

Folkkari-lehti 2022

# folkkari

80 vuotta,  
400 kansanvenettä

# folkkari

## Folkkari-lehti 2022

**Toimitus:** Ilppo Kivivuori (vastaava), Heta Järvimaa-Luoto, Mika Lehtonen, Antti Metsä, Erika Panttila.

**Kuvat:** Erika Panttila, Jari Laamanen, Harri Lång, Juhani Bremer, Jarmo Vehkakoski, kirjoittajien ja haastateltujen arkistot.

**Taitto:** Osmo Leivo

**Ilmoitusmyynti:** Stefan Westerlund

**Talous:** Tage Bergholm

**Paino:** Next Print Oy

**Julkaisija:** Suomen Kansanveneliitto ry  
Kivitie 5, 00760 Helsinki  
folkkari@ilto@gmail.com  
www.folkkari.net

ISSN 2736-9773 (painettu)  
ISSN 2736-9781 (verkkojulkaisu)

## Sisällys

**2** Matilda on kaunein

**4** Kansanvene 80 vuotta

**8** Kuuma kilpailukesä

**12** 1930 kiloa puntarissa

**14** Puuta ja lasikuitua kuntoon

**18** Juhlavuoden tapahtumia

**19** Folkkarin keittiössä

**Kannen ja tämän aukeaman  
kuvat Jarmo Vehkakoski**



## Uusia veneitä ja purjehtijoita

**V**iime vuonna rekisteröitiin ensimmäiset kansanveneet, joiden purjenumero alkaa nelosella.

Suomen ensimmäisen folkkarin vesillelaskua 1942 seuraavina kymmenenä vuotena rakennettiin – sodasta ja pula-ajasta huolimatta – sata folkkaria, seuraava sata tuli täyteen 1960-luvun puolivälissä ja kolmas 1980-luvun alussa.

Seuraavaan sataan kului jo neljä vuosikymmentä. Kun folkkari on kestävä vene, uusia ei ole niin tarvittu. Vanhoista puufolkkareista moni purjehtii kauniisti kunnostetuna edelleen ja kilparatojen kärjessä on yli 40 vuotta vanhoja kuitufolkkareita. Nelosnumeroiset uusimmat tulokkaat eivät ole ne-

kään suoraan pakasta, vaan käytettyinä ulkomailta tuotuja.

Neljäsadan rikkoutuminen kertoo kuitenkin siitä, että luokassa on uutta säpinää. Veneitä hankitaan ja niiden kilpailukuntoon satsataan toden teolla. Vuosikymmeniä folkkarilla purjehtineiden luokkaskollisten kantajengiin on liittynyt sekä muissa luokissa taitonsa hankkineita että kokonaan uusia purjehtijoita. Uudet lyhytratakilpailut tuovat vaihtelua ja Suomen kilpailut kiinnostavat nyt myös ulkomaalaisia. Suomesta lähdetään myös entistä useammin ja paremmalla menestyksellä kilpailemaan ulkomaille.

Tallinnan vuoteen 2023 lykätty Gold cup tarjoaa mahdollisuuden kansainvälisen ta-

son kilpapurjehdukseen lähivesillä. Valmistautumiseen on aikaa vielä vuosi, ja tuntuu maan olosuhteisiin hankitaan mm. sillä, että vuonna 2022 Viron mestaruus on ensimmäistä kertaa yksi Suomen rankingin osakilpailuista.

Vuosisjuhla ei vietetä vain kilpailun merkeissä. Vanhan folkkarikannan kunnostamista ja retkifolkkaripurjehdusta muistetaan kokoontumisajolla ja vuoden kauneimman folkkarin valinnalla. Ja koko folkkari-porukalla tapaamme yhdessä kansanveneen 80-vuotisjuhlaillassa elokuussa.

**Ilppo Kivivuori**  
Suomen kansanveneliiton puheenjohtaja



## Matilda, vuoden kaunein folkkari

**V**uoden 2021 kaunein kansanvene -kilpailun voittaja on vuonna 1967 rakennettu puufolkkari Matilda (FIN-215). Omistajat Harri ja Irene Lång kunnostivat venettä kaksi vuotta Pyysaaren telakkahallissa, ja peruskorjaus valmistui viime kesänä. Kilpailun tuomarina oli Jari Laamanen.

