla,
- Biskajanlahden rannalla?

4.

Saksaan myyty kasi *Edit* purjehtii täysin purjein, triradiaalispinakeri nostettuna, keskellä valtamerta, kun kippari huomaa – tai saa radiosta kuulla varoituksen – että *tsunami* lähestyy veneen sijaintipaikkaa. Mitä kipparin tulee tehdä?



5.

Mihin veneen osaan tai toimintaan liittyy kirjainyhdistelmä CQR?

- paikanmääritykseen,
- ankkurointiin,
- meripelastukseen.

6.

Ensimmäisen nonstop-yksinpurjehduskilpailun maailman ympäri voitti Robin Knox-Johnston. Kuinka monta vuorokautta hän kulutti matkaan?

- 212,
- 313,
- 414.



7.

Minkävärinen on styyrpuurin puoleinen kulkuvalo?

8.

Kun auringon puolipäiväkorkeudeksi mitataan 47°33,2' ja merenkulkualanakasta saadaan deklinaatioksi

17°23,2' pohjoista, kokonaiskorjaukseksi oletetaan 10' (mihin sisältyvät auringon säde, korkeusparallaksi, refraktio, horisontin aleneminen, indeksivirhe jne.) ja merkintälaskun mukaan veneen latitudin pitäisi olla 30, niin paljonko kello on?

9.

Mikä on Suomen korkein majakka ja kuinka korkea se on?

10.

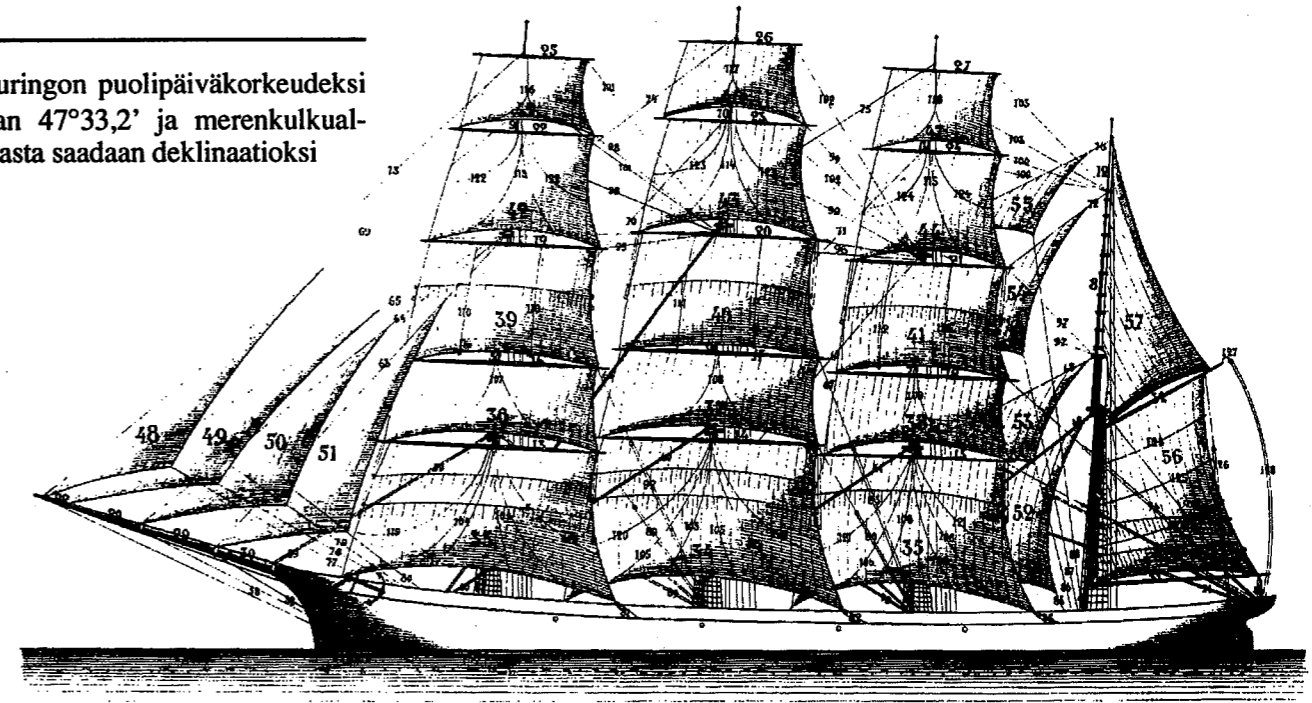
Kun kahden startin välille jäi sopiva hetki ruokailutauoksi, 6mR *Marianan* pilssistä löytyi lauantaimakkaraa, berlinimakkaraa, verimakkaraa ja merimakkaraa. Voiko niitä kaikkia syödä?

11.

Kansainvälisissä merkinantolipuissa on kaksi aakkoslippua, B ja Q, jotka ovat täysin yksivärisiä. Minkävärisiä ne ovat?

12.

Alla on nelimastoparkki. Mitä sen purjeista nimitetään röijeliksi?



13.

Milloin sanotaan kuutosen purjehtivat luuvartin halssilla?

14.

Kuinka pitkä purjehdusmatka on Ystadista Åboon?

15.

Entäpä Ystadista Gstaadiin?

16.

Turkulainen 5m *Carola* purjehti Kustavin "Ströömin" päästä päähän kaakosta luoteeseen. Kippari totesi, että hänellä oli täsmälleen 2 solmun myötätuuli mutta myös 2 solmun myötävirta, joten purjeet roikkuivat täysin velttoina eikä triradiaalista ollut mitään iloa. Matkaan kului 6 tuntia. Seuraavana päivänä *Carola* lähti paluumatkalle. Nyt oli aivan tyventä ja virran suunta oli muuttunut päinvastaiseksi, mutta virran nopeudeksi mitattiin jälleen 2 solmua. Purjeet päätettiin kuitenkin nostaa. Veikö paluumatka:

- enemmän aikaa,
- saman ajan,
- vähemmän aikaa kuin menomatka?

HUOLINTAKESKUS

A DESTINATION IN THE NEW NORTHERN EUROPE?
THE SAFEST WAY IS BY HUOLINTAKESKUS OF FINLAND

When you are transporting goods to Russia, the Baltic and the CISs, your best partner is Huolintakeskus. As the leading freight-forwarding company in Finland we also have unique, in-depth experience in handling all kinds of shipments to and from these countries.

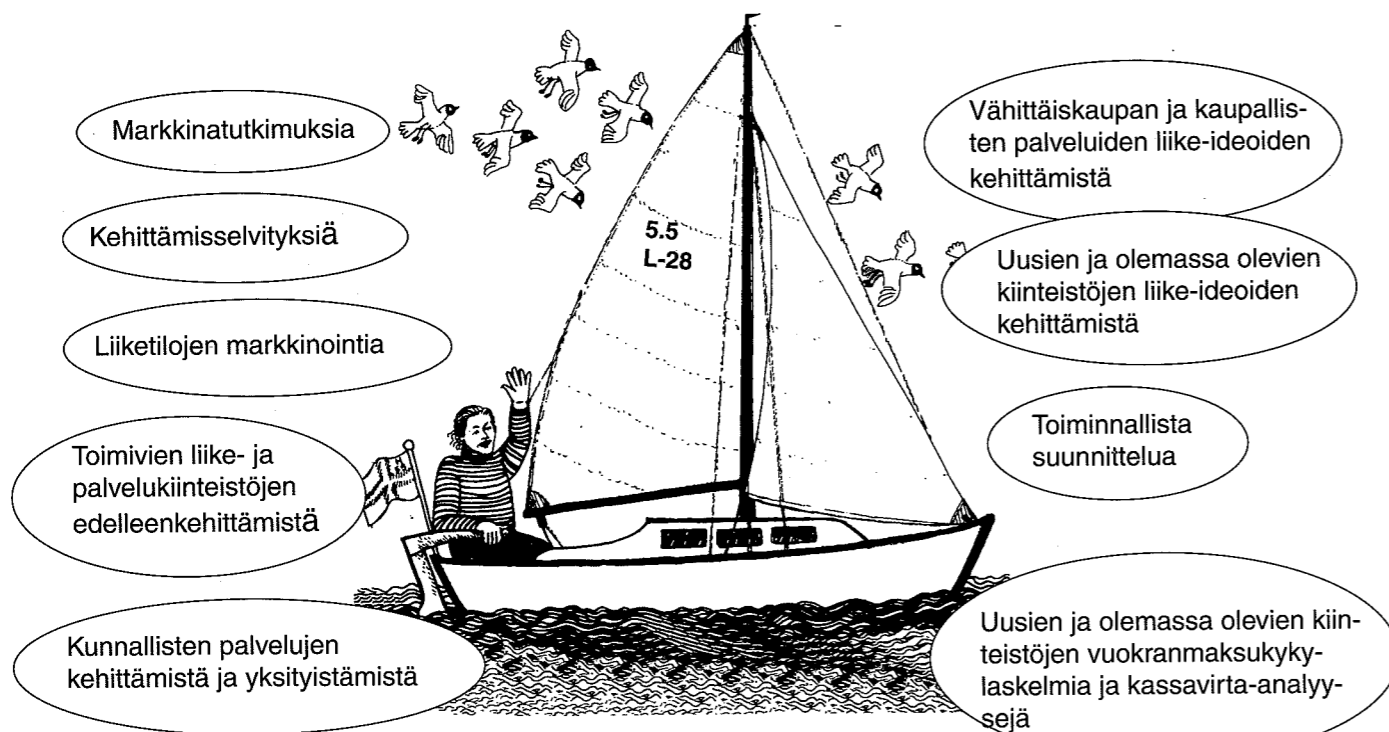
Our bonded warehouses in Finland and our subsidiaries and terminals in Russia and the Baltic countries guarantee that your goods will be in the right place at the right time. Above all, our logistics are always tailor-made to meet your needs.

Get in touch with the leading transport business expert
in the New Northern Europe.

OY HUOLINTAKESKUS AB
Metsäläntie 2, FIN-00620 HELSINKI
Tel. +358-0-777 91, Fax +358-0-792 395

Keskustakehitys Oy Centralutveckling Ab

Tarjoamme konsulttipalveluja seuraavissa asioissa



Keskustakehitys Oy Centralutveckling Ab
Aleksanterinkatu 7 b, 00100 HELSINKI
Puh. (90) 626 366, fax (90) 626106

Kaaret oli taivutettu tammipuust'

Kimmo Klenanen

Laminoidut kaaret ovat syrjäyttäneet pasutetut kaaret veneenkorjauksessa lähes täysin. Tanskalainen keksintö nopeuttaa ja helpottaa kaaren uusimista.

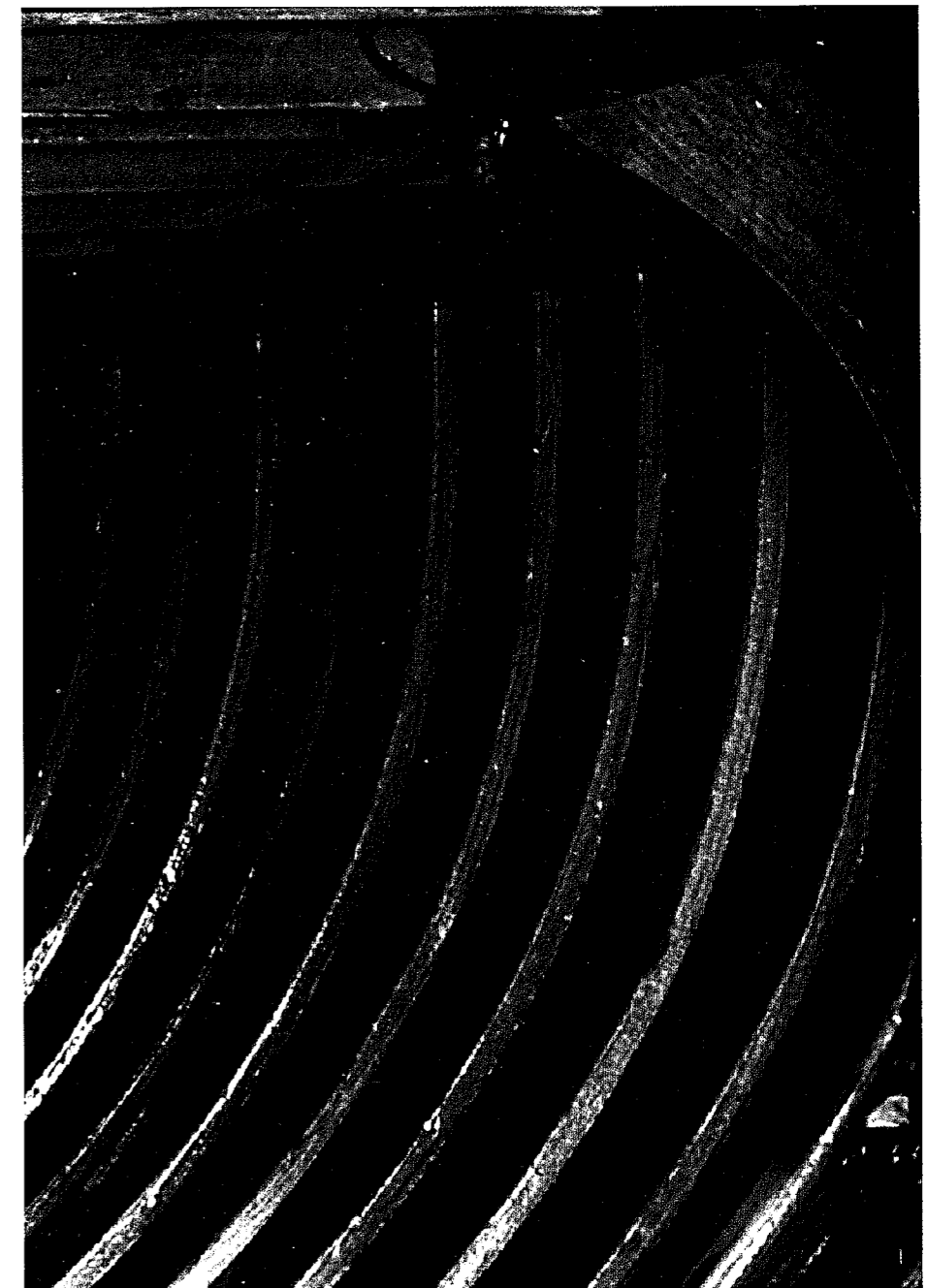
Katkennut kaari ei ole ongelma. Kaksi vierekkäistä poikkinaista on ongelma, ja useampi samanlainen edellyttää toimenpiteitä.

Liimojen kehittyminen toi käyttöön laminoidut kaaret, joissa lopullinen kaari muodostuu useammasta ohuesta yhtenliimatusta rimasta. Menetelmä on suuritöinen ja hidas, siksi se on teetettynä myös kallis. Ensin joudutaan tekemään tarkat kaarimallit pahvista tai vastaavasta. Mallien mukaan tehdään liimausjigi. Sitten sahataan ja höylätään saarnesta tai tammesta kaaren paksuiset puut, jotka sahataan veneestä ja muodosta riippuen 4-6 milliseksi. Epoksiliima levitetään 4-6 kappaletta rimaa, jotka kiinnitetään jigiiin puristimilla. Kuivumisen jälkeen muotoon jämähtänyt aihio viimeistellään ja sovitetaan paikoilleen.

Aikaa kuluu ja kynnet lyhenevät, mutta lopputulos on hyvin tehtynä parempi ja lujempi kuin alkuperäinen. Haitapuolia on työn hitauden lisäksi muitakin. Laminoitua kaarta ei kaikkisissa tapauksissa saa työnnettyä sarjan taakse aivan kanteen kiinni ja samoin pilssin puolella saattaa tulla sovitusvaikeuksia. Joskus vanha kaari joudutaan vain katkaisemaan ja laminoitu osa liimataan viistosaumalla vanhaan kiinni.

Toissa keväänä kuulin turkulaisen femman käyttäneen esipasutettua kaarta korjauksessa, ja vieläpä hyvällä menestyksellä kuulemma. Kyseessä on tanskalaisen huonekalutehtaan keksintö, ja tarinan mukaan kaari toimitettiin tehtaalta vakuuimpakattuna, notkena kuin nuori vitsa.

Soitto Alastaron tehtaalte varmisti asian. Tilasin saman tien kuutonen Sir Ianiin kolme kaarta, jotka toimitettiin Turun myyntikonttoriin. Hinta ei päättä huimannut, kaaret maksoivat yhteensä 135 markkaa. Sillä hinnalla saa vain liimat laminoituun kaareen.



Esipasutetun kaaren saa mukavasti paikalleen jopa kynsiään katkomatta.

Kaaret oli pakattu tiiviiseen muovipussiin, jonka pää oli huolella teipattu. Parin viikon odottelun jälkeen saimme puusepän työmaalle. Pussi avattiin, ja puusta mitattiin 60% kosteusprosentti. Tammikaari oli taivuteltaessa jäntevän nopea.

Kaaret sovitettiin ja pönkättiin paikoilleen päiväksi. Seuraavan päivänä ne olivat jämähtäneet muotoonsa. Höylällä viimeistelyn jälkeen kaaret niitattiin kiinni, ja parin viikon kuluttua niistä mitattiin 11% kosteus. Vanhoista poistetuista kaarista mitattiin 14% luku.

Kaaren täytyy antaa kuivua riittävästi

ennen vesillelaskua, muuten se saattaa vesillelaskun jälkeen kostuttuaan menettää kimmoisuutensa. Useampia peräkkäisiä kaaria laitettaessa suositellaan työn tekemistä vaiheittain, ettei veneen muoto jää tukematta.

Tutkimusten mukaan tällä menetelmällä tehdyt kaaret ovat kestävämmät ja lujempat kuin perinteiset pasutetut kaaret. Laminoidut kaaret kuitenkin ylittävät ominaisuuksillaan molemmat tyypit.

Tietoja ja hintoja antaa nykyinen valmistaja Teuvan ammatillinen kursikeskus (TEAK), Vesa Alanko-Luopa puh. 962-267 1061.

Kuutosten MM-kilpailujen tulokset Sandhamnista 1995

Klass: 6mR

Plac	Segelnr	BÅtnamn	Rorsman	Klubb	Plac 1	Plac 2	Totalt	Ort
1	S114	NOTORIOUS	Carl-Gustaf Piehl	KSSS	2	4	6	STOCKHOLM
2	S121	BERTA	Lars Engelbert	KSSS	6	,75	6,75	SALTSJÖBADEN
3	S115	MAY BE XIV	Fredell/Salén	KSSS	,75	6	6,75	STOCKHOLM
4	S135	GUBBRÖRA	Claes Ahlin	KSSS	12	2	14	GNESTA
5	S123	STING	Thomas Lundqvist	KSSS	7	7	14	STOCKHOLM
6	S124	BLUE BIRD	Larsson/Gustafson	KSSS	13	5	18	STOCKHOLM
7	S132	SOPHIE II	Per Edström	GSYS	8	10	18	GÖTEBORG
8	S116	INDISPENSABLE	Jacob Wallenberg	HÖRN	18	3	21	STOCKHOLM
9	GBR90	LION	Tony/Robert	RSS	9	12	21	LONDON
10	S99	MAY BE XIII	Jan Muller	KSSS	16	9	25	SALTSJÖBADEN
11	S120	CARINA	Bobo Seiffert	KSSS	10	15	25	SALTSJÖBADEN
12	Z77	FLEAU	Bernard Haissly	CVSNG	14	13	27	COLLONGE-BEL-
LERIVE								
13	SWE133	JUNGFRUN	Peter Norlin	JVSS	20	8	28	SALTSJÖBADEN
14	S128	CHISCA	Aage Reerslev	HKKK	11	17	28	STOCKHOLM
15	S108	MARI	Carlsson/Emtemark	KSSS	3	26PMS	29	SALTSJÖBADEN
16	SUI122	WOODO	Peter Muller	YCRo.	15	14	29	WINTERTHUR
17	S127	BLADE	Klas Nylöf	GKSS	4	26PMS	30	STOCKHOLM
18	S101	MARILYN	Olaf Nelson	N.Y.YC	19	11	30	Amerikas F'renta Stater
19	S109	GREDELIN	Bröderna Rosén	KSSS	5	26PMS	31	LIDINGÖ
20	GBR96	SCOUNDREL	Bruce Owen	RTYC	17	20	37	LONDON
21	SWE134	EVELINA	Claes Henningson	DBK	22	19	41	STOCKHOLM
22	FIN62	ST. KITTS II	Harry Thuneberg	BSS	26DNF	16	42	TOLKIS
23	GER10	PACIFIC HIGHWAY	Juliane Hempel	SCB	26DNF	18	44	KIEL
24	S110	AH SI SI	Lars Krokstedt	LSS	26DNF	21	47	STOCKHOLM
25	S100	SEA TRAVEL	Bo Gustafson	BSLÖ	21	26PMS	47	SALTSJÖBADEN

Klass: 6mR Classic

Plac	Segelnr	BÅtnamn	Rorsman	Klubb	Plac 1	Plac 2	Plac3	Totalt	Ort
1	FIN38	MARIANA	Kairamo/Kihlman	NJK-FIN	,75	,75	,75	2,25	HELSINGFORS
2	GBR91	SAINT AMOUR	Mark Kinkead	RDYC	3	7	7	12	STORBRITAMNIEN
3	FIN53	MAY BE IV	Tapio Lehtinen	NJK-FIN	2	7	6	15	ESBO
4	S25	FLUSCH	Jonas Lindberg	SAKNAS	15DNF	3	2	20	SALTSJÖ-BOO
5	L50	ALIBABA	Mikko Saarela	SPS-FIN	15DNF	4	3	22	HELSINGFORS
6	FIN21	KLARA STJÄRNA	Andy Nyström	BSS-FIN	15DNF	6	5	26	ESBO
7	SWE93	MELITA	Kent Persson	SVBK	15DNF	8	4	27	HABO
8	L61	SILÉNE	Tapani Koskela	HTPS-FIN	15DNF	5	8	28	HELSINGFORS
9	L60	OFF COURSE	Kaj Karumaa	HSK-FIN	15DNF	9	9	33	HELSINGFORS
10	L59	SIR IAN	Roni Saksi	HSS-FI	15DNF	11	11	37	HELSINGFORS
11	L39	JOLANDA III	Christer Liewendahl	MSF	15DNF	15DNF	10	40	MARIEHAMN
12	S12	CONTESSA	Ricard Siewertz		15DNF	10	15DNF	40	STOCKHOLM
13	S37	RÄVEN	Stig Husberg		15DNF	15DNF	12	42	HÖGERSTEN
14	S60	STELLA POLARIS	Sven Frenkel	KSSS	15DNF	15DNF	13	43	STOCKHOLM



Femmasegling och maximal vindstyrka

Så har vi det åter seglat ivrigt en säsong och nästa närmär sig snabbar än man anar. Varje år tycks det vara så att man planerar att nu denna säsong skall man ta det litet lungare med segling men där är man ändå varje gång. Och varför seglar man just femma. Det finns ju faktiskt bekvämare vattenvägar att ta sig fram på än en femma. Vad gjorde att man en gång tog beslutet att segla denna båttyp? Slum-

pen, tiden och platsen avgör väl som allt annat då man står inför ett sådant beslut.

Slumpen tycks synas som ett slump, men valet är nog omedvetet begrundat. Tiden är den, då man provat på de flerfaldiga sätt segling kan utföras och man söker ytterligare dimensioner att skarva på, såsom i femmafallet histori, nostalgi, trä och omvårdnad. Platsen är den då man står bredvid en snygg och



Finns det någon annan båttyp som till en så ringa investering ger så mycken avkastning; kappsegling, långfärder, internationellt utbyte,

välvärdad femma – då är beslutet lätt att ta. Paradoxalt kan beslutet också tas bredvid en bortsjarvad och vanskött sådan, då föds utmaningen.

Smakar det så kostar det men finns det någon annat båttyp som till en så ringa investering ger så mycken avkastning; kappsegling, långfärder, internationellt utbyte, snickarglädje, hurrarop från mötande plastseglare, goda vänner, glada fester... Låt oss därför berätta om detta till våra olyckliga vänner som inte ännu insett femmans fördelar. Idag finns det att få tag i båtar som är till försäljning, i synnerhet på andra sidan viken och det vore fint att få i retur en och annan femma som någon gång gått på export.

Tidigare talade man om de varma och vackra somrarna som var. Vi kan faktiskt inte klaga på den senaste sommaren väder heller. Det verkar dock som om vindarna de senaste åren varit mycket starka. Är det så, eller känns det bara så för oss som har tidtalls smässiga transporter att utföra mellan kappseglingarna. Vi måste iväg trots att det blåser och självfallet är de motvind. Samma under kappseglingen, alltid blåser det hårt.

Slitaget mot de gamla båtarna är stort och risker för haverier är överhängande. Jämfört med bomullseglen har de nya segelmaterialet och effektiviteten en helt annan inverkan på skrovtrycket än tidigare, samtidigt som skrovet blivit äldre. Diskussioner om max. vindstyrka för kappsegling är vanliga. Men hur skall en sådan vindstyrka bestämmas. Max m/s vid startögonblicket? Gäller det genomsnittshastigheten eller vid byar? Skall segling avbrytas om vinden ökar till överenskommen max. efter start? Är det tävlingsledningen som skall ge signal eller skall varje båt medföra vindmätare? Här bäddas för protestmöjligheter. Sommarens kappsegling har visat att förarna nog haft tillräckligt omdöme under hårdvindsegling och utgått då påfrestningarna blivit för höga. Helt kan ju inte haverier undvikas ty man blir väl adrig så skicklig i sin hantering av båten och det är ju mest det som det gäller i detta fall. Som bekant kan man ju t.o.m. tappa masten i lovart!