Matilda on rakennettu 1967 Loviisan veneveistämöllä. Vene oli aktiivisessa kilpailukäytössä ja Heikki Sarparannan kipparoi-manalla sillä on voitettu Suomen mestaruudet 1980 ja 1981, juuri ennen kuin lasikuitufolkkarit alkoivat hallita tuloslistojen kärkeä.

Harri ja Irene Långilla vene on ollut vuodesta 2012. Harri otti veneen talveksi Pyysaaren halliin paria kaaren vaihtoa ja pehmeän peräpeilin kunnostusta varten, mutta kuten usein käy, hanke laajeni täydeksi peruskorjaukseksi ja siihen varattu talvi kahdeksi. Matildan peruskorjausta on esitelty Folkkarilehden syksyllä 2020 ilmestyneessä numerossa.

Vene laskettiin takaisin vesille viime kesänä. Loppukesän kilpailuissa se asettui heti nopeimpien puuveneiden joukkoon ja oli puuvene-rankingin kolmas.



Vuoden kaunein kansanvene -kilpailussa kansanveneliitto nimittää yhden hengen tuomariston, joka valitsee kauden kauneimman veneen. Vuoden 2021 tuomarina oli Jari Laamanen, jonka lausunto on tässä kuvien muodossa.

Vuosi 2022 on folkkarin 80-vuotisjuhlavuosi ja siihen sopivasti tuomarina toimii Juhani Bremer, joka on purjehtinut folkkarilla 1960-luvulta lähtien, ottanut viisi suomenmestaruutta ja rakentanut parikin puufolkkaria.

## Limisaumavene Unescon kulttuuriperintöluetteloon

Pohjoismainen limisaumavene on hyväksytty viime joulukuussa Unescon ihmiskunnan aineettoman kulttuuriperinnön luetteloon. Limisauma on hyvässä seurassa – Suomesta luettelossa on mukana vain saunaperinne ja kaustislainen viulunsoitto.

**H**yväksyntää luetteloon haettiin yhteispohjoismaisella hakemuksella. Hakemuksen taustalla on parisataa alan toi-

mijaa: veneveistäjiä, yhdistyksiä, museoita ja koulutustahoja. Hanketta koordinoivat itseoikeutetusti norjalaiset – viikingithän purjehtivat limisaumalavaivoillaan Amerikkaan asti. Limisaumarakenteella on tehty kaikenkokoisia aluksia soutuveneistä avomerikelpoisiin rahtialuksiin Suomessakin jo tuhansien vuosien ajan.

1900-luvun puiset purjeveneluokat ja matkaveneet ovat kuitenkin yleensä tasasaumaisia, ja siinä joukossa folkkari on limisaumaisena poikkeus. Limisauma oli kuitenkin paitsi pe-



rinteikäs, myös edullinen, kestävä ja itsarakentajillekin sopiva ja valittiin siksi folkkariin.

Ja folkkarissa jopa lasikuitu-runkoon on otettu limisaumaveneen muoto. Ratkaisu ei ollut

pelkästään esteettinen – jäykkä ja kestävä limimuoto on tehnyt folkkarin lasikuiturungosta si-leärunkoisiin aikalaisiinsa verrattuna lähes ikuisia.

# Lill-Inga

## on Suomen ensimmäinen kansanvene

Porvoolaisen Wileniuksen telakan pääsuunnittelija Gösta Kyntzell oli suunnitellut itse kymmeniä kilpapurjeveneitä eri luokkiin ja antanut kaikille nimeksi Inga-Lill. Kun uuden pohjoismaisen yksityyppiluokan piirustukset valmistuivat, Gösta Kyntzell tilasi heti itselleen oman ja nimesi sen Lill-Ingaksi. Heti ensimmäisessä kilpailussa kesällä 1942 Kyntzell jätti Lill-Ingalla taakseen mm. koko Hai-luokan ja omankin Inga-Lill-veneensä.

**P**uoli vuosisataa myöhemmin hylkykuntoon räjähtänyt vene lahjoitettiin Suomen merimuseolle. Nyt Lill-Inga on entisöitynä museon pysyvässä näyttelyssä Kotkassa. Entisöinnin mallina olivat veneen 1950-60-lukujen taitteessa omistaneen Järnefeltin perheen väriaiokuvat.