Vi möts på linjen,

Lasse Mellin.

Viitospurjehdus ja tuulirajoitukset

Jälleen yksi hieno purjehduskausi Jon takana, ja seuraava lähestyy nopeammin kuin arvaammekaan. Joka vuosi uskottelemme itsellemme, että ensi kesänä "tuhlaamme" vähemmän aikaa purjehdushommissa, ja annamme enemmän aikaa perheelle, muille harrastuksille ja ties mille. Mutta yhtä lailla jokainen kesä suhahtaa ohi veneen pinnassa.

Ja miksi juuri femma? On nimittäin olemassa ainakin tuhat mukavampaa tapaa liikkua vesillä. Mikä saa meidät valitsemaan femman kaikista mahdollista venetyypeistä? Sattuma, aika ja paikka – kuten elämän muissakin tärkeissä päätöksissä.

Moni useissa eri veneluokissa purjehtanut ihastuu femmaan, koska se tarjoaa uusia ulottuvuuksia; historiaa, nostalgiaa, puuta ja veneen kunnossapitoa. Valinta tapahtuu, kun ensi kertaa seisomme ihailemassa hyvin hoidettua ja kaunista femmaa. Silloin päätös on helppo tehdä. Paradoksaalista kyllä, mutta joskus valinta syntyy heitteille jätetyn, huonosti pidetyn femman viereillä. Silloin päätämme tarttua haasteeseen.

Yksikään harrastus ei ole ilmainen, mutta harvassa veneluokassa voi yhtä pienellä taloudellisella panoksella nauttia sekä kilpa- että matkapurjehduksesta, kansainvälisistä kontakteista, kädentaitoa vaativista puusepäntöistä, muoviveneilijöiden kannustushuudoista, hyvien ystävien seurasta, hauskoista juhlista...Kertokaamme kaikesta tästä niille epäonnille tuttavillemme, jotka eivät vielä ole hoksanneet femmapurjehduksen etuja. Juuri tällä hetkellä femmoja on myytävänä, etenkin lahden toisella puolella. Olisi hienoa saada aikoinaan Ruotsiin myytyjä veneitä takaisin Suomeen.

Usein haikaillaan entisajan kuumien kesien perään, mutta viime kesän säissä ei todellakaan ollut valittamista. Paitsi että tuulet tuntuivat kovilta. Vaikuttavatko kesät tuulisilta vain siksi, että kilpailuaikataulut ovat niin tiukkoja? Veneet on ehdittävä siirtää edellisestä kilpailusta seuraavaan,

vaikka tuuli olisi kova ja vastainen. Sama näky kilpailuissa – aina tuulee kovaa.

Vanhat veneet joutuvat lujille, ja havarien riski kasvaa. Puuvillapurjeisiin verrattuna uudet purjemateriaalit ja tehokkuus asettavat uusia vaatimuksia rungolle samaan aikaan kuin veneet ikääntyvät.

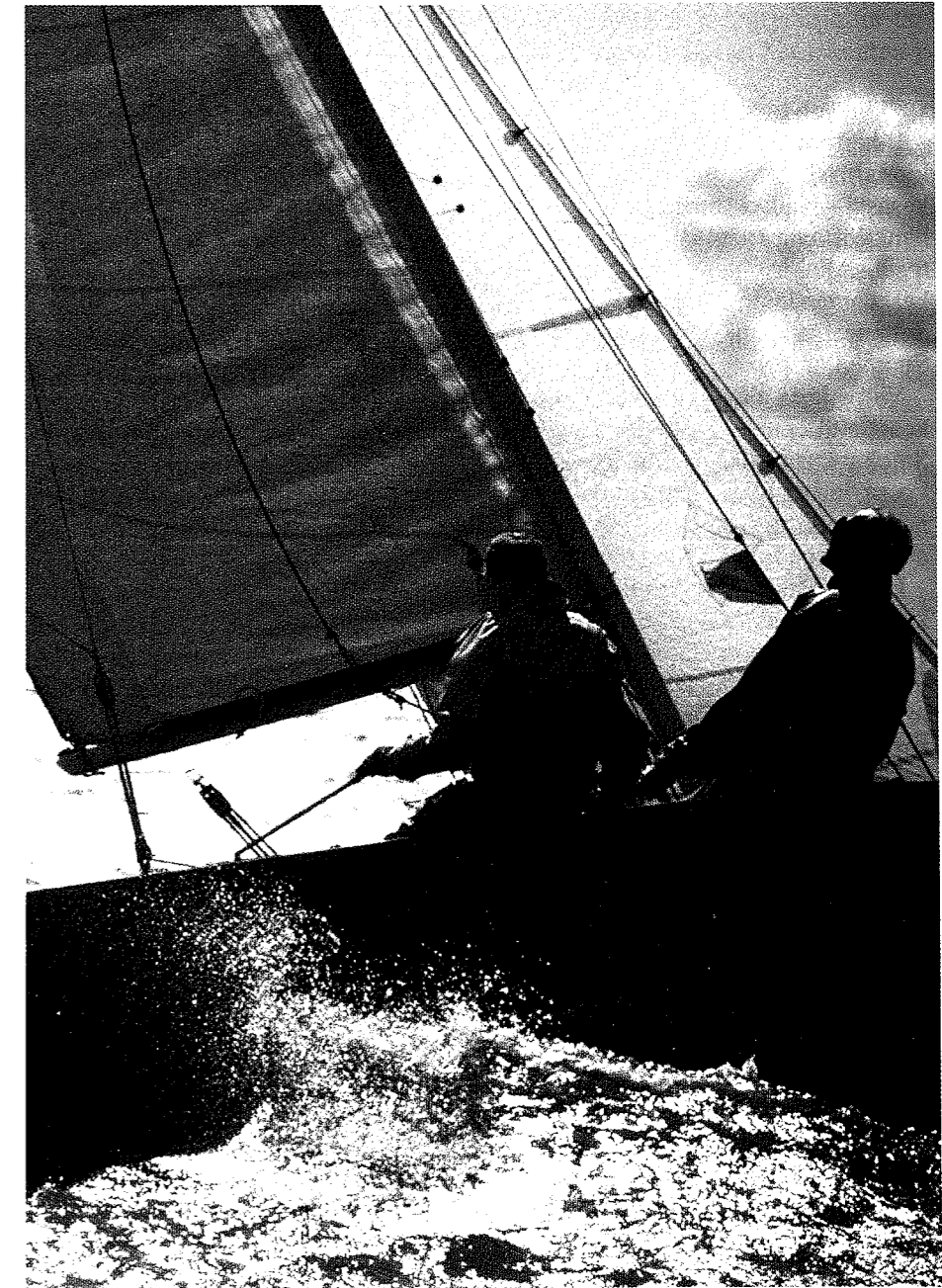
Tottahan kilpailujen tuulirajoituksista käydään keskusteluja. Mutta miten rajoitukset tulisi asettaa, ja miten nii-

den noudattamista voitaisiin valvoa? Tuulivoimakkuus starttitihetellä? Tuulen keskinopeus vaiko tuulen voimakkuus puuskissa? Pitäisikö kilpailu keskeyttää, jos tuuli yltyy sovittua rajaa kovemmaksi startin jälkeen? Onko keskeyttäminen kilpailun järjestäjien vastuulla vai tulisiko jokaisessa veneessä olla oma tuulimittari? Tämä tietäisi vain lisää protestinpaikkoja.

Viime kesän purjehdukset osoittivat, että purjehtijoilla usein oli tarpeeksi tervettä järkeä keskeyttää kilpailu, kun rasiukset kävivät liian suuriksi ja tuuli liian hurjaksi. Kokonaan havereilta ei voida milloinkaan välttyä, sillä niin taitavia veneenkäsittelijöitä meistä tuskin tulee.

Linjalla tavataan,

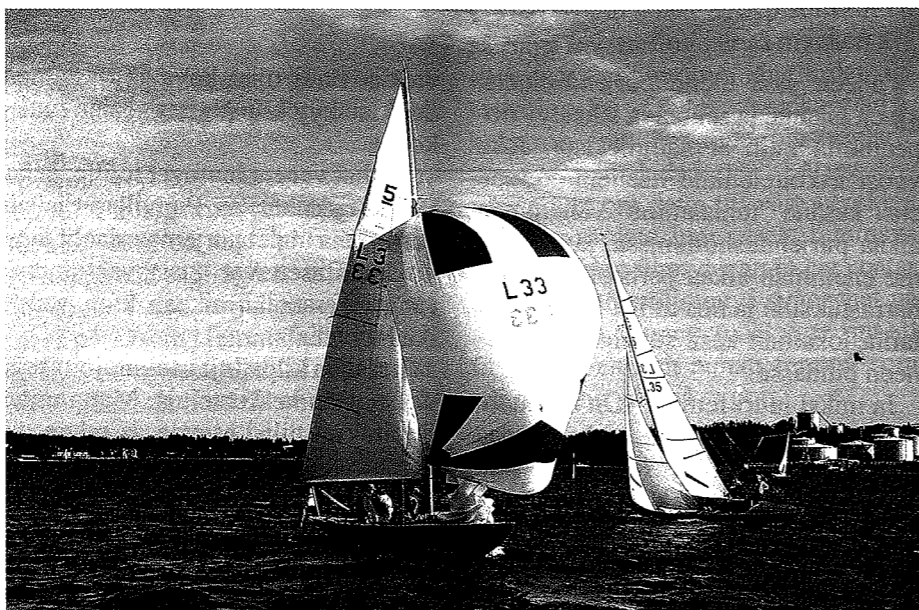
Lasse Mellin.



Kadonneen kipparin metsästys

eli miten Wisa kesytetään

Kati Salokangas, Katja Boxberg



Tämä on tositapahtumiin perustuva kertomus viime kilpailukaudesta, kipparin säilyttämisen vaikeudesta – ja kesästä. Kaikki tarinassa esiintyvät henkilöt ovat todellisia ja tapahtumat tosia. Allekirjoittaneet vastaavat kaikesta oman kunniansa kautta, mikä puodottanee sepustukselta pohjan syvälle Suomenlahteen.

Viime kesä alkaa kuten monet muut kesät sitä ennen, gastien kalastelulla. Salokankaan Wisa päättää hyvässä uskossa, ja Jussi Worsoen lempeällä painostuksella, pestata Liss-Guniin kuuliaisen naisiston eli KS:n ja KB:n.

Ensimmäiset myrskypilvet alkavat kasaantua pahaa aavistamattoman Wisan pään päälle jo Hangon Regatassa, jossa keskittymme HSF:n mielenkiintoiseen erikoistarjoukseen – kuusi hotshottia satasella. Seuraavan päivän purjehdukset menevät kuulemma kohtalaisesti, joskin Wisa hieman puistelee päätään etsiessään pilssistä kadonneita bissejään.

Kelpo kipparimme päättää kuitenkin antaa meille toisen mahdollisuuden ja jatkaa kesälomapurjehdustaan suunnitelmien mukaisesti kohti Maarianhaminaa, jossa on tiedossa jännittävät kahinat ruotsalaisten femmojen kanssa. Länsisatamaan on tulossa neljä ruotsalaisvenekuntaa. Helteisen siirtopurjehduksen aikana Wisan hermo lepää, sillä KB paiskii hommia Helsingin kuumuudessa. Kipparin ilo jää kuitenkin harmittavan lyhyeksi.

Röde Orm ja Liss-Gun kesän viimeisessä koitoksessa eli BS:n syysregatassa. Vuonna 1995 kilpailu päättyi monen kohdalla kohtalokkaasti; saldoksi saatiin vino pino katkenneita mastoja ja repeytyneitä purjeita.

Banaanirataa ja barbequeta Maarianhaminassa

Kilpailuohjelma Maarianhaminassa on tiukka, ja päätämmekin tällä kertaa panostaa pelkästään purjehdustekniikan hiomiseen. Kolme starttia päivässä lyhyellä banaansiradalla vaatii täydellisyttä hipoavia manöövereitä, mutta toisin käy.

Adlonin baarissa toteutunut "kuiva"-harjoittelu koituu kaksikkomme kohtaloksi ja hurskaat puheet harjoittelun välttämättömyydestä hukkuvat limonaatilaasiin. Lauantain purjehduksissa Liss-Gun ei yllä kärkiviisikkoon. Osa-syy heikkoihin sijoituksiimme (6–8) saattoi olla mielenkiintoisilta näyttäneet spinnunnostot; peräti yhdeksän kertaa nostamme taivaalle rintsikat, kuppikoko suurempi kuin meillä yhteensä.

Samaan aikaan toisaalla käydään kiintoisaa kamppailua. Toisessa startissa kääntömerkillä johtanut ruotsalainen Saga pudottaa sekä gastin että spinnupuomin mereen. Molemmat saadaan ehjinä ylös, ja kateellisina katsomme kiikareilla, kun vene purjehtii voittajana maaliin.

Illalla Suomen femmaliitto kerää pisteet kotiin järjestämällä yhteisoh-

joismaiset grillikekkerit, joissa iloiset viitospurjehtijat nauttivat punaviiniä makkaran kera ÅSS:n laiturilla. Myöhemmin pannaan jalalla koreasti Adlonin suosituksi tullessa anniskeluravintolassa elävän musiikin tahtiin. Musisointi tosin häiriytyy hetkellisesti, kun arvostetun naisistomme toinen edustaja kaatuu keskelle rumpupatteristoa.

Sunnuntaiamu alkaa tahmeasti hilomunkilla. Liss-Gunin osalta regatta saa surullisen lopun, kun KS teloo polvensa jo ennen ensimmäistä starttia. Raato rahdataan pois radalta Maarianhaminan aluesairaalaan, ja Liss-Gun keskeyttää. KS päättää näppäränä nuorena naisena kääntää tilanteen hyödykseen ja kerää kainalosauvoillaan sympatiapisteitä namupojilta (lue: Lill-Ullan miehistö).

Sunnuntai-iltana femmajoukko hajoaa, kun urheimmat (Blätunga) jatkavat purjehdusta kohti Sandhamnia, toiset kääntävät kokan kohti Helsinkiä ja muut, me mukaanlukien, lentävät takaisin kotiin.

Kippari kadoksissa

Sukulaishalpatyövoimaa törkeällä tavalla hyväksi käyttäen Liss-Gun saadaan Maarianhaminasta Hankoon, jos-

sa se odottaa meitä viikkoa myöhemmin. Arvostettu kipparimme Wisa päättää boikotoida siirtopurjehdusta ja jäädä kotiin. Kaksikkomme täydentyy kolmannella naisjäsenellä.

Kello kuudeksi suunniteltu lähtö veneen suorituskykyä. (Seuraavalla viikolla aloitamme nutrelett-kuurin). Kaikesta huolimatta olemme kokonaistuloksissa hienosti kolmas, kiitos lainakipparimme ammattitaidon.

Kello kuudeksi suunniteltu lähtö veneen suorituskykyä, sillä kaksi kolmasosaa naisista puuttuu aamun nimenhuudosta, eikä kolmaskaan osaa sanoa "kissa". Lopulta päätämme voimistuvasta merenkäynnistä huolimatta nostaa purjeet. Navakassa tuulessa lenssaamme kahdessatoista tunnissa Helsinkiin.

Tällä välin Wisa on päättänyt saada meistä tarpeekseen ja ryhtyä penkkiurheilijaksi, Liss-Gunin kipparin paikka on auki. Viidakkorumpuja kolistelemalla Hai-piireistä tuttu Kimmo Honkavaara ilmoittautuu vapaaehtoiseksi. Järkytykseksemme Honde vaatii ankaraa harjoittelua, ja hänen jippisulkeisissaan Lautasaren edustan itäpoiju tulee turhankin tutuksi. Pedagoginen Honkavaara puristaa meistä mehut ja välitön tankkaus HSS:n kesäravintolassa on tarpeen nestetasapainon säilyttämiseksi.

Luokkamestaruuskisa ja lainakippari

Kesän "grande happening" on Merenkävijöiden järjestämä luokkamestaruuskisa elokuun alussa. Harjoitus tekee meistäkin mestareita, ainakin ensimmäisessä startissa, jossa 30 sentin selvällä erolla pieksemme toiseksi sijoittuneen Going'in. Tällä kertaa Hondellakin on hymy herkässä. Suupielet kääntyvät kuitenkin alaspäin, kun toisen startin viimeisellä alamerkillä ajamme täydelliseen härdelliin. Seurauksena kaksi reikää Barbrossa, Blätunga diskataan ja Liss-Gun löytyy tulosluettelosta alkukesästä tutuilta rähmäsijoilta. Onneksi Barbron miehistö toipuu illan mittaan kokemastaan järkytyksestä hienosti. Ja ihmesteipin avulla vene selviää seuraavana päivänä radalle.

Sunnuntaiamulla kiirehdimme radalle päihittämään ainakin Röde Ormin, jonka tämänkertaisen kipparin Benin kanssa olemme Kallessa lyöneet vetoa menestyksestämme. Jouduimme kuitenkin ikävällä tavalla syömään suuret sanamme, sillä myöhästymme startista strategiset kaksi minuuttia. Honkavaaralla on asiaan vedenpitävä selitys – takatuhdolla röhöttävät gastit heikentävät oleellisesti

veneen suorituskykyä. (Seuraavalla viikolla aloitamme nutrelett-kuurin). Kaikesta huolimatta olemme kokonaistuloksissa hienosti kolmas, kiitos lainakipparimme ammattitaidon.

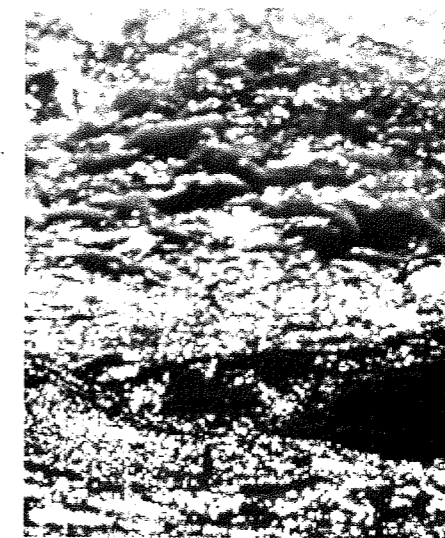
Tuuleton Tuoppi

Vierailtuaan verraten ansiokkaasti femmaluokassa Honde päättää kuitenkin pitäytyä Hai-purjehtijana, joten Liss-Gunilla on jälleen haku päällä. Ristorohkeaksi heittäytyy tällä kertaa Janne Petterson, joka tarttuu pintaan. Jannen kanssa harjoitteleme Viaporin Tuopin perinteistä kovaa keliä varten. Tänä vuonna konkareilla riittää starttiviivalla ihmettelemistä, sillä lauantai-aamua valkenee lähes tuulettomana. Liss-Gunin osalta kisa ratkeaa jo Kustaanmiekan salmessa, jossa Barbro ja Birgitta karkaavat muulta fleetiltä.

Päivän erikoisuuksiin kuuluu päättömästi oikutteleva tuuli, jonka seurauksena toiset kryssivät ja eräät ryssivät. Takaa-ajo tuntuu toivottomalta tehtävältä, ja me keskitymme Pims-keksien mutusteluun. Liss-Gunin sijoitus on kolmas.

Viaporin Tuopin iltariennot alkavat perinteikkäällä yhteissaunalla Merisotakoulun tiloissa. Meno yltyy illan mittaan sen verran riehakkaaksi, että moni kokenutkin juhlija tipahtaa jo ennen palkintojenjakoa eli kello kahdeksaa. KS tekee sen kirjaimellisesti, mutta onneksi apuun rientää reipas partio-poika ja uimari pelastuu täpärästi, ainostaan brillejään kevyempänä.

Sunnuntaiamuna yksikään femma ei lähde HTPS:n vuosipurjehdukseen



Kadonnut kippari

Sistosen Markun ponnekkaista yrityksestä huolimatta. Iltapäivällä Liss-Gun luovii tuskallisen hitaasti kohti NJK:ta, kun KS yrittää epätoivoissaan pumppia ohiajavilta sunnuntaipurjehtijoilta lisää kossuvisyytä.

Kovanonnen Krunikka

Kesän viimeinen, muttei vähäisin koitos on BS:n syysregatta. Janne on jälleen Liss-Gunin pinnassa, ja jo viikon ajan olemme treenanneet Kruunuvoorenselän kuuluisia siftejä. Turhaan, sillä Lill-Ulla on lauantain purjehduksissa ylivoimainen Caroluksen poissaolosta huolimatta. Liss-Gun tulee ensimmäisessä startissa kuudenneksi ja toisessa kolmanneksi. Myös kauden kovaonnisin vene, Blätunga selviää kisasta ilman näkyviä vaurioita. Lounaalla pursiseuran touhusetä Lasse M. panee parastaan ja purjehtijoille tarjoillaan tuttuun tapaan hernekeittoa ja punssia.

Sunnuntaina tuulee liian kovaa. Yhteisen palaverin päätteeksi sisukkaat femmat lähtevät kuitenkin radalle kohtalokkain seurauksin. Liss-Gunin masto katkeaa ensimmäisen startin ensimmäisellä kryssillä. Ruumiilta vältytään, mutta saldoksi kertyy revenneitä purjeita, saatanallista sadattelua ja sie-lunvammoja. Toivomme kuitenkin kohtalaisen nopeasti, ja seuraavassa startissa meidät nähdään jo muissa veneissä. KS voitokkaana Lilliksessä ja KB lähes yhtä voitokkaana (lue: katkera toinen sija) Honkavaaran Haissa.

Tilit tasan

Kesän viimeiseksi veneretkeksi jää surullisenkuuluisa hinaus Kulosaaresta NJK:lle koleassa syyssäässä. Kausi on ohi ja KS pakenee Wisaa ja vakuutus-tarkastajaa valtameren taa ja KB haudautuu leipätyöhönsä Emun siipien suojaan.

Kokonaisuudessaan kausi ei ollut hullumpi, miinuspuolelle tilinpidossa jäänee katkennut masto ja muutamat tuhoutuneet aivosolut. Plussaksi kirjataan melkein valmiit tuoteideat (kaljanjuontirukkaset ja sailors-pampersit, joiden kehittäjä jatkamme pimeiden talvikuukausien aikana) sekä femmaliiton vuosikokouksessaan meille myöntämä aktiivisuuspalkinto. Kaiken kruunaa Wisan lupaus palata puikkoihin ensi kesänä.



MAGAZINE 96, KILPAILUKALENTERI

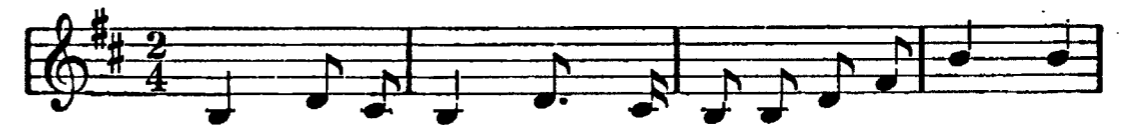
R=ranking-kilpailu
R=ranking-kilpailu

Järjestäjä Päivämäärä	Kat	Kilpailun nimi	Luokat	Rata-alue	Lähtöjä	Maksu	Viimeinen Ilm.päivä	Kilpailuohjeet
1-5.5.		Santa Margherita Portofino, Italia	12m 8m,6m 5.5m	Genovan lahil				
15-19.5.	B R	5.5m Sveitsin mestaruus Lace Constance, Sveitsi	5.5m	Lace Constance	6			
NK 25-26.5.	B R	Hörhammer Cup Kultapokaalikarsinta	5.5m star D	A	6			
HPS 25-26.5.	A B	Emäsakon lenkki		60 nm	1	150		
22.-23.6.		Midsummer Day Races Hanko, Norja	5.5m	Oslo fjorden				
M 28-30.6.	A R	Helsinki Classic Regatta	8m, 6m 5.5m, 5m D,F,Hal	Ytterskär	6			Suuret juhlat HSS:llä lauantaina 29.6.
KNS 1-5.7.	A R	SKANDINAAVINEN KULTAPOKAALI Hanko Regatta	5.5m	Oslo fjorden	3-7			
KNS 4-6.7.	B	King Olav Cup Hanko Regatta	5.5m	Oslo fjorden	4			
KNS 7-9.7.	B	Hanko Hotel Cup Hanko Regatta	5.5m	Oslo fjorden	4			
HSF 4.7.		Juhla Regatta HSF 90 vuotta	8m,6m 5.5m 5m,ym	Russarö Itä				
HSF,ESS,HU S 5-7.7.	B R	Hangon regatta	8m, 6m 5.5m 5m D,F,Hal	Russarö Itä	3-6			
ASS 12.-14.7.		Mariehamns Regatta	8m 5m	Itämeri				
MSF 12.-14.7.		6 metre Pohjoismainen mestaruus	6mR	Itämeri				
Hollanti, Mulden 14.21.7.	B R	5.5m MAAILMANMESTARUUS	5.5m	Ijsemeer	7	800,- CHF		
20.-27.7.	B	8 metre Euroopan mestaruus Kiel		Itämeri				
KSSS 23.-27.7.		Sandhamn Regatta	8m,6m					
BSS, SSS 3-4.8.	A R	Svarbäckinselän Regatta	6m 5.5m 5m,F	Svarbäckin selkä	4	200,-	30.7.	3.8. klo 9.00 Svarbäckin Segelsällskap
HSK 9-11.8.	A R	LUOKKAMESTARUUS	5.5m D,5m	Melkkit. Ytterskär	6	400,-	9.8. HSK kanslia fax pankki	22.8. klo 18.00- 20.00 HSK
SuPS 17.8.		Viaporin tuoppi						
BS 31.8.-1.9.	B R	Kruunuvuorenselän Regatta	8m, 6m 5.5m 5m D,F,Hal	Kruunuvuoren selkä	4	250,-	27.8. fax 90-5622 883	30.8. klo 18.30- 20.00 Brändö Seglare
21.-28.9		Regates Royales Cannes, France	12m 8m,6m 5.5m					

Kuutospurjehtijain marssi

Sanat Hannu Krohn

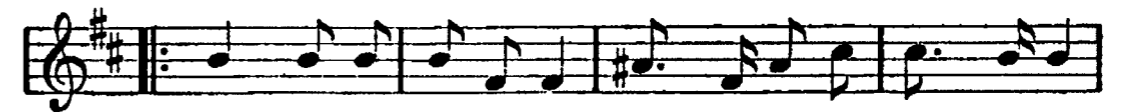
Sävel "Kauan on kärsitty vilua ja nälkää"



Kuuto - ses - sa kär - si - tään vi - lu - a ja näl - kää,
Mutta hy - vät vel - jet us - ko - kaa tai äl - kää,



ruoka - tun - ti - a ei o - le en - sin - kään
jano ei oo vie - lä pääs - syt yl - lät - tä - mään



Oi kal - lis Kuu - to - nen, keu - laa - si mä suu - te - len



kutta - perk - ka - paat - tiin su - a vaih - tais en

2

Kyljet on mahonkia, kannessa tiikki,
kaaret on taivutettu tammesta
Genuasta repeää jo kohta alaliikki,
jos sä vielä kierrät siitä kammesta

Oi kallis Kuutonen,
kylkiäsi suutelen
kuttaperkkapaattiin sua vaihtais en

3

Tule, tule kanssani, kaunis Hangon impi
illalla Kasinolla tanssitaan
Veneeni on mielestäni silti kaunihimpi
aamulla lähdenkin taas seilaamaan

Oi kallis Kuutonen
ahterias suutelen
kuttaperkkapaattiin sua vaihtais en

KILPAILUKUTSU

LUOKKAMESTARUUSKILPILUUN

LOUHI, 5,5 ja 5

HELSINKI 9 - 11.8.1996

Järjestäjä

Helsingfors Segelklubb r.y (HSK), Vattuniemen Puistotie 1, 00210 Helsinki

Kilpailupaikka

Rata-alue D (Melkki), vararata E (Yttereskär)

Kilpailusatama

HSK-Vattuniemi, veneiden on oltava kilpailujen välillä HSK:lla.

Kilpailun aikataulu

Torstai	8.8.96 klo 18.00 - 20.00	Ilmoittautuminen, veneiden tarkistus ja kilpailuohjeiden jako 20.00 Avajaiset
Perjantai	9.8.96 klo 11.00	I Lähtö II lähtö välittömästi 1. purjehduksen jälkeen
Lauantai	10.8.96 klo 11.00 klo 19.00	III lähtö IV lähtö välittömästi 3. purjehduksen jälkeen Purjehdustanssiaiset
Sunnuntai	11.8.96 klo 11.00	V lähtö VI lähtö välittömästi 5. purjehduksen jälkeen

Säännöt

Kilpailussa noudatetaan IYRU:n kansainvälisiä kilpapurjehdussääntöjä 1993-1996, SPL:n määräyksiä, Hgin Yleisiä kilpailuohjeita, Louhi, 5,5 ja 5 luokkien luokkasääntöjä, kilpailukutsua, ohjelmaa ja purjehdusohjeita.

Mainonta

Kilpailussa sallitaan mainonta IYRU:n kilpapurjehdussääntöjen 1993-1996 liitteessä A3 annettujen määräysten sekä SPL:n antamien toimintaohjeiden mukaan.
Mainosluokka B.

Kilpailukelpoisuus

Kilpailuun osallistuvien veneiden tulee täyttää luokkasääntöjen määräykset.
Perämiehen ja miehistön tulee olla SPL:n tunnustaman purjehdusseuran jäsen.
Perämiehen tulee olla oman luokkaliittonsa jäsen.

Vakuutukset

Kilpailevan veneen ja miehistön tulee olla vakuutettu kolmatta osapuolta koskevien vahinkojen varalta.

Ilmoittautuminen ja ilmoittautumismaksu

Kilpailuun voi ilmoittautua kirjeitse, faxilla ja puhelimitse.
Ilmoittautumismaksu 500,- mk. PANKKIIN VIIMEISTÄÄN 29.7.96
HSK tilille PSP 800010-83577. Jälki-ilmoittautumismaksu 750,-.

Kilpailuohjeet

Purjehdusohjeet ovat saatavissa kilpailutoimistosta klo 18.00-20.00, kun kilpailuun vaadittavat paperit on esitetty ja hyväksytyt.

Purjehdusohjeita noudattaessa on esitettävä:

- voimassa oleva vakuutustodistus
- mahdolliset mainostodistukset
- osallistumismaksu kuitti
- luokkaliiton jäsenmaksukuitti

HSK satama

Kilpailevat veneet voivat olla HSK:lla 1 viikko aikaisemmin ja 3 päivää kilpailun jälkeen HSK:n vieraslaiturissa veloituksetta.
Veneen saapumisesta vieraslaituriin tai veneen jäämisestä kilpailun jälkeen HSK:lle tulee sopia Tommi Taarin kanssa. Suora nro 90-6821 850 tai HSK tsto 90-6925 411.
HSK satamasta löytyy kaikki palvelut jota yleensä vierasvenesatama tarjoaa, sauna, suihku, pesukone, sähköä, ravintola ym. sekä kaupat ja pankit ovat lähellä.
HSK:lla on oma nosturi jonka nosto kyky on 5000 kg. Veneen laskusta ja nostosta ota yhteyttä Tommi Taariin. Arkisin klo 8.00 - 16.00.

Lisätietoja

HSK toimisto puh nro 90 - 6925 411 fax 90 - 6924 168
Eva Lindgren puh nro t. 90 - 6944 008 k. 90 - 677 371, fax nro 90 - 6944 634

TERVETULOA
HSK:N PURJEHDUSKILPAILUTOIMIKUNTA

Femman – idealisk kappseglingssbåt

(av Tord Sunden/Segling)

Int. 5 meters-klassen startades i Frankrike i mitten av 1930-talet och blev introducerad i Sverige år 1936. Klassen blev snabbt mycket populär på grund av att den var billig i anskaffning jämfört med t ex sexan. Femmans besättning var maximerad till tre personer. Båten visade sig vara en idealisk kappseglingssbåt. Både genua och spinnaker ingick i segeluppsättningen. Många berömda rorsmän och besättningsuppskattade femman vilket bedrog till dess popularitet.

Den första svenska femman konstruerades av Knud Reimers, S-1 "Triona". På ostkusten var femman väl presenterad med 27 femmor i Sandhamnsregattan år 1937.

Andra kända konstruktörer var Tore Holm och Arvid Laurin. Båten blev också internationellt då regeln antogs av I.Y.R.Y. i London.

GKSS satsade på femman

GKSS bestämde på ett extra sammanträde på hösten 1936 att sällskapet skulle ha en femma som mönsterbåt 1937. Undertecknad fick vid detta möte i uppdrag att konstruera båten. Jag fick också förtroendet att segla båten undet hela säsongen 1937. Båten byggdes på det utmärkta båtvarvet "Arendalsvarvet" i Göteborg av de skickliga båtbyggarna Hjalmar och David Olsson.

Båten kom tidigt i sjön i början av april. Tillsammans med mina vänner Arne Wickberg och Lasse Forster trimmades segel och rigg under lång tid. Bomullssegel måste seglas in så att de så småningom kunde sträckas ut till mätningmärkena på mast och bom. Vi var väl rustade till den första kappseglingen som var GKSS vårkappsegling den 15 och 16 juni. I Göteborg fanns då ca 10 nya femmor som alla ställde upp. Juniseglingarna gick för oss mycket bra och vi vann båda seglin-

garna.

Framgångarna fortsatte under GKSS traditionella Marstrandsregatta och även därefter. Till nästa år fick jag rita en ny femma till GKSS samt även några femmor till privatpersoner.

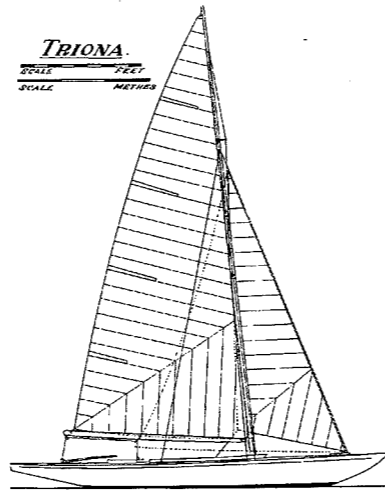
Prestigefyllda pokaltävlingar

År 1941 satte Svenska Seglarförbundet upp Esperanzapokalen i 5 Meters-klassen, som första gången seglades om i Sandhamn. Arvid Schultz, framgångsrik pokalseglare från Göteborg, vann pokalen detta år. Pokalen vandrade några år mellan Stockholm och Göteborg. De av mig konstruerade femmorna Ian 6 och Ian 7 tog hem pokalen seglade av Pelle Gädda. Arvid Laurin vann sedan pokalen 1944 med sin nya konstruktion Gullmar III. Det var en mycket bra båt som kunde varit ännu bättre. Rorsmannen satt långt akter ut i båtens centrum och styrde med fotpedaler. Enligt min mening en felaktig placering. Det har visat sig att såväl besättning inklusive rorsman som övrig ballast som ankare etc. bör placeras midskepps för att få bästa bidevinsgenskaperna. Dessutom upp i lovert med rorsman och besättning.

Konstruktörerna experimenterade

En annan segling som för konstruktörerna var speciellt intressant var konstruktörernas kappsegling. Här skulle båtarna seglas av respektive konstruktör. I fem år seglades om ett pris uppsatt av Nordiska Yachtassuransens. Bland de som ställde upp i dessa seglingar var Tore Holm, Knud Reimers, Arvid Laurin, Roy Scherman, Gunnar L. Stenbäck, Stig Tideman, Detlev von Braun och undertecknad. Tore Holm vann två första pris och själv vann jag tre första pris och ett andra pris.

Arvid Laurin försökte ett år med en ovanligt rigg. Storseglet hade kort böjd



gaffel så att seglet blev bredare i toppen och i stället för genua fördes två fockar. Det gick nu inte så bra. Det blev en del fladder i seglen när det blåste till och besättningen hade svårt att hinna sköta de två fockarna tillräckligt snabbt i stagvändningarna. Båtskrovet var också originellt med en spetsig och smal akter. Ingen skönhet precis.

Snabbast inte alltid vackrast

Detta med vackra båtar tar man inte så stor hänsyn till längre. Det viktigaste är att båten har snabba linjer och att mättningsregeln utnyttjas maximalt. Uppfattningen att en vacker båt också är en snabb båt inte alltid är given. I början gjordes femmor ganska tunga med ett displacement närmare två ton. Skroven var runda i botten midskepps och med raka ibland infallande sidor (tumble home). Tumble home innebar ingen som helst fördel snarare tvärt om. Man ansåg att båten blev vackrare med tumble home. Beträffande kölkonstruktionen eftersträvade man att få ner tyngdpunkten så mycket som möjligt och gjorde därför en bulb nertill. Inte så markant som nu för tiden men ändå tendens till bulb.

De femmor som jag konstruerade, och det var ganska många, gjordes med åren mer och mer underskurna och displacement minskade under hand ner till nära minimum som enligt regeln är 1500 kg. Båtarna blev också bredare i däck och fick kortare överhängen.

Jag gjorde ett experiment med kort överhänge för och en lång lådförmig akter (5-S-75). Denna båt gick utomordentligt bra i lite sjö och i vindar däromkring 5-6 meter och därunder. I grov sjö som det ofta blir på Marstrandsfjorden gick det mindre bra. Häcken lyftes av sjön och båten körde näsan i nästa sjö. Det blev en ordentligt broms! Jag beslöt då att kapa av

häcken ca en meter. Detta gjorde båten bättre i sjö men den blev inte tillnärmelsevis lika bra som tidigare i lätt vindar.

Mycket har hänt på 50 år

Har man följt med utvecklingen av båtkonstruktioner så ser man att det hänt en hel del. Långkölade båtar med stort displacement typ gamla R-båtar och havskryssare på 50- och 60-talet är passe. Moderna båtar har idag betydligt mindre displacement, djupa fenkölar samt separata roder placerade långt akretut, (delat lateralplan). Detta gäller nu även för R-båtar som 12:or, 8:or och 6:or. För Americas Cup har man övergivit 12:an. Den nya båten är lättare och bredare och med fenkölar och spadroder.

Det är nu över 50 år sedan jag ritade de första femmorna. Dessa båtar var byggda

på förstklassiga varv av duktiga båtbyggare vilket gör att de fortfarande är användbara som kappseglingssbåtar. De flesta har underhållits väl under åren. Jag besökte Ekenäs i Finland sommaren 1989 och hade då tillfälle se några av mina konstruktioner. Båtarna var mycket välhållna och hade inte ändrats i något väsentligt avseende. Trevligt att se!

Det behövs en konstruktionsklass

Om man ser på de kappseglande klasserna idag är de flesta entypsbåtklasser såsom Folkbåt, Drake, IF-båt, Maxi Racer, Albin Express, J-24, Starbåt samt nya 11:an med flera.

Unga konstruktörer som vill framkan inget göra dessa klasser då entypsbåtarna är bundna till sina bestämmelser och tillåter inga variationer. Entypsklasserna är bra på så vis att de ger rättvis tävlande. Tillverkningen av en serie av en entypsbåt görs i samma form vilket borde göra båten billigare.

Men för segelsportens utveckling behövs nya konstruktörer med nya ideer. Inte så att de etablerade är slut tvärtom de besitta stor erfarenhet och behövs men på sikt måste nya konstruktörer få en chans.

Kappseglingen mer spännande

Jag vill påstå att kappsegling blir mer spännande i konstruktionsklasser och det finns många exempel på detta. Se bara på senare tidens 12:or. Hemligheten var stor. När båtarna stod på land

så svepte man in kölen i en pressning för att inte konkurrenterna skulle få del av kölens vingkonstruktion.

De nya AC-båtarna har ju också sina hemligheter. För att återgå till den unge konstruktören så får han inte en chans att konstruera 8:or, 6:or, 5,5:or eller extrema havskryssare. Detta på grund av att dessa och liknande båtar kostar så stora pengar att ta fram. Man satsar inte på ett oprövat namn när så mycket pengar står på spel. Därför behövs en konstruktionsklass där kostnaderna för framtagning är rimliga.

Konstruktionsregel som "håller"

När jag började konstruera segelbåtar då hade jag kappseglat mycket i olika klasser men mest i 6-meterklassen. Jag hade publicerat en ritning av en A-22:a i Seglarbladet. Denna båt blev inte byggd men jag hade visat mitt intresse för båtkonstruktioner.

När GKSS år 1936 arbetade för att få igång den Int. 5-Metersklassen som då redan var etablerad i Stockholm så fick jag, som nämnts, chansen att konstruera en 5:a för GKSS som skulle bli GKSS:s mönsterbåt för år 1937. Det blev för mig en fin chans och följdes av många konstruktioner.

Int. 5:an är en bra konstruktionsregel

och borde även idag kunna tjäna som språngbräda för unga konstruktörer. Förhoppningsvis skulle GKSS liksom 1937 kunna göra propaganda för att återskapa denna utomordentliga kappseglingssklass. Detta skulle kunna ge nya uppdrag och främja segelsporten. Enligt Seglarbladet nr 4/91 är målet för GKSS inriktning att utveckla och bredda segelsporten i Västsverige.

Come-back för 5:an?

Femman är en mycket bra kappseglingssbåt, lagom stor, väger ca 1500-1700 kg, och kan trailas. Den kan byggas av händiga amatörer med t ex den bakade fanermetoden och bör då kunna tillverkas för totalt 100 000 kronor komplett med segel och beslag. Jämfört med Draken som av samma storlek, kostar Draken ca 350 000 kronor.

På förslag har jag justerat den befintliga 5-metersregeln som antogs av I.Y.R.U. Inga revolutionerade ändringar men nödvändiga för utvecklingen av 5:an. Jag har på basis av ändringarna ritat en modern 5:a så som jag anser den skall vara.

Femman är en konstruktionsklass så att det är fritt fram för vem som helst att rita en 5:a vilket jag hoppas skall återuppliva denna utomordentligt fina kappseglingssbåt.



Femman är en mycket bra kappseglingssbåt, lagom stor, väger cirka 1500-1700 kg, och kan trailas. I bilden C'est la vie från år 1943.

Ordförandens vågspel

Robert Donner

En strålande sommar 1995 är bakom oss. För en del av 8-metersseglarna innebar den en lång resa till träsko-landet, där VM:et hölls. Iroquois, som redan tidigt hade bestämt sig för att åka, följdes sedan av hyrda Spirit of Naantali och Matti Rajalas Lara. Sphinx och Vågspel stannade för att bevaka hemmavattnen. Mer om tävlingarna i Medemblik kan läsas i artikeln om VM:et framåt i denna tidning.

För övrigt förlöpte säsongen som vanligt med Helsingforsregattan, Hangöregattan och Viaporin tuoppi-tävlingen, där Vågspels kapten för övrigt erhöll pris för bästa klädsel. Sin första tävling i Finland seglade nykomna Sagitta. Hon kommer från Sverige där Matti Pohjanpalo hittade henne. Matti söker delägare till Sagitta, en möjlighet för en eller några vars tankar har gått i åttor att bli ägare i en dylik värdepjä.

HSK arrangerade i slutet av sommaren klassmästerskapstävlingar för R-båtar. Lara, Sphinx och Vågspel deltog. För Vågspels del avslutades säsongen tvärt. I andra seglingens första kryss gjordes en mastapparövning. Den förlöpte bra, ingen skadad, inga skavanker vare sig i bordläggning eller skrov. Undertecknad undrar om också vi åttaseglare borde bilda ett mastapparsällskap såsom seglarna i Sandhamn gjorde under en regatta då master tappades i jämn takt. Det går inte att vara försiktig nog, det är mycket som står på spel när en 20-meters pilbåge springer itu. Som tur har inga personskador inträffat, men ersättningsfrågan ger allt fler oanade problem.

I förra årets Magazine skrev undertecknad att åttan Naja var på väg till sitt rätta element från torrdockan. Det visade sig vara lite förhastat, hursomhelst har ägaren meddelat att hon kom-

mer att sjösättas kommande sommar. Tuomas Ruokolainen kommer att föra en åtta som ser nybyggd ut, men har anor från början av seklet. En förbryllande och förtrollande syn blir detta garanterat.

I Finland ägs nu sju åttor, för några år sedan såg det dystrare ut, då var antalet fem. Edit och Pinuccia, som såldes till kontinentaleuropa kompenseras av Naja och Sagitta som trätt fram. Det ser igen ljusare ut för klassen, det bästa är att nya människor, också sådana som är från tidigare främmande för de övriga åttaseglarna, visar intresse och kommer med i leken. Det finns trots allt ett större intresse också för andra värden än vad dagens kommersialiserade värld lockar oss med.

Ordföranden önskar alla 8-seglare en sommar med raka rör!



LEITZ
Leica

KLASSIKKOJEN ERIKOISLIIKE

ep-kamera

Uudenmaankatu 20 puh. (90) 601 607

KEVRA^{oy}

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

SP SYSTEMS EPOKSIT
HEXCEL LUJITTEET
BTR KUMILAAKERIT
FILLITE MIKROPALLOT

Jälleenmyyjät:

Seppälän Venetarvike, 49480 Summa, puh. 952-355 7155
Terpol Oy, Vähäheikkiläntie 55, 20810 Turku, puh. 921-351 333
Oy C. J. Härtman Ab, Tervahovintie 9, 67101 Kokkola, pu. 968-827 1111


RAVINTOLA
KAARLE XII
KASARMIKATU 40

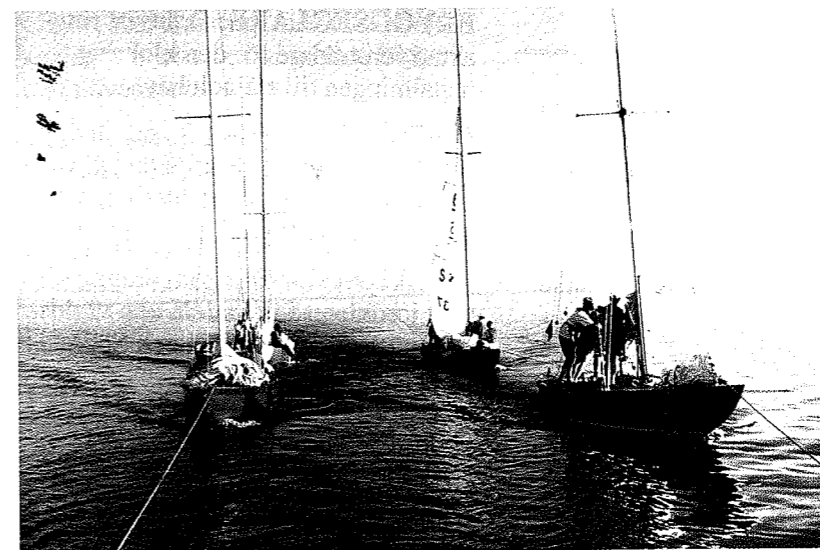
AUKIOLOAJAT

16 - 02	TI, KE
16 - 03	TO, PE
19 - 03	LA
SU, MA	SULJ.

6mR MM-kisat



Tyvenessä Santiksessa



Tyypillinen kisakell



Tässä vaiheessa vielä hymyilyttää...



Maailmanmatkajat ulkomailta



Voittajien on helppo hymyillä



Team Kairamo & Kihlman matkalla MM-voittoon



Herrasmiehistö ja leikit May Be IV:sta

Stringensen är i upphällning bland dagens seglare, något som vi på Magazines redaktion inte ser med blinda ögon. Vi försöker därför med alla medel att bekämpa denna oart. Det är dock inte lätt att föra en vettig konversation med alla landkrabbor under vintersäsongen. De är ju inte insatta i alla våra krångliga seglings-termer som vi svänger oss med. I en facktidning som denna är der dock viktigt att inte ge avkall på det korrekta språkbruket, för alldagliga termer som brukar kunna cirkulera i mindre seriösa bryggseglarsällskap. Du, som är en tuff sexaseglare måste därför utrusta dig med ett ordförråd som kan trycka ner den mest världsvane, överdängande staketseglare. Vi på redaktionen vill därför ge Dig en liten ordlista på de mest användbara termerna. Det är dock viktigt att inte föra innebörden vidare av våra invecklade termer till dessa lägre stående landfärdade människor. De

skulle lätt kunna utnyttja vårt avancerade språkbruk för att själva göra sig populära. Här följer några av de viktigaste termerna.

ANKARPLATS: 1. Målet för dagens färd, återfinns i skarven mellan två sjökort eller någon annanstans i sjökortsfodralet. 2. Ställe där minst 20 båtar kan anbringas så nära att varje ljud om 10 dB som framkallas tydligt kan höras av person på vilken av de övriga båtarna som helst.

APA: Kärleksfull benämning på kapten.

BESÄTTNING: Tyngre föremål, som används ombord för att säkra sittdynor och bromsa plötsliga rörelser från bommen.

BOM: I sidled monterad stång som segel är fastgjort vid. Används vid stagvändning för att förflytta besättningsmedlemmar till annan, vågrät ställning.

BOTTEN: Marken under vattnet.

BRYGGA: Förtöjningsplats som ger ifrån sig lustiga ljud när man träffar den. En klok seglare lämnar aldrig bryggan.

BRYGGSEGLARE: Orättvist ringaktad företrädare för den klokaste inställningen till sjö och hav.

DIMMA: Nackdel – svårt att navigera. Fördel – om tillräckligt tät, slipper man se resten av besättningen, vilken man tröttnat på för länge sen.

EKVATOR: En linje som dragits runt jordklotet för att dela upp världshaven i Norra farozonen och Södra farozonen.

EMBARKERING: Ingen sjöman som kan terminologin, "kliver på" eller "stiger in i" – han går ombord! Ingen som har den minsta insikt, "stannar kvar" eller "hållar sig undan" – han stannar i land!

FÄRD: I sin grundbetydelse en resa från punkt A till punkt B, avbruten av oväntade landkänningar i punkterna K, Q och Z.

FÖRTÖJD: Ett försök till magisk namngivning. En förtöjd båt är fastgjord och det sista skepparen säger innan han ger sig av till stad, sjukhus

och sin psykiater är: – Tampen ser bra ut, möjligen kan den töja sig. Med detta hoppas han att tampen, till skillnad från dess tidigare anlitade släktingar, inte ska nötas sönder.

GIPP: Kursändring, med åtföljande snabb sväng av den vågräta stängen tvärs över sittbrunnen.

HALVSLAG: En flyktig knop. Två halvslag borde rimligen vara ett slag, mien så är inte fallet. Se slag.

HYDROFOBI: Skräck för vatten. Godtas av många instanser som grundläggande bevis för mental hälsa.

ISJAKT: Segelfarkost vars egenskaper är att, i fall av allvarigare olyckor eller missöden dess besättning är i stånd att sätta sig i säkerhet till fots.

KAPSEGLING: Populär kontaktsport till sjöss.

KOJ: Vågrät yta, vars sammanlagda omfattning inte överskrider hälften av den yta som utgörs av en genomsnittsperson i vila.

KOLLISION: Öväntad kontakt mellan två båtar.

KRÄNGNING: Uttryck som används i stället för det mera närliggande "slagsida" för att ge sken av att der rör sig om ett naturligt och ofarligt tillstånd.

LANDKRABBA: Pejorativ term för person som inte känner till båtar och hur man bär sig åt ombord på dem.

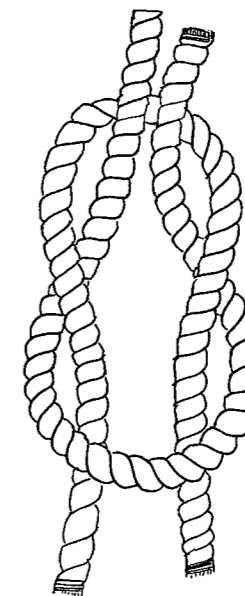
LEDARBEGÅVNING: På sjön, det som krävs för att hålla folk ombord utan att tillgripa metoder som på ett avgörande sätt bryter mot tillämplig lagstiftning.

LOVARTSFLÄSK: Kaptenens benämning på passagerare när han är på ovanligt gott humör.

LYCKA: 1. Det tillstånd en seglare erfar då han just köpt sin båt. 2. Den känsla han får när han sålt densamma.

LÄ: Den riktning i vilken föremål och annat kan slängas utan risk att få återse dem inom allra närmaste framtid.

MAST(STUBBE): Lodrät stång som (för det mesta) sitter fast i båten. Indikator på lämplighet att lämna båten. Vid 90° är det säkert



(försatt att hela m. befinner sig över sagda vattenyta). När m. är parallell med ytan skulle man lämnat båten för länge sedan.

NAVIGERING: Intellectuellt arbete med hjälp av vilket de matematiskt mer bevandrade ombord kan undvika sin del av obehagliga och tråkiga arbetsuppgifter, som att putsa metall-delar.

PASSAGERARE: En sorts rörlig inombordsballast som har en tendens att klumpa sig på läsidan av segelbåtar när sjöhävningen börjar.

PROPELLER: Undervattensvinsch som med hög hastighet lindar upp sådana tampar eller linor som hänger ut från aktern.

QUEEG: Smeknamn på kapten.

RADAR: Osedvanligt realistiskt videospel som man ibland finner på större segelbåtar. En eller flera spelare försöker undvika att kollidera med "blippar", som föreställer andra båtar, lastfartyg eller dylikt.

RÖTA: Sjuklig förändring av trä som förvandlar skeppsvirke till ett ämne med tryck- och hållfasthet ungefär som hos kålsallad.

SEGELTUR: En s. kan betraktas som lyckad om samma antal personer som inledde den kommer fram, huvudsakligen i samma skick som då de gav sig iväg.

SILL OCH EN SUP: Det hägrande målet.

SIMNING: En slags enmansfärd genom vattnet.

SJÖMANSVALS: Vad en sjöman drar när han kommer hem för sent.

SKÄRGÅRD: Kustområde där man kan navigera efter kartan i telefonkatalogen.

SLAG: Den sträcka som en segelbåt tillryggalägger mellan två av rorsman utförda försök att pacificera passagerare.

SPINNAKERBOM: Det vanligaste resultatet av att sätta spinnaker.

STILTJE: Så kallas det när på en gång alla vind och dryck är väck.

STYRENBULLE: Plastbåt.

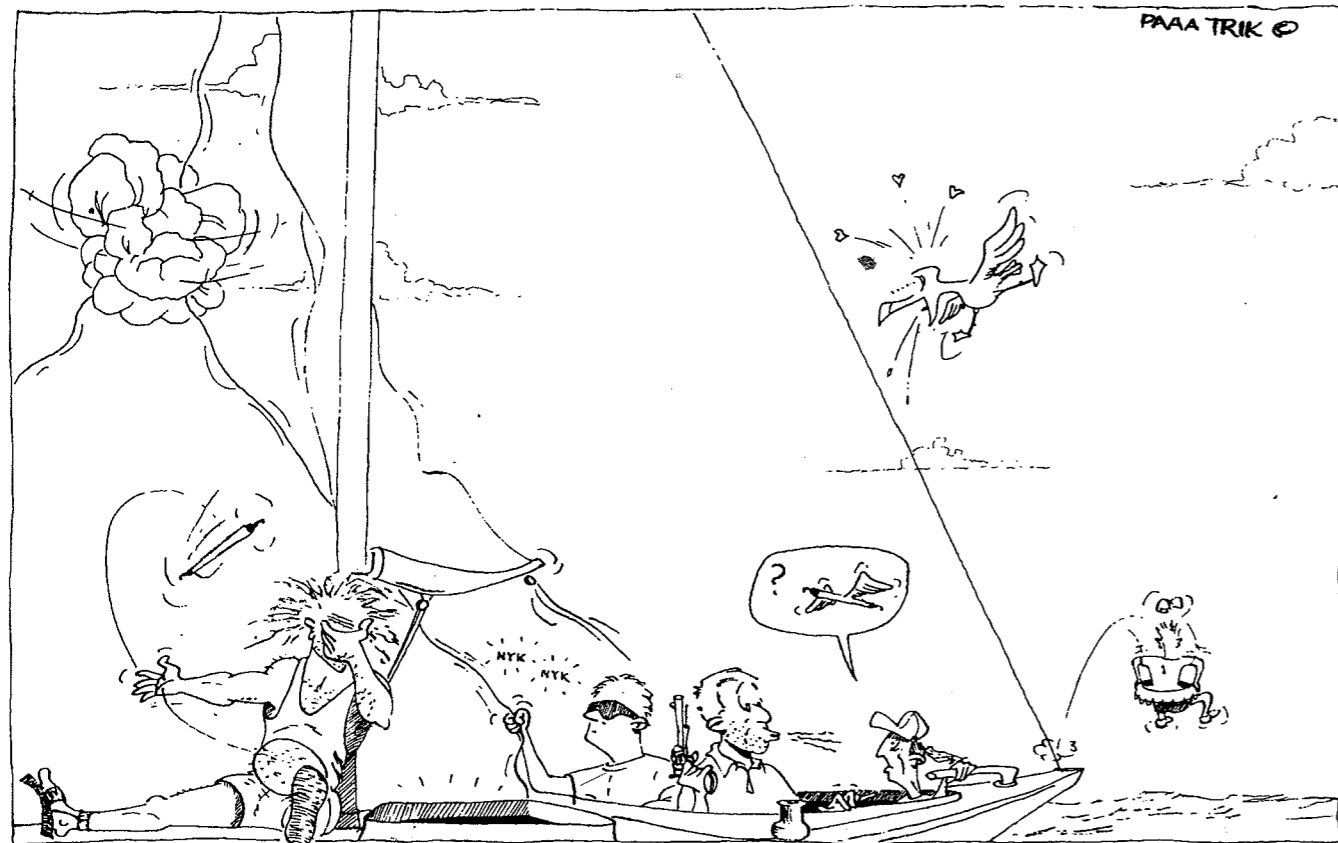
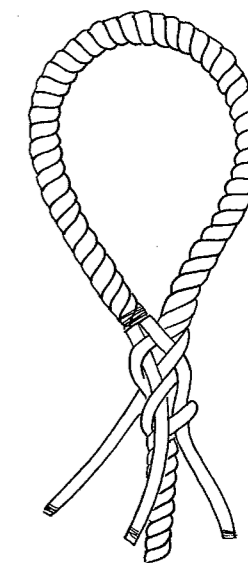
STYRENBULLE MED SOLGLASÖGON: Maxibåt.

TVÅLKOPP: Att döma av vad man ser på våra vatten är t. det vackraste formgivare av motorbåtar vet.

ZUBENELGENUBI: Stjärna som inte används vid navigering.

ÖVERBORD: Inte längre ombord på farkosten.

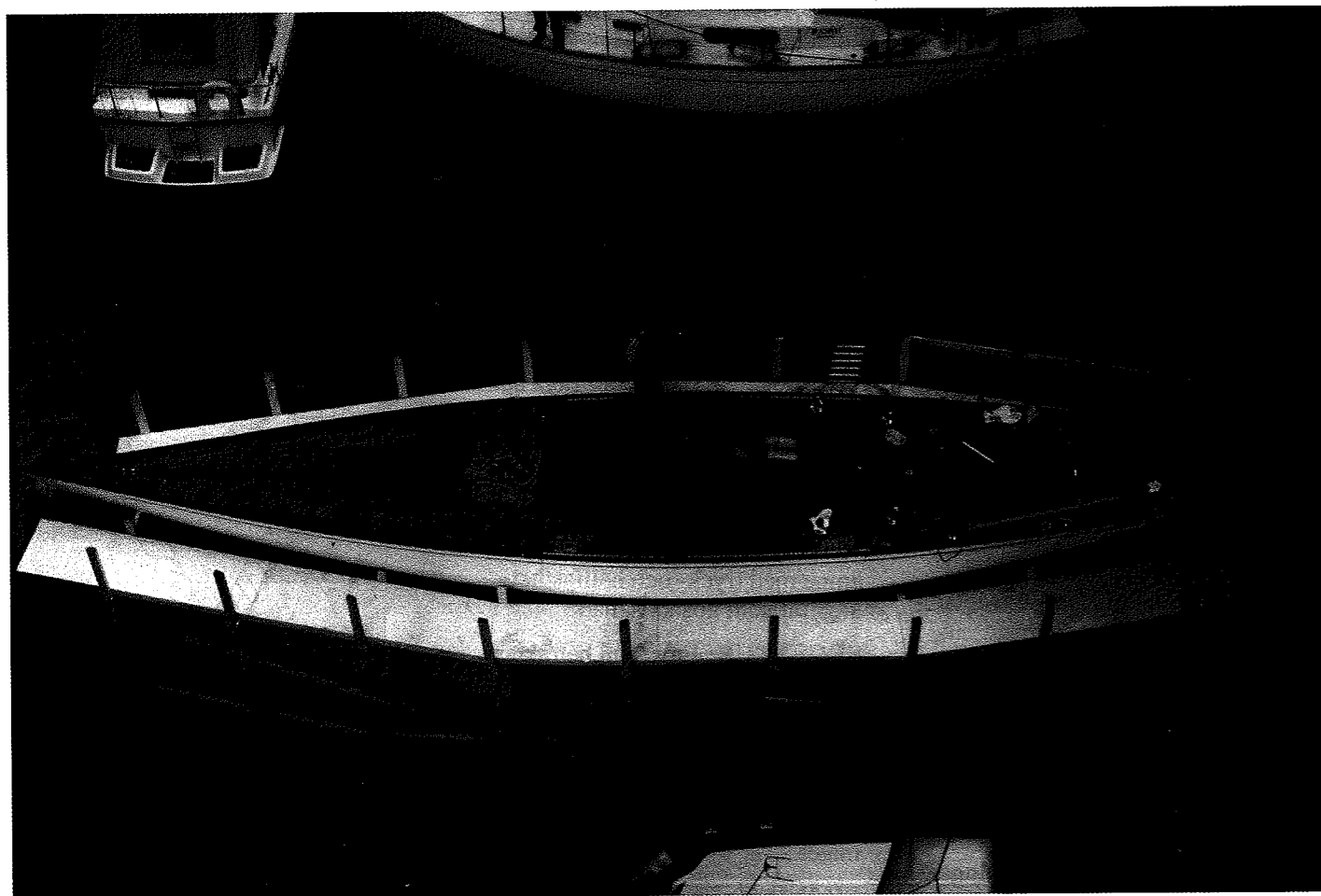
När du nu har lärt dig alla dessa användbara termer. Sväng dig då med alla dessa i de mest skiftande sällskap, förvissad om att du som magazinläsande sexaseglare, är ensam om att förstå den korrekta innebörden av desamma.



Laran uudet vaatteet

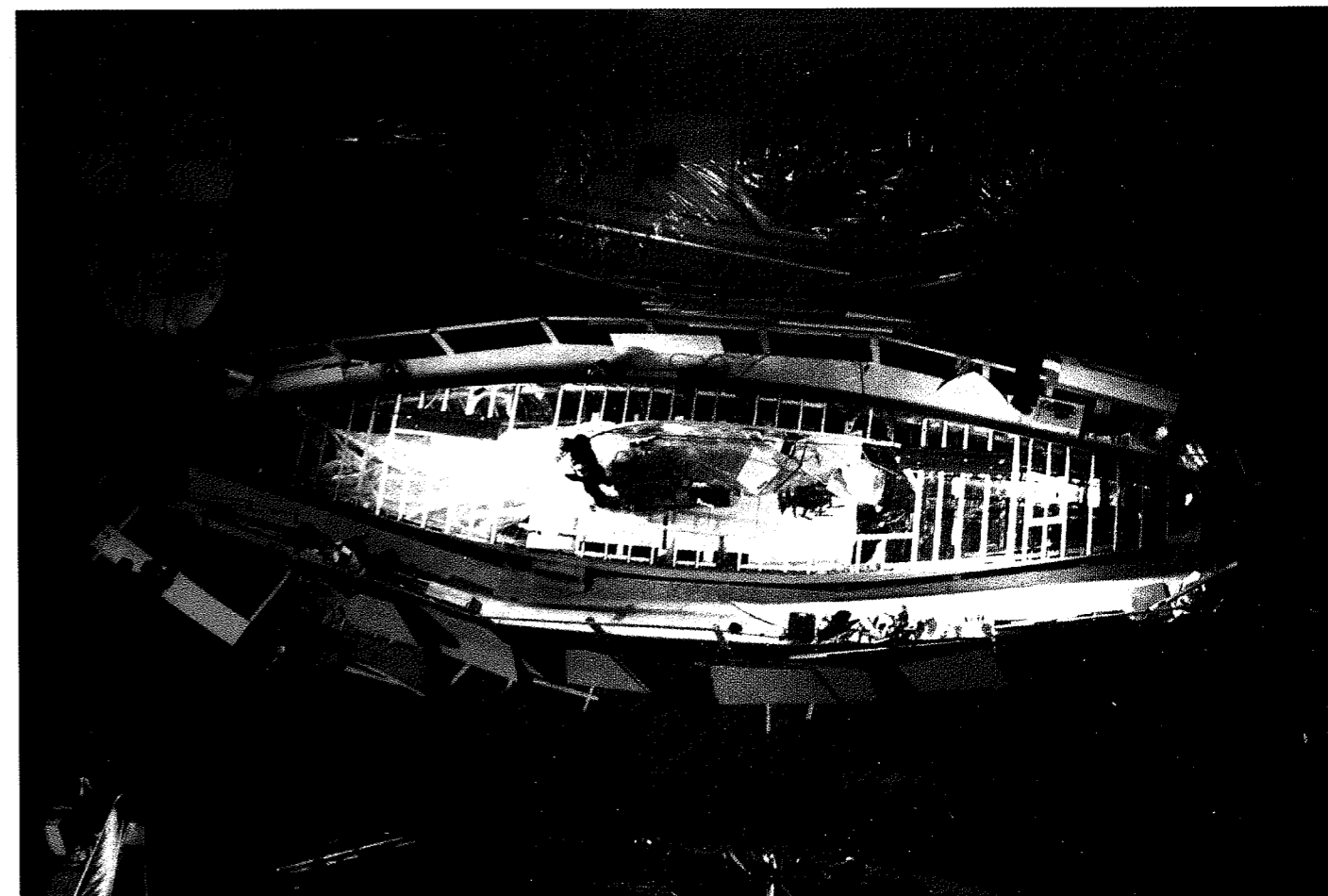
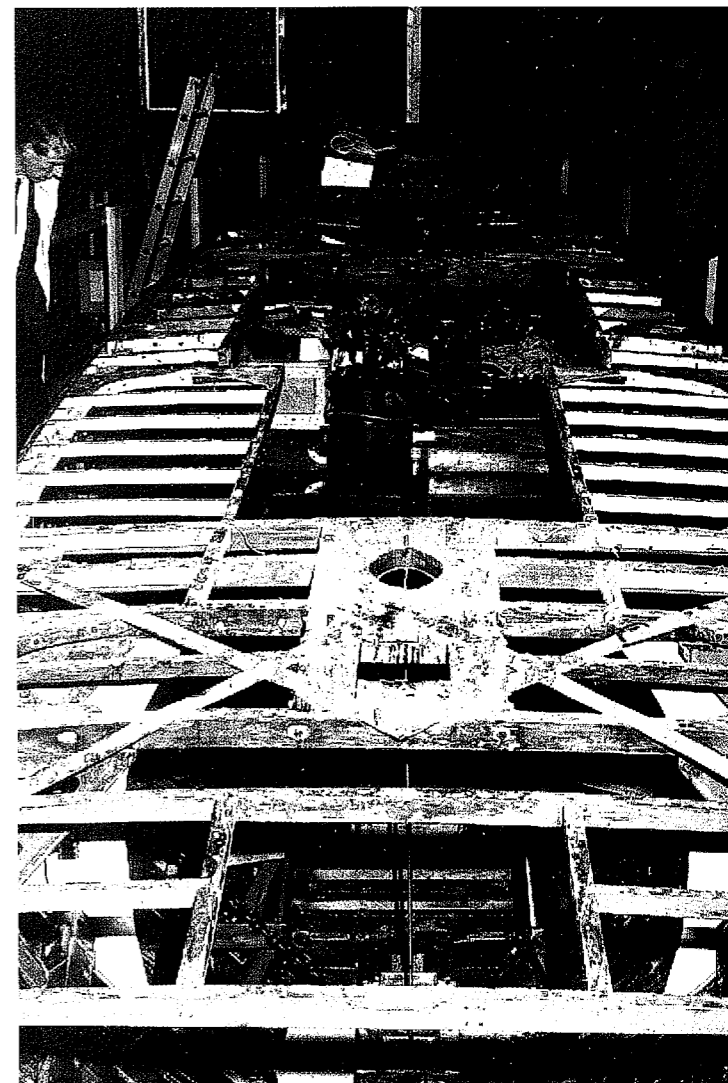
Matti Rajala osti Laran vuonna 1994 Kanadasta. Lara on rakennettu New Yorkissa 1929. Veneen suunnitteli Sherman Hoyt ja rakentajana oli City Island. Laran pituus on 14.26 m ja leveys 2.46 m.

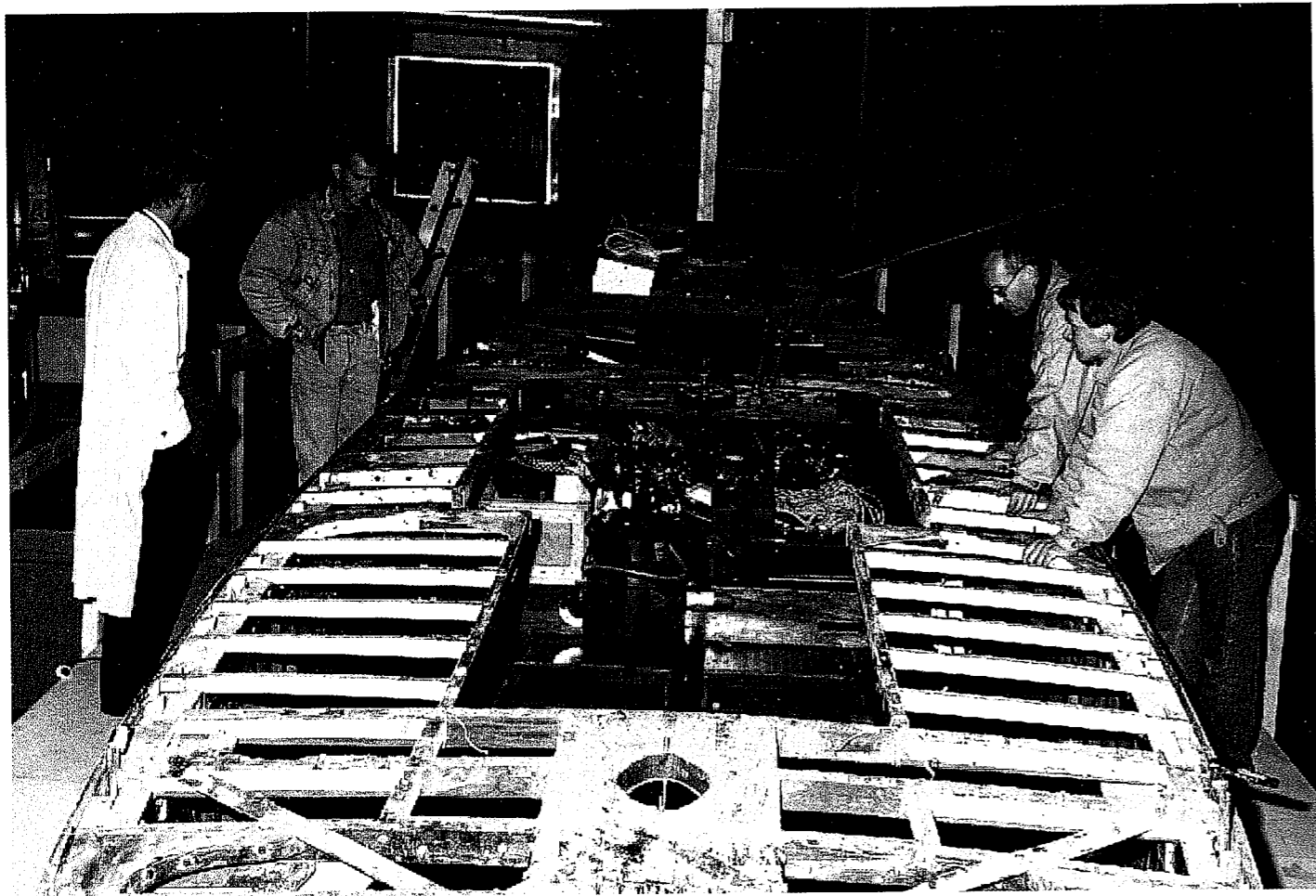
Kimmo Kienanen



44

Lara oli ostettaessa erittäin hyväkuntoinen vene, mutta kanteen ja sen layouttiin Matti Rajala ei ollut tyytyväinen. Syksyllä -95 Lara nostettiin Vuosaaren telakalla ylös halliin, ja parissa viikossa vanha kansi oli purettu.

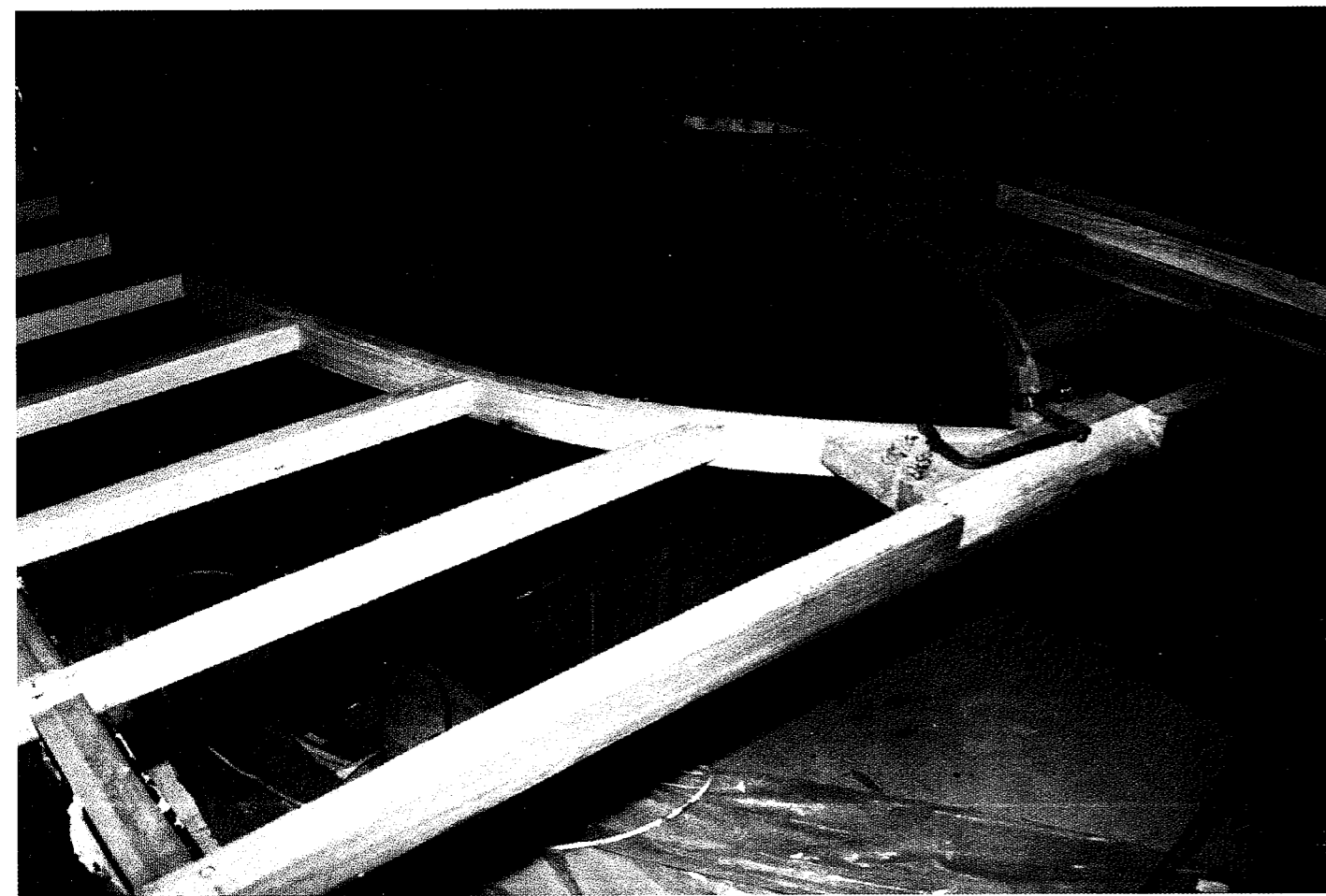
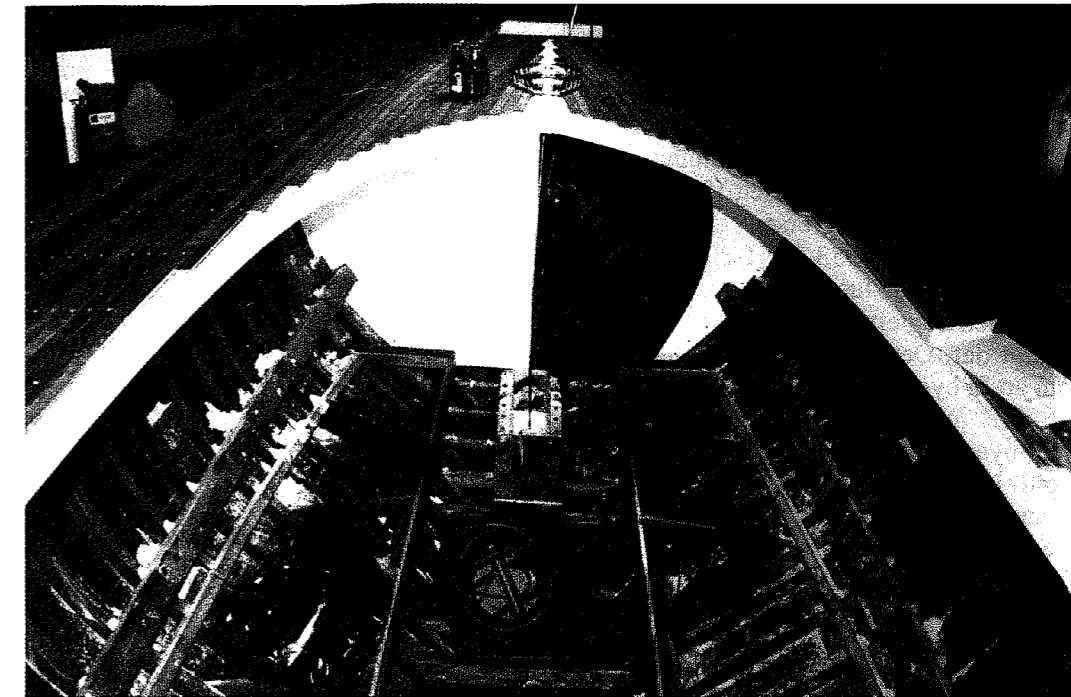




Laran uudet vaatteet

"Lara ilman kajuuttaa on kuin suurennettu kuutonen. Manööverit sujuisivat helpommin"

Kansikaaret tehtiin tammesta ja kansi 12 millin vanerista. Iso työ oli vanerin ja skandekin sovittamisen yhteen huullosliitoksella. Päällimmäiseksi tuli 8 millin teak-rimoitus.



Seuraavaksi tehdään kajuutta, vaikkakin miehistö olisi halunnut jättää sen tekemättä. Isosta aukosta kun manööverit sujuvat kuin kuutosesta ikään. Projekti alkoi marraskuun puolivälissä ja valmistuu aikanaan ennen kisakauden alkua.

Svensk upprustning av femmor

Nybyggnation av femmor

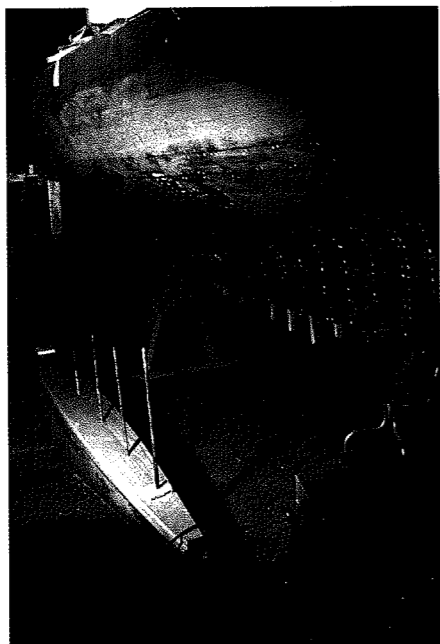
av Stellan Berlin (författaren är svenska 5m förbundets ordförande)

Byggandet av femmor avslutades egentligen 1947 bortsett ifrån tre st som ritades av Jac Iversen och byggdes under åren 1953-55. I slutet på 80-talet vaknade lusten att bygga femmor men reglerna tillät kanske inte riktigt det. Det fanns önskemål både om att få bygga båtar konstruerade på 40-talet men som aldrig byggts och helt nya konstruktioner. Tord Sunden som under 30- och 40-talen konstruerade ett femtontal femmor skissade på en helt ny femma med frihängande roder och en modern undervattens-kropp i stil med Albin Express eller J24. Det var naturligtvis meningen att dessa också skulle byggas i moderna material.

Efter kontakter med konstruktörer och andra klassförbund samt moget övervägande blev slutsatsen följande. En konstruktion liknande den som Tord Sunden skissat på skulle inte ha något gemensamt med nuvarande femmor och var därför ointressant för oss träbåtsägare. Alla annan form av nykonstruktion skulle också med säkerhet resultera i båtar som skulle bilda en egen klass på samma sätt som det är i 6:a klassen. Det vill vi inte heller se utan vad vi kunde tänka oss tillåta var kopiering av befintliga båtar. Byggs de i moderna material med vikter i bordläggning, däck och trämaster som motsvarar gamla regeln, så visade erfarenheten från Skärgårdskryssare, Folkbåtar och Neptunkryssare att resultatet skulle bli båtar jämbördiga befintliga träbåtar. Efter detta svalnade intresset hos dem som så gärna velat bygga nya båtar och vi övriga tyckte att det var bättre att ägna energi och tankemöda åt att rädda de gamla båtarna.

Räddä Vraken

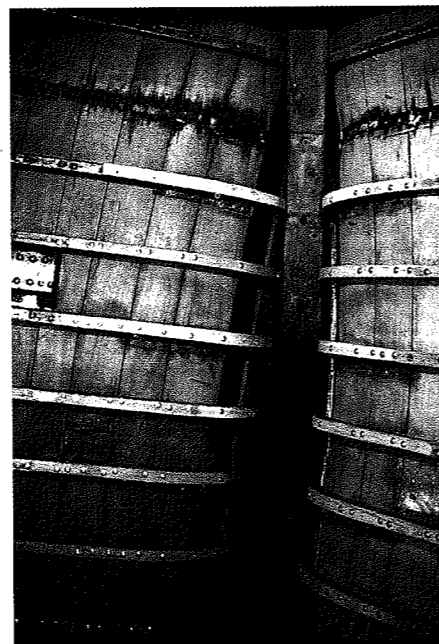
Det stod klart att det skulle finnas båtar, som var i ytterst dåligt skick och vars ägare var av den kalibern att båten riskerades att brännas på majbålet. Svenska 5m Förbundet beslöt att dessa femmor måste räddas. Upptäcker vi



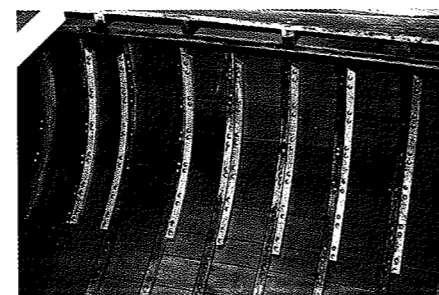
Rosita S44 var i ett bedrövligt skick med runt 5 avbrutna spant och på ett par ställen under vattenlinjen hindrade bara lite spackel och färg vattnet från att tränga in igenom hål stora som ett tummavtryck.

femmor som passar in på ovanstående beskrivning, tar vi hand om båten antingen för att förmedla henne till någon som är intresserad av att starta renovering eller för att renovera henne i förbundets regi.

Tack S68 kunde vi förmedla till Göran Wickström som många känner som



Att Rosita befann sig över vattenytan får betraktas som ett litet under.



Svenska 5m förbundet beslöt att dessa femmor måste räddas.

skeppare på Bimbo S31. Göran som även renoverat Jalk S43 åt sin bror är nu i full färd med byte av bottenplanka och bottenstockar. Kanske får vi se Tack som har rykte om sig att vara en snabbseglare i Sandhamn 1997.

I ett skjul på en liten båtklubb på Söder i Stockholm träffade vi på Rosita S44. Hon var i ett bedrövligt skick med runt 50 avbrutna spant och på ett par ställen under vattenlinjen hindrade bara lite spackel och färg vattnet från att tränga in igenom hål stora som ett tummavtryck. Att hon befann sig över vattenytan får betraktas som ett litet under. Höstupptagningen hade skett i största hast i mitten av november och vid mastavtagningen hade ägaren slitit mastfoten ur däckets hellre än att lossa bulden som höll masten i foten. Vi fick löfte av varvschefen att få ha kvar båten i skjulet och beslutade då att påbörja renoveringen av Rosita. Med lite sparat, sponsorer och all möjlig hjälp från medlemmar samt några duktiga personer som inte är utbildade båtsnickare men som gör ett gediget arbete undet vår ledning blir nu Rosita som ny. Med hjälp av en del tricks fick bordläggningen tillbaka sin riktiga form. Sedan kunde de brutna spanten repareras. Ny byts dåliga bord, bottenplanka, bottenstockar och akterstäv. Kölbultarna av brons var i perfect skick. Sedan kommer turen till däck där ruffen förstas redan är bortsågad.

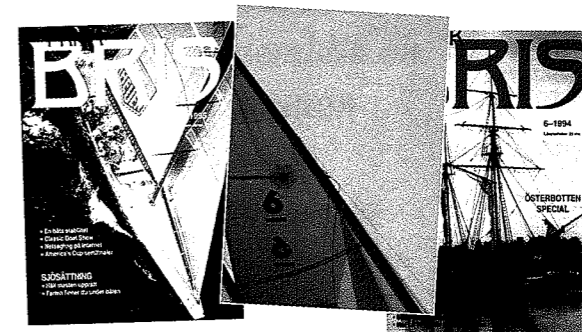
Efter framgången med ovanstående projekt har vi nu blivit anförtrödda Snoy S95, som raskt förfallit sedan hennes ägare flyttade till Australien för fem år sedan.

Kändisar seglar igen

I detta sammanhang passar det också bra att berätta om Rödnäbba S80 och Liss-Gun IV S69 även känd som Rano och Panta Rei. Liss-Gun IV har under åren haft många fina framgångar men efter att ha slitit sig under en höststorm och då fått både bruten mast och skador i bordläggningen hamnade hon i en gammal lada. Den som är

skrockfull tycker förstås att olyckan är en naturlig följd av namnbytena. Genom ett lagom stort hål i en av ladans inre väggar stacks akterskeppet in för att Liss-Gun skulle rymmas. Där blev hon liggande och ägaren gjorde inget åt henne men vägrade samtidigt att skilja sig ifrån henne. Hösten 94 lyckades Gert Kaiser efter mycket övertalning få köpa henne och efter en grund-

lig renovering kunde vi i somras se henne segla för första gången på cirka 15 år. Aven Rödnöppa, som väckt mycket uppmärksamhet en gång i tiden, har legat länge på land och Janne Gustavsson har under två vintrar bytt spant, kölplanka, bottenstockar mm och till sommaren får vi se henne segla för första gången på tio år. En fröjd!



MÅNGA GODA SKÄL ATT PRENUMERERA PÅ FRISK BRIS

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

PRENUMERATIONSKUPONG

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

- Var vänlig skicka mig inbetalningskort.
Jag vill ge Frisk Bris som gåva
 Vänligen skicka mig också ett presentkort

NAMN _____

ADRESS _____

POSTNR. _____

TELEFON _____

SEGELFÖRENING _____

mR Magazine 1996

Mottagaren
betalar
portot

FRISK BRIS

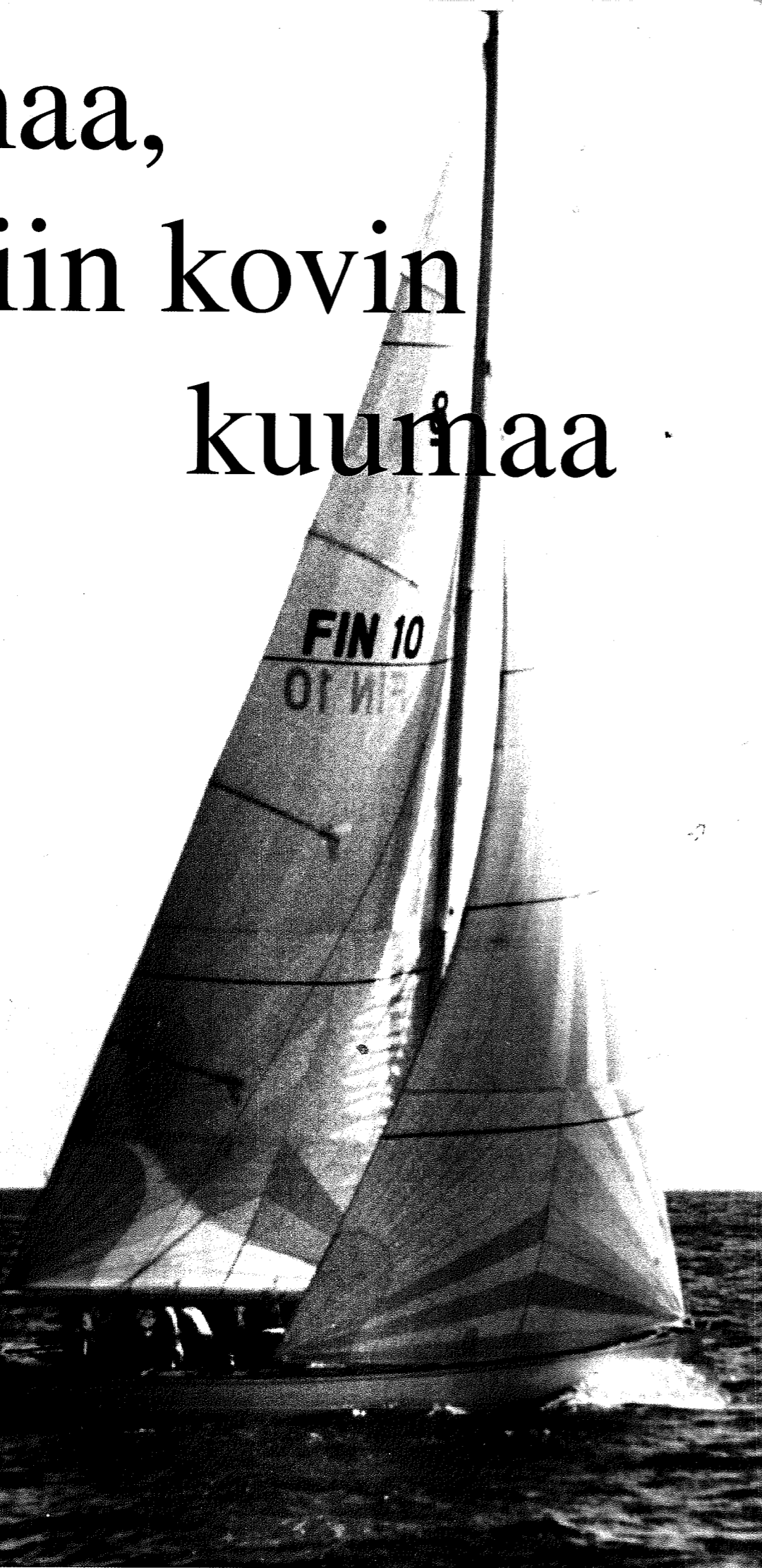
SVARFÖRSÄNDELSE

Avtal 00100/2234

00003 HELSINGFORS

FRISK BRIS är den enda finlandssvenska båttidskriften, den äldsta i Norden. Brisen utkommer med sex nummer per år, fyra under våren och två under hösten. Prenumerationspriset för en årgång är 200 mark. Maj-Len Lundgren på vår läsarservice står till tjänst med inbetalningskort.
Telefon (90) 5495 5511
Telefax (90) 5495 5577

Kuumaa, niin kovin kuumaa



Kolme suomalaista kasia hollannin MM-kisoissa.

Samuli Vapaasalo

Kilpailujen ajankohta oli purjehtijoiden kannalta otollinen. Elokuun ensimmäinen viikko oli kuulemma yksi helteisimmistä viikoista, hollantilaiseen miesmuistiin kirjattujen tietojen mukaan. Kuuma viikko takasi suomalaisille purjehtijoille mahdollisuuden kokea, miltä tuntuu kryssiä ilman paitaa, ja kun vettä lentää sitladaan niin suusta ei välittömästi purkaudu ärräpäitä.

Suomalaisista venekunnista FIN 10 LARAn miehistö oli saapunut paikalle jo hyvissä ajoin pari viikkoa etukäteen, ikäänkuin tutustumaan seutuun. Tämä näkyikin sitten kilpailuviikon aikana täydellisenä suvereniteettina kaupungin yöelämässä.

GRAAK

Medemblikin kaupunki on purjehtijoille varsin tuttu. Vuosittain siellä järjestetään useita regattoja, joista kuuluisin lienee SPA-regatta. Medemblik tarjoaa melko tasaiset sääolosuhteet kilpailuun Ijsselmeer-järvellä. Ijsselmeer on kauttaaltaan noin viiden metrin syvyinen lätäkkö, joka rajoittuu etelässä Amsterdamiin ja pohjoisessa noin 50 kilometriä pitkään Afsluiddijk-patoon.

Merkillepantavaa on, että Ijsselmerissä ei ole yhtään saarta. Tämän melko laajan vesipinnan puhkaisevat vain neljä tuulimyllyä, jotka pitävät pohjanmeren vedet poissa Hollannista, sekä suurehko fleetti useita euroopan valtioita edustavia purjeveneitä.

Ijsselmerin saarettomuus ja kohtalaisen matala syvyys tarjoaa Pohjolan kivikoissa kilpailemaan tottuneille mainioita kokemuksia tuulen käyttäytymisestä sekä melko voimakkaasta ja terävästä aallokosta. Shiftit Ijsselmerillä olivatkin mitä mielenkiintoisimpia. Pääsääntöisesti kannatti liikkuu

*Kasien MM-Kisat -95
olivat Medemblikissä
Hollannissa, 1-6
elokuuta. Medemblik on
hollantilaisittain
suurehko
purjehduskeskus ja
Jongert veneveistämön
kotikaupunki.
Suomalaisia kasipiirejä
oli kilpailuissa
edustamassa kolme
venekuntaa, sekä laaja
hang-around osasto.*

rantaa kohden tuulta hakemaan, paitsi iltapäivällä, jolloin olisi ilmeisesti kannattanut tehdä jotain muuta.

Silmäniloa

Kasi-armada esittäytyi Medemblikissä neljäntoista veneen vahvuisena. Suomalaisia veneitä oli mukana kolme: Matti Rajalan FIN 10 Lara, Sex Gubbar syndicaten FIN 12 Iroquois, sekä naantalilaisen Team Moominworldin säännöllisesti vuokraama SWE 43 Spirit of Naantali. Ranskalaiset olivat mukana neljällä veneellä, joista kolme SIRA-cupissa. Hollantilaisia veneitä oli neljä, Belgiasta yksi, ja yksi Ruotsista: Lars Widénin Tamara. Moderneista kaseista uusin US 36 Natural oli myöskin tullut jenkeistä kilpailemaan.

Veneille oli varattu laituripaikat siten, että yleisöllä oli erittäin hyvät mahdollisuudet seurata kilpailijoiden radalle lähtöjä ja rantautumisia, sekä myös normaalin iltakävelyn lomassa tulla pällistelemään nuorten urheilijoiden palautumista kisapäivän jälkeen muutamalla tuopposella. Suosittua oli myöskin vieraisissa veneissä istuskeleminen sekä klassiset virkistytymispuulahdukset vanttivessareissuilla.

Fyrkkaa kehiin

Kaseja on viime vuosina hankittu Eurooppaan melko runsaasti. Kanadalaisesta R.S.Y.C:stä parin vuoden sisällä ostetuista kaseista kolme oli tällä kertaa lähtenyt MM-kilpailuihin. Yksi Suomesta, yksi Hollannista ja yksi Ranskasta. Saksalais-amerikkalainen Andreas Trost oli tehnyt huomattavan työn kunnostaessaan Kanadasta ostamansa ruuhan kilpailukykyiseksi Wyvern-nimiseksi kasiveneeksi. Kunnostustyö oli pääsääntöisesti tapahtunut käyttämällä hyväksi Harkenin katalogia ja taskunpohjalle jääneitä ylimääräisiä pelimarkkoja.

Uusia purjeita näytti olevan hankittu vähän isommalla budjetilla, kuin kotimaisella kasi-touhulla on ollut tapana. Hollantilaiset ja ranskalaiset purjenuolajat olivat saaneet tehtäväkseen valmistaa uusia kasi-purjeita rekkalasteittain. Läpikuultavia mylareita ja kirkkaan keltaisia kevlareita oli varmasti hauska repiä kaupan paketeista toinen toisensa perään. Suomalaisalusten purjevalikoinnit olivat tehty huomattavasti huolellisemmin, eikä näin ollen viikon aikana tullut juuri tarvetta ottaa uusia rättejä edes esiin.

Purjehdus – urheilu

Kilpailun alkajaisiksi jouduimme ikäväksemme toteamaan, että Sveitsistä

hankittu mittamies totesi *Tamaran* isopurjeen liian suureksi. Lars Widénin mielestä oli humoristista, että samalla purjeella oli vasta purjehdittu Sandhamnin ja Helsingin MM-kilpailut. Onneksi *Iroquoisilta* löytyi käyttökelpoinen isopurje lainaan, jottei Widénin matkapurjehdus Ruotsista asti mennyt aivan hukkaan.

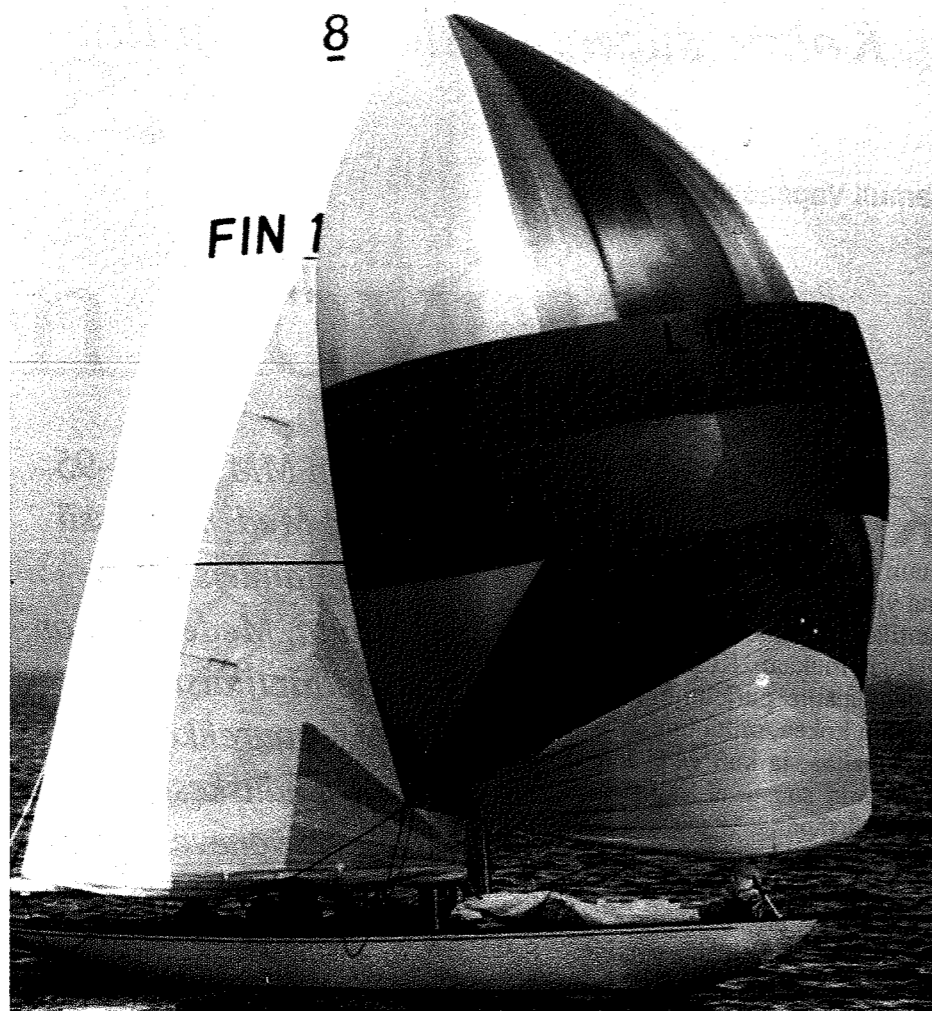
Kilpailut osoittivat luonteensa jo Fun-Race päivänä, jolloin huomattiin ranskalaisen KC 3, *Vision of Sebago*-veneiden ylivoimaisuus SIRA-Cup luokassa. *Visionin* miehistö osoitti selkeästi lauseen "harjoitus tekee mestarin" paikkansapitävyyden. Kasin purjehdus jollatavalla näytti olevan osaavissa käsissä varsin tehokasta. *Lara* tosin yritti eräänäkin päivänä vähän peitellä, mutta ranskalaiset eivät tuntuneet ottavan sitä kovin vakavasti.

Visionin perässä tuli useimmiten *Wyvern* tai ranskalainen *Cutty Tou*, ja seuraavista sijoista kamppailivat joko *Lara* tai hollantilaiset *Wanda* ja *Maribell*.

Wanda on vene, joka on osa IEMAN edellisen presidentin Joost van der Postin projektia ostaa kaikki käsillä olevat kasit Hollantiin. Samaa tietä oli tullut Joostin oma *Zilverwiek*, joka aiemmin tunnettiin ruotsalaisena *Silvervingenä*, *Wyvern IV* ja Suomesta ostettu *Pinuccia*, joka oli kyllä paikalla, muttei miehistön puutteesta johtuen kilpailullut.

Toimiiko vaiko ei

Kilpailun järjestelyt oli jaettu K.Z. & R.V Hollandian ja ammattimaisen kilpailujärjestäjän Teylinger Relatie & Prospect Managementin kesken. Ammattimaisesta kilpailujärjestämisestä kertoi omaa kieltään se, että kaikki oli kovasti hintavaa mutta toisaalta pienimuotoista. Suomalainen talkooperinne tuntui olevan vierasta, ja viikon varrelle järjestetyistä sosiaalisista tapahtumista jäi vähän kylmähkö maku. Iltojen suurimmat riemuhetket olivatkin koettavissa lähinnä suomalaisten järjestämissä varjobileissa, jotka saattoivat tapahtua miltei missä tahansa, miltei miten tahansa.



Täysi kymppi

Radat oli hoidettu hyvin. Kilpailujärjestäjä, osin ilmeisesti kilpailijoiden myötävaikutuksella, oli päätnyt banaanirataan, joka osoittautui, kovasti kääntyilevän tuulen takia varsin hyväksi ja käyttökelpoiseksi. Mainion lisän toi erääksi päiväksi järjestetty lenssikisa rantaan, jossa koko kasi-~~at~~mada paineli lipulta spinnuilla kohti Medemblikin kaupunkia. Epävirallinen kilpailu oli mainiota seurattavaa rantaan kerääntyneille katsojille.

Myös tulospalvelun hoitaminen sujui varsin mallikkaasti hollantilaisilta. Ennen rantautumista oli jo koukattu matkalta tulosprintit, eikä varsinaisia seremoniallisia tulosten odottamisia tarvittu. Tämä mahdollisti kilpailun jälkeisen palautumisen aloittamisen jo varsin hyvissä ajoin.

Ja tulevaisuuteen

Kilpailumatkan suurin hyöty oli ehdottomasti mahdollisuudessa tutustua

eurooppalaisiin kasipiireihin. Kansainväliset purjehduskontaktit ovat kullannarvoinen asia kehittyville purjehtijoille.

Taso, jolla muut eurooppalaiset purjehtivat, ei ole suomalaisilta täysin saavuttamattomissa, mutta kunnollisen harjoittelun ja veneiden vähydestä johtuvan kilpailun puutteen takia ei ole vielä mahdollista nousta kärki-kamppailuihin.

Ensi vuoden MM-taistot käydään Sodus Bayssa, New Yorkissa. Lienee selvää, ettei juuri kovinkaan moni eurooppalainen venekunta tule osallistumaan niihin taistoihin. Voisi siis olla aiheellista herättää keskustelua jonkintasoisten EM-kilpailujen järjestämisestä, koska MM-kilpailuja ei tänne päin tulla saamaan ennen vuotta -98. Ennen sitä olisi hyvä seurata myös eurooppalaista kasipurjehdusta, jotta suomalainen taso voisi kehittyä eurooppalaisen tason mukana.



Kuumaa, niin kovin kuumaa...

K.Z. & R.V. HOLLANDIA

INT. 8 METRE

Pl	Sailno	Club	R1	R2	R3	R4	R5	R6	Helms man/Crew
1	USA 36	USA NATURAL	1	2	2	1	4	2	Hank Stuart
2	FRA 61	FRA LA FAYETTE	2	1	1	PMS	5	1	Jacques Mazet
3	CAN 3	FRA VISION OF SEBAGO	3	4	4	PMS	2	3	Eric Mallet
4	SWE 43	FIN SPIRIT	5	DSQ	3	3	1	5	Jarl Holm
5	FIN 12	FIN IROQUOIS	4	3	DNF	2	6	4	Bertel Paulig
6	FRA 25	FRA CUTTY-TOU DSQ	6	6	5	3	7		Alain Minos
7	NED 8	NED WYVERN IV	7	5	5	4	7	6	Fred Imhoff
8	NED 5	NED WANDA	8	7	8	7	12	8	Bouw van Wijk
9	NED 4	NED MARIBELL	11	8	7	6	8	10	Jos L.M. Frutiger
10	FIN 10	FIN LARA	6	9	9	DSQ	9	9	Matti Rajala
11	FRA 7	FRA HISPANIA IV	10	12	10	11	11	13	Tannequy Raffray
12	NED 2	NED ZILVERWIEK	9	10	DNC	9	13	14	
13	BEL 16	BEL ILDERIM	13	11	DNS	8	14	11	Marc Busschots
14	SWE 8	SWE TAMARA VIII	12	DNF	DSQ	10	10	12	Lars Blomgren

WORLD CHAMPIONSHIP

FINAL RESULTS WITH 1 DISCARD

Tilaa saman tien!

SEXORNAS JAKT-kirjan toinen painos on tilattavissa suoraan Suomen 6mR-liitolta. Kirja on huomattavasti

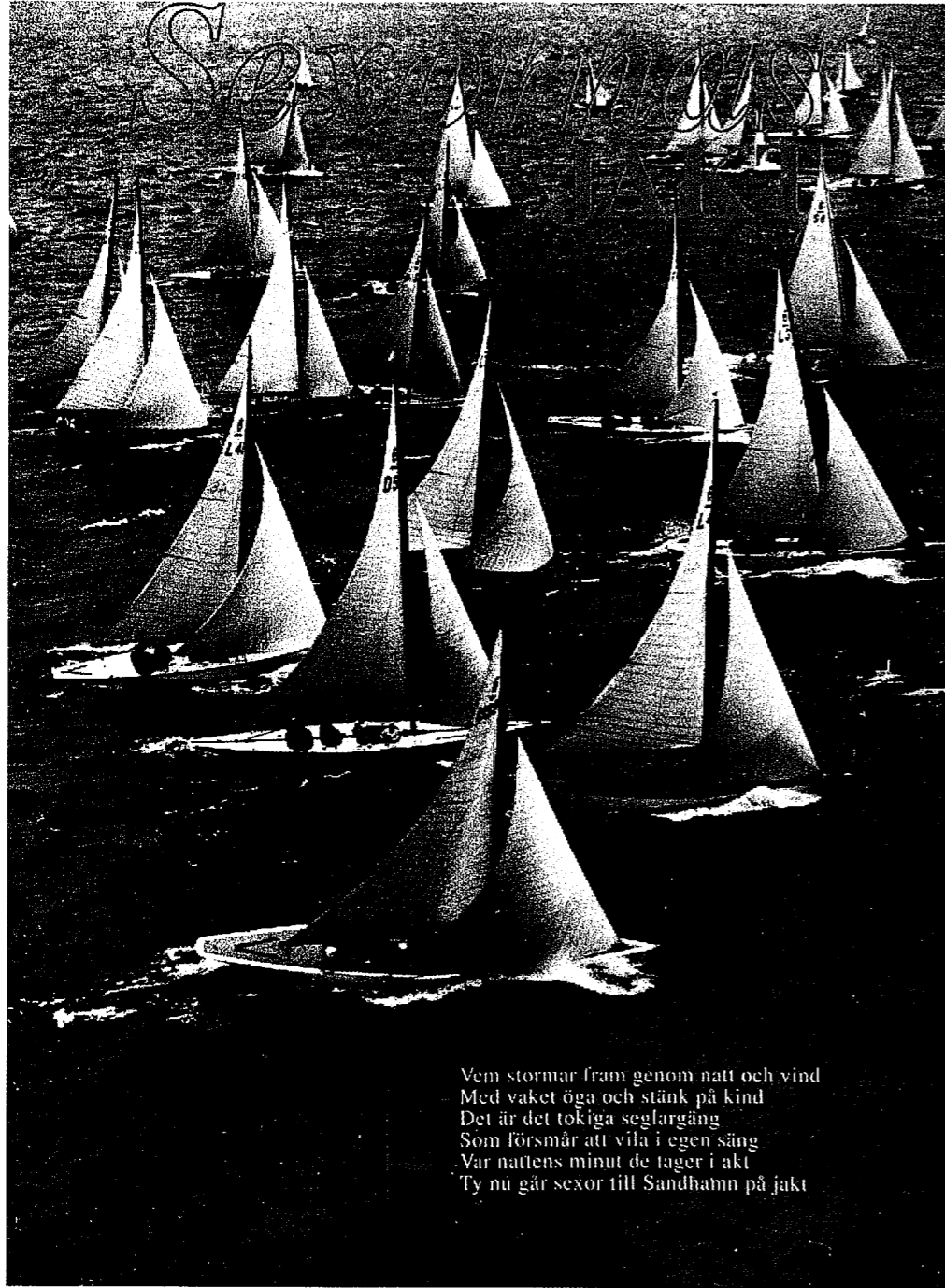
laajempi kuin ensimmäinen painos.

Mukana on nyt kaikki pohjoismaiset venerekisterit ja -suunnittelijat. Ulkoasu noudattaa ensimmäistä painosta, mutta kirjassa on viisikymmentä uutta sivua, yhteensä 228 sivua. Kuvia ja piirroksia on 171, näistä uusia tai uusittuja on seitsemänkymmentä seitsemän.

Tilaukset osoitetaan liiton puheenjohtajalle Roni Sakselle. Ronin tavoit-

taa puhelimesta 950-5540759, kotinumero on 90-3433134. Faksinumero 90-787311, tai sitten kirjeitse osoitteella Roni Saksi, Ulappasaarentie 4 C 63, 00980 Helsinki

Kirjan hinta on 250 markkaa. Postiennakolla tilattaessa tulee lisäksi postimaksu 36 markkaa. Kirjaa on saatavilla myös hyvinvarustetuista kirja-kaupoista sekä ProSailor Oy:stä Veneentekijäntie 7, Lauttasaari.



Vem stormar fram genom natt och vind
Med vaket öga och stänk på kind
Det är det tokiga seglång
Som förmår att vila i egen säng
Var nattens minut de tager i akt
Ty nu går sexor till Sandhamn på jakt

Gastiliitto tiedottaa:

Arvostetun miehistöetujärjestön Gastiliiton kansainvälisen sisarseura International Boatnigger Association (IBNA) on muistanut härmäläisiä kollegojaan lähettämällä järjestön uudet säännöt. Aluksi muutama määrittely:

Boatnigger (BN)

Somebody who takes care of and sails racing or sometimes cruising boats, and gets paid for doing that. Managing personnel onboard, i.e. skippers, watchcaptains and navigators are not considered BNs.

International Boatnigger Association (IBNA)

A very loose organisation of BNs, which holds its daily, weekly, monthly and annual meetings in pubs and restaurants.

General rules:

1. A BN never wears socks
2. BNs never dance
3. A BN never makes love, he/she has sex
4. BNs never go to sleep, they pass out
5. BNs never fall in love, they are just horny
6. BNs are seldom smart, but they can lift heavy things
7. BN's relief = no brain, no headache
8. A BN never consumes alcohol during a race

Kansainväliseen kanssakäymiseen tarkoitettuja sääntöjä ei luonnollisesti sellaisenaan voida soveltaa kotimaan kamaralle. Suomen Gastiliitto kehottaakin kiinnittämään erityisesti huomiota seuraaviin seikkoihin. Ensiksi, boatniggerin kotimainen vastine eli ammattitaidoton lainagasti ei milloinkaan saa palkkaa korvaukseksi palveluksistaan. Ja toiseksi, keskiolutta, pilssiryppyä ja muita vastaavia tuotteita ei lasketa alkoholiuomiksi (ks. sääntö 8).



Nyt parhaat purjehdus-
katon
altta: **MUSTO**

HENRI LLOYD

Helat ja
vinssit: **HARKEN**
RUTCERSON

Tutut laatutuotteet katsastus-
varusteista elektroniikkaan:

CE-merkityt
liivit: **Rymaco**

Köydet kiinnityksestä
vaativaan kilpailuun: **ROBLON**

Helppokäyttöiset
6-kanavaiset GPS:t: **PHILIPS**
ap navigator

Network, Hydra ja
Hercules mittaristot: **B&G**

Pilssi-, paine-, kiertovesi-
pronssi ym. pumput: **JOHNSON PUMP**

Varustelutarvikkeet
akusta keulapotkuriin: **VALVE**

Ja paljon muuta ...

Tervetuloa **ProSailor**

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

Viisvitosten MM-kilpailut Hangossa



Henry Ericsson, Matti Muoniovaara

Viisvitosten 33:nnet maailmanmestaruuskilpailut alkoivat 8. elokuuta Hangossa. Luoteistuulta oli noin 5–7 m/s, mutta sadepuuskissa tuuli kohosi jopa 12 m/s:iin, mikä aiheutti erilaisia haavereita. Päivän ensimmäisen purjehduksen hallitsi edellisen vuoden maailmanmestari, sveitsiläinen Dominique Lauener. Hän johti alusta alkaen ja venytti loppua myöten n. kahden minuutin kaulan Suomen Henrik Dahlmaniin. Jenkki Glen Foster otti varman kolmossijan. Neljännelle sijalle kipusi professori Gullichsenin tiimi, lempinimeltään "kaksi ukkoa ja yksi poika". Norjan varma Kalle Nergaard korjasi viidennen sijan. "Antiikkiluokan" voitti Matti Muoniovaaran kaunis puuvene "Chaje 3".

Valitettavasti kova keli teki tepposen eräälle kotimaiselle toivolle. Erik Aikala joutui keskeyttämään, kun keulaharuksen kiinnitys kannen alla petti. Haaveri oli sitä luokkaa, ettei sitä voitu korjata päivän toiseen lähtöön. Nopea, upouusi bahamalainen vene kärsi samantyyppisiä förstaagivaurioita. Onneksi veneen rakentaja, sveitsiläinen Steinmayer, oli Hangossa, joten toivottavasti takuu oli vielä voimassa. Päivän toisessa lähdössä Yhdysvaltojen Glen Foster näytti toipuneensa

edellisen viikon Kultapokaalikomelluksista. Hän ampaisi heti kärkeen ja piti tyynen rauhallisesti Sveitsin Lauenerin ja Norjan Nergaardin takanaan, vaikka tuuli kuinka heitteli. Henrik Dahlman otti shiftit vähän väärin ensimmäisellä luovilla, kääntäen kuudentena, eikä hänen tunnettu myötätuulivauhtinsakaan nostanut häntä pidemmälle kuin neljännelle sijalle. Päivän huippuedon suoritti Peter Tallberg poikineen (Mathias ja Andreas), kun hän sadekuuron iskiessä ja näkyvyyden pudotessa pohjalukemiin nousi kymmenenneltä sijalta jopa viidenneksi. Kyllä vanha ketu vielä konstit osaa. Antiikkiluokassa vain Caro 7 purjehti maaliin. Chajen puomisarana petti viimeisellä lenssillä jiiptatessa 15 sekuntimetrin tulessa ja vene hinattiin satamaan. Caro 6 ja Remi olivat menneet liian kovan merenkäynnin vuoksi satamaan jo ennen starttia.

Sveitsiläinen ote pitää Hangon MM-kisoissa

Seuraavana päivänä kolea ja vaihteleva 9–11 m/s:n luoteistuuli aiheutti tulkintavaikeuksia myös suomalaisille purjehtijoille. Sveitsiläiset "kello-

sepät" tekivät tarkkaa työtä 1. luovilla, kärjessä sijoilla 1-2-4 Wilke-Lauener-Marazzi. Vain USAn Foster mahtui väliin 3. sijalle. Sinivalkoiset osakkeet olivat pohjalukemissa: Dahlman 6., Aikala 8. ja Gullichsenin peräti 14. sijalla. Wilke ja Lauener jatkoivat kissanhännänvetoa johtopaikasta. Pelissä oli myös merkkitaistelu. Wilke rakentaa työkseen maanmiehensä Sebastien Schmidtin suunnittelemaa veneitä, kun taas Lauenerin vene on Melgesin rakentama jenkkipone. Lauenerin veneessä olikin mukana vauhdinpitäjänä kuuluisan Buddy Melgesin poika Harry. Viimeisellä luovilla Wilke tulkitsi shiftit paremmin, ja otti paukun 15 sekunnin erolla Laueneriin. Wilkelle varmaan mielihyvää tiistain hylkäämisen jälkeen.

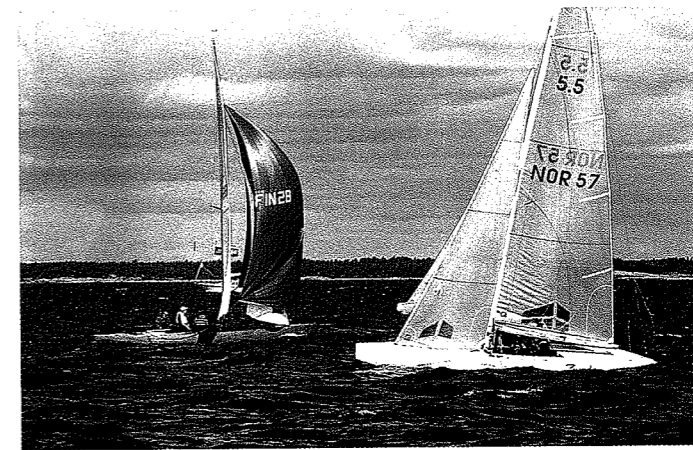
Suomen Henrik Dahlman nousi tansa mukaan loppua myöten kentän läpi, ja ohitti viimeisellä luovilla Yhdysvaltain Glen Fosterin, tuloksena hyvä kolmas sija. Päivän pohjanoteerauksen teki Norjan Kalle Nergaard, joka veikkasi kaikki luovit väärin ja joutui tyytymään kymmenenteen sijaan. Päivän toisessa kilpailussa parhaan lähdön otti yllättäen Matti Muoniovaara "vanha rouva" Chaje 3:lla. USAn Glen Foster otti pian johdon

käsiinsä, ja silloin pirukaan ei pääse kokeneen pörssi-meklarin ohi, voittihan hän mm. olympiakultaa Tempest-luokassa.

Henrik Dahlman nousi myötätuulella kakkoseksi, vaikka ongelmia oli spinnun nostossa. Hän onnistui pitämään sijoituksen maaliin saakka, vaikka "alpinistit" Marazzi ja Lauener puhalsivat niskaan. Nergaardin hoksottimet olivat taas kunnossa, ja Kalle otti viidennen sijan, ennen Sveitsin Wilkettä.

Puupiironkien riemua – kotimaiset klassikat päihittivät ulkomaiset uutuudet

5.5-metrinen MM-kisat jatkuivat torstaina Hangossa. Harvinainen luoteistuuli senkun jatkui toista viikkoa. Latu oli rypyyinen, mereltä vanhaa maininkia. Päivän lähtö oli tasainen, kaikki veneet ylittivät linjan 3 sekunnin sisällä. Sveitsin Lauener ampaisi tuttuun tapansa kärkeen, ja johti joka merkil-



Caro VII ottamassa klassikkoitten MM-kultaa.

lä. Jenkki Foster puhalsi niskaan, mutta ei löytänyt ohituspaikkaa, ja joutui 6 sekunnin päästä katsomaan sisarveneensä peräpeiliä.

Suomen Henrik Dahlman oli lähes kolme minuuttia kärkikaksikon perässä. Erik Aikala haisteli jo pronssipaikkaa kisan puolella välissä, mutta putoosi loppusuoralla takaisin kuudenneksi.

Päivän jymypaukku oli 60-luvu veneklassikkojen, Caro VII:n ja Chaje III:n suoritus viimeisellä luovilla. Ne ohittivat fiksulla reittivalinnalla Eng-

lannin ja Australian tuli-tuoreet Kultapokaaliliveet.

Kaikkea kunniata Mikko Marelle ja Matti Muoniovaaralle, jotka aistikaasti ovat entisoineet nämä Jussi Nemeksen Vatorin telakalla rakentamat puukaunottaret. "Halkopinot" ohittivat "muovipurkit", kas kummaa!

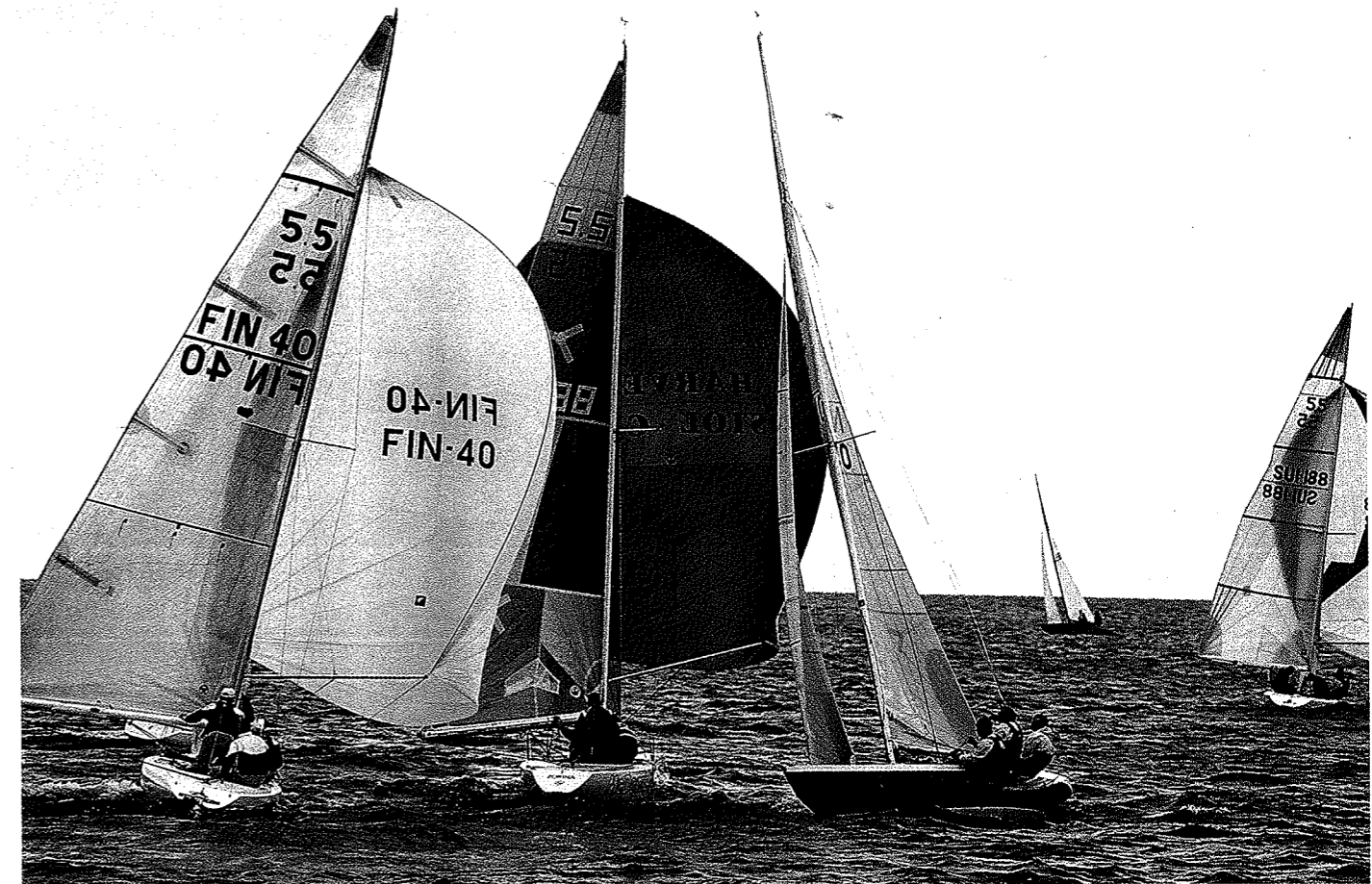
Miltä MM-pistetilanne nyt näytti?

Viisi purjehdusta oli ajettu, kaksi jäljellä. Seitsemästä suorituksesta sai pyyhkiä heikoimman pois. Juusto-

maan Lauener oli johdossa, kintereillä jenkki Foster. Molemmilla oli kaksi ykkössijaa, Dahlmanilla ei yhtään "piikkiä".

Jos Dahlman onnistuisi voittamaan kaksi viimeistä lähtöä, tämä ei vielä riitä. Sen lisäksi Lauenerin olisi oltava 4:s tai huonompi, ja Fosterin 3:s tai huonompi, molemmissa loppulähdöissä. Tämä ei kuulostanut kovin todennäköiseltä, valitettavasti.

Seuraavana päivänä tiesimme enemmän.



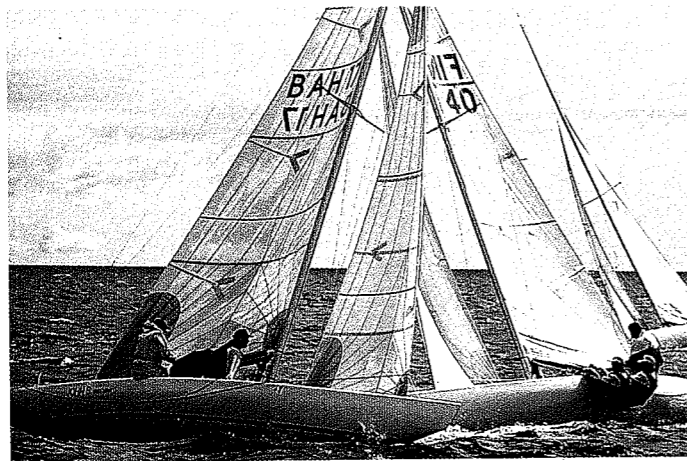
Säpinää poijulla.

Foster ja Lauener tasa- pisteissä ennen finaalia

Viimeistä edellisenä päivänä tuuli puhalsi lähtöhetkellä pohjoisesta, siinä 5-6 m/s paikkeilla. Purjehduksen aikana tuuli kääntyi asteittain länteen. Pirteä purjehduslautakunta Willy von Koskulin ja Tore Strandbackin johdolla joutuivat siirtämään tuulen puolen poijua joka luovin alussa.

Vanha olympiakonkarimme Peter Tallberg otti parhaan lähdön, ja lähti rannan suuntaan hakemaan "Bulevardin puuskaa". Temppu onnistui, ja Tallbergin perhe kiersi luovipoijun ykkösenä, perässään Erik Aikala, joka oli käyttänyt samaa reseptiä. Kärkiporukka joka oli valinnut "Koneiston imun" länsipuolella oli jäänyt selvästi: Lauener 5. sijalla, Dahlman 6:s ja Foster 7:s.

Myötätuulella uudet veneet puhalsivat Tallbergin ohi ja poijulla Nergaard käänsi ykkösenä, kintereillä Dahlman, Aikala ja Lauener. Toisella luovilla Dahlman kokeili rantareseptiä ja



Bob Symonetten tyylinäyte.

lähti yksin Täktomin lentokentän suuntaan, mutta pipariksi meni.

Nergaard ja Foster olivat pysytelleet radan länsipuolella tuulen kääntyessä sinnepäin, ja vetivät lähes 2 minuutin kaulan Dahlmaniin. Viimeisellä luovilla Foster tyhjensi koko niksipussinsa päästäkseen Nergardin peitosta, mutta norjalainen vihanneskauppias pysyi tarkkana kuin porkkana. 20 vastakäänöksen jälkeen Nergaard ylitti linjan 36 sekunnin etumatkalla. Fosterin päävastustaja lähestyi koko ajan hymyillen, mutta jäi vielä 19 sekuntia.

Dahlman joutui tyytymään nelossijaan, ja oli siten poissa MM-kultataistelusta. Erik Aikalan uiva hampurilaiskioski (kyljessä lukee Mc Donalds) oli neljäntenä, mutta putosi loppusuoralla kuudenneksi. Tallberg & Kni nousivat taas hyvälle seitsemännelle sijalle, ja kerhokaverit Gullichsen & Kni jäivät taakse, eli: "Kolme Seppää" päihitti "Kolme Setää", näin stadilaisittain.

Pistetilanne MM-kisan finaaliapäivänä oli todella tasainen. Kun heikoin purjehdus laskettiin pois, tiimi Lauener-Melges-Stritt ja tiimi Foster-Covell-Larson olivat tasapisteissä. Molemmilla oli kaksi ykkössijaa, kaksi kakkossijaa ja yksi kolmas sija. Mutta Lauenerin heikoin oli 3:s, Fosterin 4:s.

Tämä tarkoitti, että Lauener voi taktikoida häiritsemällä Fosterin purjehdusta niin, että molemmat putoisivat kärjestä. Silloin Lauenerin kolmossija astuisi voimaan, ja voitto menisi Sveitsiin. Ihan sallittu temppu, mutta harvoin nähty tässä herrasmiesten luokassa, vai miten kävi???



Glenn Fosterin huuto.

PMS Print Oy

PAINAVAA PALVELUA

PMS Print Oy, Lönnrotinkatu 32 D, 00180 HELSINKI
Puh 90-621 4022, Fax 90-601 072

Tyyri Foster taktikoi 5.5 MM:n voiton

Viisvitosten MM-kilpailut päättyivät lauantaina. Aamu alkoi harmaana ja koleane, sumua riitti, tuulesta ei tietoaakaan. Vähän ennen klo 12 lähtöhetkeä sää selkeni, ja varovainen länsituuli alkoi viritä.

Veneiden lipuessa lähtölinjalle tenttasimme voittajaehdokkaita. Lauenerin miehistö veti kannella sikeitä. Päivän taktiikasta Lauener totesi välttelevästi että "aiomme ruskettua". Fosterin porukka sensijaan oli linjalla viritämässä rikiä. Päiväkäskey oli selvä: "Aiomme voittaa lähdön, ja sen jälkeen johtaa joka merkillä. Tämä taktiikka on purrut hyvin ennenkin", kertoi 65-vuotias Foster. Tavoitetasossa vähän eroa, siis 3 minuuttia ennen lähtöä Foster ja Lauener alkoivat kiertää toisensa, parhaimpaan parikilpailutyylisiin. Minuutti ennen paukkua Foster vetäytyi kierroksista ja lähti kohti linjaa. Hän ehti häidin tuskin linjalle, ja sai vapaan lähdön. Lauener myöhästyi ja joutui hitaampien veneiden peittoon lähdössä. Luovilla Dahlman ja Aikala suunnistivat maihin. Alussa tämä näyt-

ti täystuhoreseptiltä, mutta vähitellen tuuli voimistui radan oikealla puolella, ja kaksikko käänsi luovimerkin hyvässä johdossa. Foster ja Lauener olivat pysytelleet varovaisesti keskellä, toisinaan kyttäillen, ja käänsivät tahmeasti viitos- ja seiskasijoilla. Näillä lukemilla kulta menisi Sveitsiin. Myötätuulella Gullichsen & Co leikkasivat ulos-

päin, ja nousivat rajusti yhdeksänneltä neljännelle tilalle. Foster ja Lauener eivät päässeet irti keskiporukasta. Ratkaisu tapahtui toisen luovin puolella välissä. Lauener oli liimautunut Fosterin päälle kuin postimerkki ikään, vasemmalla halsseilla. Nergardin tullessa oikeilla halsseilla Lauener joutui väistämään enemmän kuin Foster, ja



Jussi Gullichsen ja Addam-Addam.



hävisi puoli veneenmittaa väistöliik-
keellä. Lauener joutui heittämään
ulos ulapalle, ja Foster pääsi vapaana
jatkamaan. Kun veneet seuraavan ker-
ran kohtasivat, Foster oli jo noussut
kolmanneksi, Lauenerin lojuessa vielä
seiskanä. Näillä lukemilla jenkit veisi-
vät voiton. Foster nosti spinnun hyvin,
ja pyyhki ohi Marazzin. Loppukilpailu
muodostui paraatiksi, kärjessä Dahl-
man-Lundberg-Borenien, ja kakkose-
na Foster-Covell-Larson. Lauener
yritti vielä epätoivoista slaagia Tallin-
nan suuntaan, mutta putosi vielä sijoit-
uksen verran. MM-kullan kohtalo oli
siis selvä. Sankat katsojajoukot taput-
tivat, ja painoivat veneensä äänitorvia,
Glen Fosterin joukkueen ylittäessä
maalilinjan. Taktikko Morgan Larson,
Kalifornian kasvatti, nosti tähtilipun
peräharukseen, ja voimamies Mark
Covell avasi pullon kuplivaan. Formula
1-tunnelmaa parhaimmillaan. Perin-
teiseen kysymykseen "Miltä nyt tun-
tuu?" kaikui vastaus "It feels great,
man!"

Päivän hyviin saavutuksiin on oolan-
tilaisten voiton lisäksi laskettava myös
NJK-tiimin Gullichsen-Fazer-Mann-
strömin hieno nelossija, joka piti maa-
liin saakka.

Veneet

Kilpailuihin oli ilmoittautunut yhteen-
sä 18 venettä; 9 Suomesta, 3 Sveitsistä,
2 Norjasta, 1 USAsta, Bahamalta,
Australiasta ja Englannista. Veneet
purjehtivat kahdessa "luokassa", mut-
ta samassa lähdössä. Toisessa "luokas-
sa" olivat suomalaiset klassikot, jotka
oli rakennettu ennen 1970 voimaantul-
lutta sääntöä.

Sekä Kultapokaalissa että MM-kil-
pailussa parhaimmat veneet olivat
amerikkalaisen Doug Petersonin
suunnittelema ja Melgesin rakenta-
mia. Tämä Melgesin sarjavalmistei-
nen vene on viimeisen kolmen vuoden
aikana voittanut lähes kaikki tärkeim-
mät kansainväliset regatat. Joukossa
oli myös kolme sveitsiläisen Sebas-
tien Schmidin suunnittelemaa uutta
venettä. Yhden oli rakentanut Christof
Wilke ja kaksi muuta Josef Stein-
mayer. Nämä veneet olivat aika-ajoin
erittäin nopeita. Myöskin Australian
lain Murrayn suunnittelema Sic' Em
Rex oli nopea kun kaikki meni hyvin
ja reitin valinnat osuivat kohdalleen.
Uusin suomalaisvene Addam-Addam
oli myöskin nopea. Kaikki nämä vuo-
den 93 jälkeen rakennetut veneet näyt-

tävät olevan olevan vauhtioimainai-
suuksiltaan sama luokkaa. Sen sijaan
vuoden 89 Still-veneet Zorina, God-
dam ja Sindbad ovat jo valitettavasti
vanhentuneita. Varsinkin kun nykyään
purjehditaan 'banaani'-tyyppistä rataa
ero korostuu kun uudet veneet suunni-
tellaan nimenomaan tätä ratatyyp-
piä varten. Vanhalla kolmioradalla Still-
veneet olivat nimittäin erittäin nopeita
surffaajia slööreillä. Vanhat klassikot
Carot, Chaje ja Remi herättivät ansait-
tua huomiota. Niiden vauhti tuntuu pa-
ranevan edelleen hiljaisten vuosien
jälkeen. Ja ne ovat edelleen yhtä kau-
niita kuin loistokaudellaan 60-luvulla.

Purjevalmistajista ylivoimaisesti
suosituin oli amerikkalainen Melgesin
ja Sobstadin yhdistelmä. Heidän pur-
jeita mitattiin yli 50 kappaletta ja näillä
otettiin kulta ja hopea. Lisäksi Dahl-
man käytti heidän spinaakkereita. Toi-
sena suosikkina oli Elvström Sails
noin 20:llä mitatulla purjeella. Ame-
rikkalainen North oli seuraavalla sijal-
la 11:sta mitatulla purjeella (Dahlma-
nin pronssi). Northin erikoisuutena oli
3DL-"muotittu" laminoitu isopurje il-
man saumoja. Muita purjevalmistajia
olivat Hood, Europ ja Hard Sails.

Viisvitosten MM-kilpailut Hangossa 1995

Lopputulokset ja osallistujat

Tune Up

Osallistujia 13 venettä				tuuli m/s	05-Aug	05-Aug	06-Aug	06-Aug	pts 1 disc
Sija	#	vene	seura	perämies	nw 4 race 1	nw 4-7 race 2	sw 8-10 race 3	sw 11-13 race 4	
1	SUI188	Baba Jaga '94	YCSp	Christof Wilke	pms	1	2	1	3.50
2	FIN42	Addam-Addam '94	NJK	Johan Gullichsen	1	3	4	2	5.75
3	FIN38	Zorina '90	HSK	Erik Aikala	5	2	5	4	11.00
4	AUS55	Sic Em Rex '94	RSYS	Colin Ryan	3	6	10	5	14.00
5	FIN36	Sindbad '90	HSK	Heikki Laine	7	5	7	6	18.00
6	SUI193	Ali Baba '95	TYC	Bruno Marazzi	dnc	dnc	3	3	20.00
7	GBR38	Salamander IV '91	RYS	Jonathan Janson	4	7	9	dns	20.00
8	NOR40	Diamond Ring '78	KNS	Thomas Borgen	dnc	4	6	dnf	24.00
9	FIN26	Chaje 3 '64	HSS	Matti Muoniovaara	8	8	11	8	classic 24.00
10	FIN35	Goddam '89	NJK	Peter Tallberg	6	dnf	8	dns	28.00
11	SUI181	Odyssee Jr. '93	CVN	Dominique Lauener	dnc	dnc	1	dnf	28.75
12	BAH17	John B o.a. '95	NYC	Robert Symonette	2	dnf	dns	dns	30.00
13	NOR57	Zenda Corn '93	KNS	Kalle Nergaard	dnc	dnc	dnf	dnc	42.00

5.5m Maailmanmestaruus 1995

Osallistujia 14 venettä				tuuli m/s	08-Aug	08-Aug	09-Aug	09-Aug	10-Aug	11-Aug	12-Aug	pts 1 disc
Sija	Nro	vene	seura	perämies	wnw 5-7 race 1	nw 8-14 race 2	nw 9-11 race 3	nw 7-10 race 4	nw 6-8 race 5	nw 5-7 race 6	nw 3-6 race 7	
1	USA97	My Shout '93	SCYC	Glen Foster	3	1	4	1	2	2	2	10.50
2	SUI181	Odyssee Jr. '93	CVN	Dominique Lauener	1	2	2	3	1	3	8	11.50
3	FIN40	Dodotoo '93	ÅSS	Henrik Dahlman	2	4	3	2	3	4	1	14.75
4	NOR57	Zenda Corn '93	KNS	Kalle Nergaard	5	3	10	5	5	1	7	25.75
5	SUI188	Baba Jaga '94	YCSp	Christof Wilke	dsq	7	1	6	4	5	11	33.75
6	SUI193	Ali Baba '95	TYC	Bruno Marazzi	6	9	5	4	10	8	3	35.00
7	FIN42	Addam-Addam '94	NJK	Johan Gullichsen	4	6	7	9	7	9	4	37.00
9	FIN35	Goddam '89	NJK	Peter Tallberg	7	5	11	8	8	7	13	46.00
8	FIN38	Zorina '90	HSK	Erik Aikala	dnf	dns	6	7	6	6	6	46.00
10	FIN36	Sindbad '90	HSK	Heikki Laine	10	12	12	11	9	10	9	61.00
11	NOR40	Diamond Ring '78	KNS	Thomas Borgen	9	11	8	10	12	12	12	62.00
12	AUS55	Sic Em Rex '94	RSYS	Colin Ryan	8	10	9	13	13	14	10	63.00
13	GBR38	Salamander IV '91	RYS	Jonathan Janson	11	8	13	12	14	13	dns	71.00
14	BAH17	John B o.a. '95	NYC	Robert Symonette	dnf	dns	dnf	dns	11	11	5	72.00

5.5m Maailmanmestaruus Classic

Osallistujia 4 venettä				wind m/s	08-Aug	08-Aug	09-Aug	09-Aug	10-Aug	11-Aug	12-Aug	pts 1 disc
Sija	Nro	Vene	Seura	perämies	wnw 5-7 race 1	nw 8-14 race 2	nw 9-11 race 3	nw 7-10 race 4	nw 6-8 race 5	nw 5-7 race 6	nw 3-6 race 7	
1	L28	Caro 7 '68	HSS	Mikko Mare	2	1	1	1	1	2	3	7.00
2	FIN26	Chaje 3 '64	HSS	Matti Muoniovaara	1	dnf	2	2	2	1	1	8.25
3	L41	Remi '64	HSS	Anssi Kienanen	3	dns	3	3	dns	dns	2	21.00
4	L25	Caro 6 '64	LP	Tom Hilkos	4	dns	4	4	3	3	4	22.00

Osallistujat

Nro	Veneen nimi	Seura	Perämies	Miehistö
AUS 55	Sic'em Rex '94	Royal Sydney Yacht Squadron	Colin Ryan	Adrian Dunphy, Marc Ryan
BAH 17	John B '95	Nassau Y.C.	Robert H. Symonette	John Rumsey, R. Craig Symonette
L 25	Caro VI '64	Lohjan Purjehtijat	Tom Hilkos	Minna Nykänen, Toni Kotiranta
FIN/L 26	Chaje 3 '64	Helsingfors Segelsällskap	Matti Muoniovaara	Kim Holm, Harri Koski
L 28	Caro VII '68	Helsingfors Segelsällskap	Mikko Mare	Matti Mare, Jaani Marttila
FIN/L 35	Goddam '89	Nyländska Jaktklubben	Peter Tallberg	Mathias Tallberg, Andreas Tallberg
FIN 36	Sindbad '90	Helsingfors Segelklubb	Heikki Laine	Kalevi Enberg, Sam Öhman
FIN 38	Zorina '90	Helsingfors Segelklubb	Erik Aikala	Matti Rouhiainen, Juha Valtanen
FIN 40	Dodotoo 93	Ålands Segelsällskap	Henrik Dahlman	Henrik Lundberg, Tom Borenien
L 41	Remi '64	Helsingfors Segelsällskap	Anssi Kienanen	Kimmo Kienanen, Pia Laurila
FIN 42	Addam-Addam '94	Nyländska Jaktklubben	Johan Gullichsen	Peter Fazer, Markus Mannström
GBR 38	Salamander IV '91	Royal Yacht Squadron	Jonathan Janson	Rupert Richardson, Archie Massey
N 40	Diamond Ring '78	Royal Norwegian Y.C.	Thomas Borgen	Petter Fjeld, Thomas Nilsson
NOR 57	Zenda Corn '93	Royal Norwegian Y.C.	Kalle Nergaard	Kristian Nergaard, Christen H. Johannessen
SUI 181	Odyssee JR '93	Cercle Voile Neuchatel	Dominique Lauener	Harry Melges, Fred Stritt
SUI 188	Baba Jaga '94	Yacht Club Spiez	Christof Wilke	Jürg Baumgartner, Klaus Gerkman
SUI 193	Ali Baba '95	Thunersee Yacht Club	Bruno Marazzi	Stefan Hatka, Flavio Marazzi

5m Jäsenet

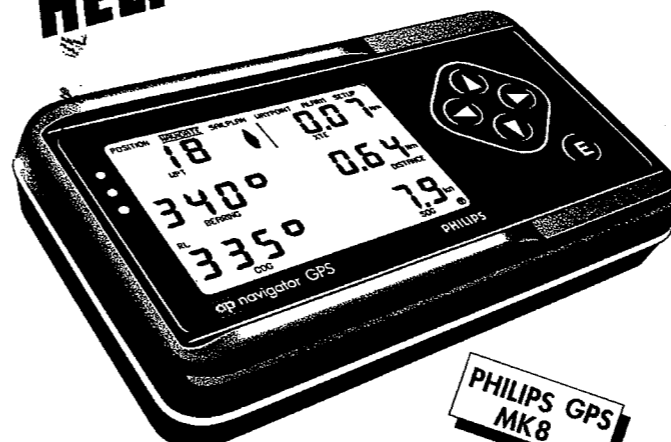
Ahrenberg Mikael *Ann Männistöentie 2 A 4 04200 Kerava 90-8571973 90-245742*
 Ahvonen Anssi *Väglek Pitkän sillanranta 5 A 13 00530 Helsinki 90-2288 1201 90-7732 317*
 Alander Reima *Why Not Steniuksentie 21 A 9 00320 Helsinki 90-8036 833 90-575 437*
 Auer Eroll *Going Särkiniementie 15 A 00210 Helsinki 90-674 277*
 Björkroth Rolf *Røde Orm Kalevag. 42 A 19 00180 Helsingfors 90-6947 511 90-6121 590*
 Boxberg Katja *Minervankatu 4 A 15 00100 Helsinki 90-122 3334 90-448 267*
 Danker Anders *Vifem Murkiogatan 15 A 20740 Åbo 921-2425742*
 Ericsson Christoffer H. *Främlingsgatan 1 B 00140 Helsingfors 90-638 540*
 Ericsson Tage *Signe Västerlångatan 76 2 tr 11129 Stockholm*
 Förnäs Riggert *Ollasvägen 12 02940 Esbo 90-862 121*
 Granberg Karl-Olof *Røde Orm Nordvästpassagen 17 A 00200 Helsingfors 90-679 790*
 Gyllenbögel Gustav *Going, Kaserngatan 8 A 00140 Helsingfors 90-634 069*
 Helzen Jan *Albertina Högborgsgatan 7111854 Stockholm*
 Håkansson Harri *Røde Orm Ahventie 1 B 16 02170 Espoo 9400-511888 90-427070*
 Kuusisto Kari *Why Not Kirkkokatu 5 B 37 00170 Helsinki 90-4303451 90-171992*
 Leino Tiina *Aloha Saarensuu 54270 Vainikkala*
 Leskinen Jussi *Why Not Itämerenkatu 16 D 71 00180 Helsinki 90-648312 90-6854046*
 Leskinen Sirkka *Vesteräng 01120 Västerskog 90-596 450 90-8771148*
 Malmström Olof *Diana Stålarmsgatan 5 C 30 20810 Åbo 921-2342 054 921-792782*
 Mattila Reijo *Birgitta Päijänteentie 4-6 D 44 00550 Helsinki 90-753 237*
 Mattson Henrik *Going Engelplatsen 21 A 00150 Helsingfors 90-636 764*
 Mellin Anita *Relandersplats. 4 C 00570 Helsingfors 90-6848 565 90-6848 250*
 Mellin Lars *Eystra Mariavägen 13 B 02700 Grankulla 949-204 008 90-597 151*
 Mellin Mark *Rödbergsgatan 9 A 00150 Helsingfors 90-455 059 90-629 689*
 Mustelin Göran-Fredrik *Slottsgatan 37 20100 Åbo*
 Nordgren Anders *Magdalen Porthansgatan 6 A 14 20500 Åbo 921-327 977*
 Nordlund Ivar *Blåtunga Bryggerigatan 15 10600 Ekenäs 911-263 160 911-2461 190*
 Nordlund Max *Blåtunga Bryggerigatan 15 10600 Ekenäs 9400-613 531 911-2461 190*
 Nordström Lennart *Diana Sofiegatan 4b D 27 20140 Åbo 921-308 059*
 Nurmio Juha *Marina Murtoäentie 5 A 2 33470 Ylöjärvi*

Oksanen Petteri *Carola Vanha Hämeentie 19A 7 20540 Turku*
 Olin Johan *Blåtunga Stationsvägen 8 10600 Ekenäs 911-2412386*
 Peltonen Heikki *Väglek Portimopolku 4 B 29 00800 Helsinki 90-785 588*
 Rautapää Jorma *Hiidenkiukaant. 3 D 00340 Helsinki 90-1342 1333 90-488 480*
 Reincke Carolus *Lill-Ulla Korpasbackavägen 11 A 00300 Helsingfors 90-4362 428*
 Reincke Harriet *C'est la vie Gråmarböle, Alfs 10120 Täcker 90-2194 581*
 Romppainen Leena *Barbro Jääkärikatu 6 A 18 00150 Helsinki 90-663 645*
 Rosendal Ola *Zorina Stora Kyrkogatan 10600 Ekenäs*
 Ryti Sami *Hyljetie 8 02260 Espoo 90-8037 984*
 Räsänen Heikki *Väglek Tempelikatu 12 A 24 00100 Helsinki 90-496 972*
 Röberg Stig *Linda Rautkärrgatan 8 20740 Åbo 921-361 248*
 Sahlstein Sakari *You-Too Linnankatu 55 G 241 20100 Turku 921-693 398 921-302 303*
 Salokangas Wisa *Liss-Gun Tontunmäentie 25 E 02200 Espoo 90-452 811 90-425 792*
 Salokangas Kati *Liss-Gun Tontunmäentie 25 E 02200 Espoo -1-303-7786322*
 Saxberg Tom *Ghita Ojakatu 1 C 7 33100 Tampere 931-128 033*
 Schauman Göran *Eystra Norrsvängen 21 B 00200 Helsingfors 90-679 788*
 Sihvoin Lasse *Barbro Jääkärikatu 6 A 18 00150 Helsinki 90-605 441 90-663 645*
 Simberg Kai *Ghita Westendsvägen 48-50 B 02160 Esbo 90-4208 582*
 Simelius Mikael *Lilla Robertsgatan 4-6 N 00130 Helsingfors 90-633 543*
 Sistonen Markku *Birgitta Keijukaistenpolku 11 D 44 00820 Helsinki*
 Svartström Robert *Eystra Villanella 01100 Östersundom 90-8779 781*
 Wahlbäck Svante *Magdalen*
 Vanamo Iiro *Raitamaantie 12 D 27 00420 Helsinki*
 Vehkakoski Jarmo *Kilontie 16-18 G 02610 Espoo 90-554 285*
 Wiiala Christian *Ghita Koukkuniemenk. 1 as 18 02230 Espoo 90-849141 950-5587400*
 Wilenius Tom *Why-Not Auroragatan 13 A 00100 Helsingfors 90-682 1418 90-448 597*
 Worsøe John *Røde Orm Gäddvägen 2 D 02170 Esbo 90-75781 90-4524 710*
 Wolff Kristian *Ghita Kuunsäde 6 D 70 02210 Espoo 90-8030 908*
 Vuorinen Antti *Inga-Lill 29100 Luvia 939-581 407*

THE ART OF NAVIGATION

PHILIPS

HELPPOA...



PHILIPS GPS MK8

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

ap navigator

Huomispäivän tekniikkaa navigaattorivalmistajien edelläkävijäitä

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

Purjehtija!

Ethän jätä viime tinkaankin!

Vielä ehdit saada tosi hyvät

ELVSTRÖM purjeet

offshore, racing, cruising, high-tech

JMJOHN mastot

takilat, rulla-, spinnu- ja jockeypuomit ja fallit

FURLEX rullalaitteet

ELVSTRÖM tarvikkeet

purjehduskengät, spinnusukat, kassit ja takit jne

ELVSTRÖM SAILS

Matti Rouhainen

Laivanvarustajankatu 8 b

00140 Helsinki, 666 438, fax 666 580 *Finland*

MAAN SUURIN JALOPUUTALO

Eri jalopuulaadut sahatavarana, viiluina, valmiina levyinä tai valmiina komponentteina



Puukeskus

— SE ON JÄMPTI —

Jalopuuosasto
Teerikukontie 3
Puh. 90 - 358 122



Selboat

HARKEN

VAATIVAT
LASIKUITUKORJAUKSET JA
KORKEALAATUISET
HARKEN-HELAT

Puh. (90) 677 334

tai 9400-418 835

Fax. (90) 682 1960

Koivusaari etelä, Vaskisalmenkuja 7, Helsinki

Triradial Pursuit

VASTAUKSET

sivuilla 12-13 oleviin kysymyksiin

1. Kohtaamishetkellä *Vågspel* ja *Remi* olivat yhtä kaukana Helsingistä.

2. Helsinkiä idempänä sijaitsevat Porvoo, Loviisa, Kotka, Hamina ja Oulu.

3. Merirosvorannikko sijaitsee Persianlahden rannalla (a).

4. Tsunami on vedenalaisen maanjäristyksen aiheuttama paineaalto, joka rannikon kohdatessaan synnyttää tuhoisan hyökyaallon. Sen sijaan keskellä valtamerta paineaaltoa tuskin edes havaitsee. Siten *Editin* kipparin ei tarvitse tehdä mitään.

5. CQR on tuotenimi, joka on muodostunut aura-ankkurin yleisnimeksi. Oikea vaihtoehto on siis b. Kirjaimet CQR eivät sinänsä tarkoita mitään, mutta englanniksi luettuna kirjainyhdistelmä ääntyy samaan tapaan kuin sana *secure* = turvallinen, varma.

6. Purjehdusaika oli 313 vrk (B), keskinopeus 3,6 solmua.

7. Vihreä.

8. Auringon puolipäiväkorkeutta mitattaessa kello on 12.00.

9. Bengtskärin majakka, 51 metriä.

10. Kolme ensin mainittua ovat kotimaisia lihakauppatuotteita, syököön ken uskaltaa. Merimakkarat ovat piikinahkaisten luokkaan kuuluvia merieläimiä, joista ainakin eräitä lajeja pidetään Itä-Aasiassa suurena herkkuna.

11. Merkinantolippu B on kokonaan punainen ja lippu Q on keltainen.

12. Röijeleitä ovat kunkin maston ylimmät raakapurjeet, ts. purjeet n:o 45, 46 ja 47.

13. Silloin kun ei hallita purjehdus-sanastoa.

14. Purjehdusmatka Ystadista Ruotsin Rannikolta Suomen Turkuun on noin 430 mpk.

15. Ystadista Gstaadiin ei voi purjehtia, sillä talviurheilupaikka Gstaad sijaitsee Sveitsissä Alpeilla.

16. Paluumatkaan kului vähemmän aikaa (c). Kun virta kuljetti *Carola* 2 solmun nopeudella eteenpäin, syntyi täydessä tyvenessä 2 solmun näennäisen vastatuuli, jossa *Carola* pystyi luovimaan ja siten lisäämään virran antamaa 2 solmun etenemisnopeuttaan.

JOUKO LINDGREN OY

KAIKKI VENEEN KORJAUKSESTA JA KUNNOSTUKSESTA

Lasikuitu ja puutyöt
Pinnoitustyöt
Telakointi ja talvisäilytys

Tallberginkatu 1 N - halli, 00180 Helsinki
Salmisaari

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

fax nro (90) 694 4634

FINNBOAT-jäsen

Vuosien kokemuksella pidämme huolta veneestäsi.



VICTORINOX Tuhattaituri

Monipuolinen Victorinox-taskuveitsi on maailman pienin työkalupakki. Se on ainoa alkuperäinen Sveitsin armeijan veitsi ja sen jokainen työkalu on huolellisesti suunniteltu ja toimivaksi tehty. On millä leikata, vuolla, viilata, ruuvata, sahata, kovertaa, avata pulloja, perata kaloja ym. Victorinox pelastaa monesta pulasta.

Victorinox-taskuveitset ovat ainoa sveitsiläistä huippulaatua ja erottuvat jäljitelmistä edukseen. Malleja on 50, isoimmista on 29 osaa.

Myynti kautta maan.

Maahantuojat:

MARITIM

Veneentekijäntie 1, 00210 Helsinki, p. 681 631

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



Sedan dessa tider har vår produktion avsevärt moderniserats, men vi tillverkar fortfarande våra segel av bästa råmaterial, med samma pietet och högaktning. På så sätt skapas världens bästa tävlingssegel, må det så vara för en Whitbread maxi, Gotland runt vinnare eller en R-jakt.
WB-Sails Distängsvägen 4, 02230 Esbo Finland
tel. 3580-803 6833, fax 3580-803 6830

KUUTOSIA MYYTÄVÄNÄ

1959 Ruotsissa rakennettu s/y Beante Ö6, Itämeren kuutonen. Mitat 9.55, 2.221, 1.5 ja paino 3.1 tonnia. Vene on mahonkirunkoinen ja siinä on teak-kansi. Purjeita on kaksi isoa, 1, 2 ja 3-genuat, spinaakeri ja fokka, uusimmat ovat 80-luvun lopulta. Vene on katsastettu B1-luokkaan ja siinä on hyvä matkapurjehdusvarustus, kaasuliesi, tiskiallas ja lämmityslaite. Moottori on Suzuki 6 hv -89. Veneen pukki on varustettu pyörillä, jotka mahdollistavat lyhyet siirrot. Hintapyyntö on 45 000 markkaa. Vene on ESF:n Amiraalisatamassa. Yhteydenotto Lennart Sukapää, puh. 90-551382.

MYYTÄVÄNÄ – TILL SALU

Huippukamaa kuutoseen
ALUMIINIMASTO: Nordic Mast, pituus 14,50 P = 12, seisova ja juokseva riki, kahdet saalingit ja viulut
PUOMI: E = 5,00 Nordic Mast, paikat kaksille reiviköysille
SPINNUPUOMI: pituus 3,50
KAIKKI UUTTA VASTAAVASSA KUNNOSSA

YLLÄ OLEVAAN MASTOON SOPIVIA PURJEITA:

Isopurje 2 kpl
I genoa 3 kpl
II genoa 2 kpl
Spinnu a.p. 1 kpl
Hanki nyt koko paketti murto-osalla uuden hinnasta.

LISÄKSI: 2 kpl barduunavinssejä, perinteinen rattimalli, halkaisija 320 mm, kuin uudet Made in USA
2 kpl Lewmar 40 STA -vinssejä.

NÄMÄ KAIKKI VOIDAAN MYYDÄ
YHDESSÄ TAI ERIKSEEN

TIEDUSTELUT:
Alibaba Second Hand Shop Inc. /
Tomppa (90) 668 311.

MYYDÄÄN

hyvään kotiin
6mR
FÄGEL BLÅ
design Ture Holm
rakennettu 1937 Gamlebyssä

Tiedustelut:
Djurö Båtvarv Ab
Per Wermelin
puh. 46-8-5715 0428
fax 46-8-5715 1714

MYYDÄÄN

Suomen nopein puumastoinen
6mR L-37
LYN
design Ture Holm
rakennettu 1936 Wileniuksen veistämöllä Porvoossa
11,62 x 1,82 x 1,65 x 4,1 ton x 45 m²
runko oregon pine, tiikkikansi, riki peruskunnostettu, uusi puomi teräspukki, kilpa- ja retkivarustus
Hinta 85 000 mk
Jouni Vartiainen puh. 971-2619 505

PAIKKA AVOINNA

Sir Ian L 59
on Gustav Estlanderin Kultapokaalikiilpailuun piirtämä kuutonen. Se valmistui Arendalissa 1929. Kasteessa se sai nimen Maria, joka samana vuonna muutettiin nimeksi Zuleika. Vuonna 1930 se voitti Kultapokaalin nimellä Ian.
Syndikaatti Sir Ian on matkanjärjestäjä, joka järjestää elämysmatkoja Suomenlahdella. Tiedossa on mukavia matkoja hyvässä seurassa, mukavia juhlia joka ilta ja Gastiliiton ja Venepäällystöliiton sopimuksen mukaisesti kohtuullinen määrä vastakäänöksiä. Majoitus on viiden tähden hotelli Kuutosessa.
Roni Saksen luovuttua omistus- ja työsuhteestaan syndikaatissa ja aluksessa, etsimme hänen tilalleen dynaamista ja energista henkilöä, jolla on nippu kunnossa.
Pikaista yhteydenottoasi odottaa syndikaatin puheenjohtaja Pertti Koiranen, puh. (90) 668 320.

VIISVITOSIA MYYTÄVÄNÄ

L 9, Vis-à-vis
Suunnittelija: Arvid Laurin
Rakentaja: Wilenius 1952
Pieni ruffi, teak kansi.
Omistaja: Kari Siltala, Suomenlinna B 28, 00190 HELSINKI

L 20, Baloo ex Inga-Lill 44
Suunnittelija: Gösta Kyntzell
Rakentaja: Wilenius 1959
Ruffattu 60-luvulla.
Omistaja: Maisa Siirala, Skataholmantie 7, 02380 Espoo,
puh k. 8884092, 177208, t. 6951214

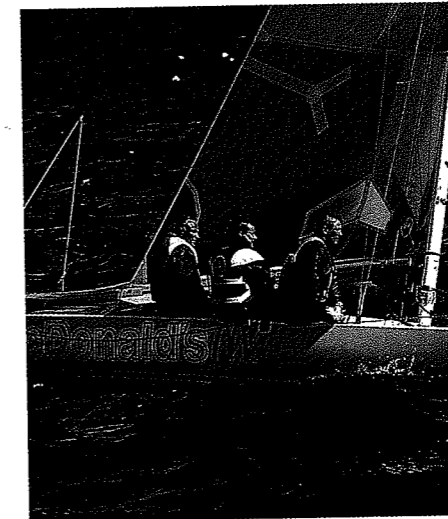
L 21, Quetzalcoatl ex Caro V
Suunnittelija: K. Albin Johansson
Rakentaja: Vator, Helsinki 1961
Ruffattu 70-luvulla
Lakattu runko, teak kansi, alumiinimasto, perämoottori Seagull, ym.
Purjeet: v. 77
Omistaja: Teemu Stewen, Kanneltie 4 D 44, 00420 Helsinki,
puh k. 5633765 t. 920401

L 27 ex S 38, Wasa II
Suunnittelija: A.E. Luders Jr., Luders Marine Construction Co, 1963.
Rakentaja: Schelin, Kungsörs Båtvarv, Kungsör, Ruotsi, 1963.
Runko: Lakattu runko honduras mahonkia, niitatut saarnikaaret, kölitukit saarnea?, harmaaksi maalattu mahonkivanerikansi, kuusipalkit, skarndekkit lakattu, bridge deck, teak trallit.
Mastojalka ja peräsin uusittu. Huolosta on vastannut Wilenius Porvoossa. Runko on hyvässä kunnossa ja erittäin hienosti lakattu!
Takila: Alkuperäinen valkoiseksi maalattu Kungsörin alumiinimasto, 94 uusittu puomi eloxoitua alumiinia, vantit rodia.
Purjeet: 2 isopurjetta, 3 fokkaa, 1 running spinaakkeri, 1 reaching spinaakkeri, 1 Gold Cup spinaakkeri. Veneellä on viimeisen 10 vuoden aikana purjehdittu erittäin vähän ja se on erinomaisessa kunnossa.
Nähtävänä Wileniuksen telakalla Porvoossa.
Hintapyyntö 75 000:-
Omistaja: Jarl Jaatinen, Kaironkatu 12, 00560 Helsinki, puh k. 797 212 t. 700 28570

S 42 Charlie Brown ex Chaje 2 L 24
Suunnittelija: C. Raymond Hunt
Rakentaja: Vator, Helsinki, 1963
Tämä legendaarinen vene on vuoden 1963 maailmanmestari ja Tokion olympiavene.
Runko on lakattua valikoitua mahonkia ja hyvässä kunnossa. Kölipalkit ovat laminoitua saarnea, kaaret saarnea, kansi harmaata mahonkivaneria. Peräpeili rakennettu uudelleen. Vene on varustettu erillisellä peräsimellä. Masto on Kungsörin alumiinimasto rod-vanteilla.
Hintapyyntö 80 000.- SEK
Yhteys: Matti Muoniovaara, Kaleronkatu 12 B 4, 00610 Helsinki
puh. k. 792 820, t. 777 3038

FIN 36, Sindbad
Suunnittelija: Eivind Still
Rakentaja: Still Yachts, Pietarsaari, 1990.
Runko: lasikuitua, sininen. Uusi peräsin 1993.
Takila: Masto ja puomi Alspar.
Vantit Dyform. Vanttiruuvit uudet -95.
Purjeet:
Isopurjeet: Elvström: AP Technora-95. LT/MED Technora-96.
Fokat: Elvström: LT, Kevlar-95. MED Technora/Kevlar-95.
Melges: AP Kevlar-90.
Spinaakkerit: Elvström: Large runner, nylon-95.
Melges: Gold Cup Reacher 0.8 oz ja 0.5 oz., Large Reacher 0.75 oz. Kuljetuspeite ja puomitelto.
Kompassi: Silva Electronic Tactical Kufer traileri.
Hinta tarjouksen mukaan
Yhteys: Heikki Laine, Kivalterintie 6 C, 00620 HELSINKI k. 7287614, t.77792501.

FIN 38 ZORINA
Suunnittelija: Eivind Still
Rakentaja: Still Yachts, Pietarsaari, 1991.
Takila: Masto Alspar -91. Puomi Jon Mast -95. Vantit Dyform.
Purjeet:
Isopurjeet: Elvström: AP Technora -95.
Fokat: Elvström: LT/MED Technora/Kevlar-95, MED Technora/Kevlar-95.
Spinaakkerit: Elvström: Large runner, nylon-95. Runner-reacher, nylon-95.
Kompassi: KVH Sailcomp Electronic Tactical
Teräspukki.



Yhteys: Erik Aikala, Johannesbergintie 8, 00250 HELSINKI, k. 484118, t. 661518.

Sveitsissä ja Ranskassa:

Yhteys: Matti Muoniovaara, puh 792 820, 7773038

BAH 11 Pops John B
Suunnittelija: Luders, 1981.
Hinta: 18 000 \$.

BA 14 John B 8
Suunnittelija: Murray. Rakentaja: Hudson boatbuilding Australia.
Hinta: 46 000 Sveitsin frangia.

BA 15 Red Fox
Suunnittelija: Lexcen.
Rakentaja: Melges 1989.
Hinta: 35 000 Sveitsin frangia.

F 21 Bijou Bihan
Suunnittelija: Bröderna Ohlsson. Rakentaja: Yard Yacht 1960. Rakenne: kansi teak, runko mahonkia. Takila: masto ja puomi alumiinia valk.
Hinta: 180 000 Ranskan frangia.
Sijaitsee La Rochelle, Moinard.

F 47 Auguste 1er
Suunnittelija: Jean Berret.
Rakentaja Moinard 1992.
Hinta 250 000 Ranskan frangia.

GER 24 Lovana II
Suunnittelija: Murray. Rakentaja: Hudson Boat Building, 1991.
Hinta: 45 000 Sveitsin frangia.

Z 58 Ilva
Suunnittelija: Br. Ohlsson. Rakenne: lakattu mahonki, kansi teak, pieni ruffi. Hnta: 10 000 Sveitsin frangia.

Z 91 Topaze
Suunnittelija: Britton Chance Jr.
Rakentaja: Heinrich 1968.
Hinta: 22 000 Sveitsin frangia.

SUI 132 Crocodile Affair
Suunnittelija: Lexcen. Rakentaja: Egger, St. Aubin 1982. Hinta: 40 000 Sveitsin frangia.

SUI 136 Week End V
Suunnittelija: Lexcen. Rakentaja: Egger 1982.
Hinta: 50 000 Sveitsin frangia.

SUI 141 Arcano
Suunnittelija: Chance Jr. Rakentaja: Translemann S.A. 1983.
Hinta: 65 000 Sveitsin frangia.

SUI 142 ex Artemis 8
Suunnittelija: Chance Jr. Rakentaja: Transleman 1983.

SUI 149 Fortuna
Suunnittelija: Lexcen. Rakentaja: Berela Breat & Co 1985.
Hinta: 40 000 Sveitsin frangia.

SUI 155 Pungin
Suunnittelija: Lexcen. Rakentaja: Melges 1988.
Hinta: 42 500 Sveitsin frangia.

SUI 165 Citron Presse
Suunnittelija: Oscar Weber.
Rakentaja: Portier, Meillen 1989.
Hinta: 65 000 Sveitsin frangia.

Z 171 Marie Françoise ex Odyssee Jr
Suunnittelija: Lexcen. Rakentaja: Melges 1990.

Sui 173 Metssouian
Suunnittelija: Chamberlain.
Rakennettu: 1985.
Hinta: 35 000 Sveitsin frangia.

SUI 178 Jocker 7
Suunnittelija: Lexcen.
Rakentaja: Melges 1989.
Hinta: 58 000 Sveitsin frangia.

Sui 190 Team Spirit
Suunnittelija: Schmidt.
Rakentaja: Durr 1994.

SUI 126 Buddah IX
Suunnittelija: Far. Rakentaja: Egger, St. Aubin 1991. Hinta: 45 000 Sfr.

Terästin katsettani, horisontissa näkyi kevyt usvapilvi. Olin purjehtinut puoli vuotta näkemättä muuta kuin loputonta merta. Mikä hemmetti tuolla oli?

Kuten kaikki eloonjääneet hyvin muistavat, kaikki alkoi siitä saamarin Balkanin kahinasta mennä vuosituohannella, tarkemmin 1990-luvulla. Tokihan asiaan liittyi kaikenlaista muutakin kahinaa ja mullistusta, ketjureaktiota kaikki, ei vähiten alkaen Ferdinand-vainaasta Sarajevossa 1914.

Lopputuloksena oli kiihtyvä ydinaseitten valmistus ja keräily kaiken maailman banaanivaltioihin. Joku apina painoi taktisen latauksen laukaisunappia, ja siitähän alkoi varsinainen ilotulitus.

Oltiin lähdetty kuutosella Sandiksesta ja killuttiin pläkässä ja helteessä keskellä Suomenlahtea. Olin nukahtanut keulapiikkiin, kundit olivat meres- sä jäähdyttelemässä.

Yhtäkiä tapahtui voimakas räjähdys, jota seurasi hemmetinmoinen valo, ja pohjoinen tuuli painoi veneen täysin purjein muutamassa tunnissa Gotlanin hujakoille. Sinne jäi kundit veteen uimaan. Matka jatkui Tanskan salmien läpi etelään sen enempiä taakse katsomatta.

Nyt on kulunut puoli vuotta näkemättä ja tapaamatta ketään. Ulkonäköni oli muuttunut radikaalisti, outo säteily oli kasvattanut punaisen karvapeitteen koko vartaloon, olin kuin langanlaiha punainen apina. Ajattelin usein kyynisesti, että tästähän aina unelmoin. Apina, joka ei purjehdi, on pelkkä apina.

Mutta nyt horisontissa näkyi jotain, ja muutin kurssia sitä kohti.

Parin tunnin kuluttua sain näkyviin purjeen ja sitten koko rungon. Vene oli viisviitonen, joka ajelehti tyhjänä. Hetken kuluttua olin saavuttanut viisviitosen ja sitonut veneitten rungot yhteen. Femfemma oli selvästi varustettu pitkään matkaan, pilssi on täynnä ruokaa ja juomaa, luoja kiitos. Purjehdin kaksirunkoisena yhdistelmänä punaisena laskevaan ilta-aurinkoon.

Katamaraaniviritys oli harvinaisen onnistunut, purjehdin virsaria puomit eri halssilla. Aina kun tuuli kääntyi, kääntyivät veneetkin. Kompassin ja Rolexin avulla pystyin määrittämään summittaisen sijainnin, joka tällä hetkellä oli jossain Tyyneellä Merellä. Tosi näppärä tuo Rolex. Aikaisemmin ihmettelin mainoksia, joissa kerrottiin tutkimusmatkailijoitten ja seikkailijoi-

Punainen apina



den pitävän Rolexia tärkeimpänä eloonjäämisvarusteena. En ihmettele enää, olinhan hengissä.

Vihdoin näköpiiriin ilmestyi saari, joka näytti korkealta ja kaamealta, öljynporauslauttaa muistuttavalta romukasalta. Saari olikin koralliriutta, jonka päälle oli ajautunut vanha Pohjanmeren öljynporauslautta.

Ajoin riutan aukosta sisään ja kiinnitin veneet torniin. Kiipesin portaita ylöspäin, kunnes pääsin alatasanteelle. Tyhjiä olutpurkkeja ja pulloja lojui joka paikassa. Inhimillisiä merkkejä vai jäänteitä menneisyydestä? Jatkoin kapuamista ja pääsin lopulta päätasol- le, jossa roskan määrä vai kasvoi.

— Pakkohän täällä on olla jotain, tuumin.

Kiersin rakennelmaa, ja erään oven takaa kuului samanlaista meteliä kuin Oskarsbergistä aikoinaan. Avasin oven, jonka takaa paljastui suuri heikosti valaistu sali, kuin jumppasali.

Huone oli täynnään sikoja, jotka keskenään kiistellen ja olutta litkien vaeltivat sinne tänne. Tunnelma oli kuin Kallesta vähän ennen valomerkkiä. Salin perällä pöydän ääressä istui vortmakasrakenteinen mies ja vaaleahiuksinen uhkea nainen.

Saliin lankesi syvä hiljaisuus, joka ratkesi kysymysten tulvaan, ja lopulta, kerrottuani tarinani, yleiseen ilonpitoon. Mies, jota nainen nimitti Odeksi, haki korillisen viiniä, jota ryhdyimme luonnollisesti tuhoamaan. Ode paljastui puheissaan taitavaksi purjehtijaksi, ja niinpä kiistelimme useamman pui- kon verran omasta paremmuudesta. Pikkutunneilla väittely kiihtyi lähes riidan asteelle, kunnes nainen, Kirke nimeltään, ehdotti riidan ratkaisua käytännössä eli parikilpailua purjeve- neilläni.

Aamulla luistelimme portaat alas, vedonlyönti lopputuloksesta käytiin

salin puolella kaljapanoksin. Arvoimme veneet Kirken kolikolla. Kolikko jäi kaksipäinen kotka ylöspäin, Ode sai valita ensin. Hän valitsi mieleisensä, kuutosen. Minulle lankesi femfemma, mistä en ollut lainkaan pahoillani. Siinä oli itseskuuttaava fokka, vendat vaativat vain barduunan käpistelyä. Tuulikin oli suosiollinen, korkeintaan kolme metriä sekunnissa.

Rata oli vedetty riutan sisään, sen muodosti kaksi tynnyriä kolmen kaapelin päässä toisistaan. Lähtö oli LeMans-tyyppinen, veneet olivat kiinni lautassa purjeet ylhäällä. Kirken laukaistessa lähdön syöksyimme yhtäaikaan veneisiin. Pääsimme yhtäaikaan irti, mutta Oden kesti ison ja gonuan sisäänsaaminen tosi pitkään. Vetäisin heti monen kymmenen metrin kaulan. Ode heitti vendan toisensa perään, mutta kuutosen kiihtyvyys ei ollut heikossa tuulessa kummoinenkaan. Ylätynnyrillä vetäisin spinnun ylös, Ode ei yrittänytkaan. Eroa oli puoli kaapelia. Nyt Ode pääsi vapaissa tuulissa virsarilla, mutta nopeus ei riittänyt, vaan ero pysyi samana.

Kolmannella kierroksella Ode oli niin maitohapoilla, ettei saanut jenniä skuutattua kunnolla sisään. Vene jäi paikalleen makaamaan, ja virta vei sen hiljalleen riutan päälle kiinni.

Päästyäni lautalle sain Kirkeltä onnenhalauksen, Ode soudettiin riutalta hiljaisena miehenä. Luulin Kirken olevan palkintona, mutta erehdyin ras- kaasti. Kirke kertoi, että oli mielessään etukäteen päättänyt toteuttaa voittajan toiveen. Jos Ode olisi voittanut, hän olisi saanut takaisin sikamiehistönsä ja vapautensa, mutta nyt sain minä toivoa.

Toivoisinko takaisin ihmishahmoni, ei, sehän hoituisi partakoneella. Todel- la vaikeaa keksiä tähän maailmanlop- puun mitään kunnan toivomusta. Kunnes välähti, toivoin paluuta mennei- syyteen sellaiseen asemaan, jossa voi- sin päättää valtioiden välisistä asioista. Kirke hymyili kuivaa hymyään, ja het- ken kuluttua tunsin tempautuvani ai- kaputken syöveriin.

Heräsin kirkkaaseen valoon pehmeässä sängyssä, jossa oli pylväät nur- kissa ja silkkiset verhot peittivät koko sängyn ylös kattoon saakka. Aprikoin aikaa, paikkaa ja asemaani. Huoneen ovi aukeni, ja naisen askeleet lähestyi- vät sänkyäni. Pehmeä naisen ääni lau- sui: "Herää Ferdinand, muistathan, että meidän pitää tänään matkustaa Sa- rajevoon!"

Restaurant Svenska Klubben

Are You looking for style and quality?

This is the restaurant for You.

A la Carte * Private rooms * Banquet floor

Open Mon - Fri for lunch and dinner

Maurinkatu 6 Helsinki

Tel 135 47 06



Klassikot elävät ikuisesti

VOLVO