Skandinaavinen purjehtijaliitto järjesti vuonna 1941 suunnittelukilpailun, jonka tavoitteena oli luoda merikelpoinen, kevyt ja sarjatuotantoon soveltuva edullinen yksityyppivene. Kilpailuun tuli lähes 60 ehdotusta, joista yhtäkään ei kelpuutettu sellaisenaan. Ruotsalainen Tord Sundén teki lopulliset piirustuksen kahden kilpailuehdotuksen perusteella. Piirustukset julkaistiin marraskuussa 1941 ja ensimmäinen Pohjoismainen kansanvene laskettiin vesille huhtikuussa 1942 Göteborgissa.

Porvoolaisen Wileniuksen telakan pääsuunnittelija Gösta Kyntzell ei osallistunut kilpailuun, mutta oli seurannut hankkeen etenemistä ja tilasi Wileniukselta kansanvene. Köli valettiin Borgå Mekaniska

Verkstadin pajalla, purjeet leikkattiin vanhan Susanna-kuutosen purjeista ja vene oli valmis heinäkuussa 1942.

Veneen nimi Lill-Inga oli viitatus Kyntzelliin itse suunnittelemiin kilpapurjeveneisiin, joiden nimenä oli Inga-Lill, ja joita valmistui eri luokkiin yli 40. Heti Lill-Ingan vesillelaskun jälkeen

Kyntzell osallistui kilpailuun Helsingistä Porkkalaan ja jätti kansanveneellä taakseen koko Hai-luokan ja oman edellisen veneensä, tuossa kilpailussa ministeri Ramsayn purjehtiman veneensä Inga-Lill XXX:n.

Östra Nyland -lehden haastattelussa Kyntzell kehui uuden veneensä vauhtia, kertoi majoituneensa siinä mukavasti ja laskeskeli sen maksaneen noin 50 000 markkaa, mikä on inflaatiokorjattuna nykyrahassa noin 11 000 euroa.

Veneet eivät Kyntzelliin omistajaksi käsissä kauan vanhenneet. Lill-Ingan seuraava omistaja oli 1943-48 Mauritz Packalén (NJK) ja sen jälkeen 1949-53 Nils Relander (BS). Relanderin aikana vene sai uudeksi nimekseen Paletta.

Paletta lahjoitettiin 1990-luvun alussa Merimuseolle. Tuol-

loin lähes hylkykuntoon päätyneet vene odotteli Hylkysaarella aikansa, mutta museon muutettua Kotkaan kunnostus sai vauhtia ja nyt se on kunnostettuna esillä museon pysyvässä näyttelyssä.

1958-64 vene oli ollut Klaus Järnefeltin omistuksessa ensin Näsijärven Pursiseuralla Tampereella ja sitten Merenkävijöillä Helsingissä. Järnefeltin ajalta veneestä on paljon valokuvia ja kaitafilmiä, myös värillisenä. Restauroinnissa vene palautettiin tuohon 1950-60-lukujen taitteen asuun.

Veneen peräpeilissä lukee edelleen Paletta. Isoisäni aikana siinä oli tuolle ajalle tyypilliset pronssiset kirjaimet. Nämä varastettiin, kun Paletta oli raatona maissa, juuri ennen kuin se saatiin siirrettyä Merimuseolle. Olen rekonstruoinut kirjaimet valokuvien ja peräpeilissä olevien ruuvireikien perusteella, ja teettänyt niistä 3d-tulostetut kopiot, jotka museomestari Juha Puustinen kiinnitti peräpeiliin jokunen vuosi sitten”, kertoo Klaus Järnefeltin pojanpoika Kasper Järnefelt.

Kansanveneliitto on tehnyt useammankin retken seuraamaan Lill-Ingan kunnostusta, viimeksi kansanvene 75-vuotisjuhlan yhteydessä 2017 ja perinne jatkuu myös nyt. Kansanveneliitto tekee retken Kotkaan lauantaina 2.4. Tapaamme Merikeskus Wellamolla klo 11.30. Lill-Ingan restauroinnista vastannut museomestari Juha Puustinen on lupautunut esittelemään venettä ja sen kunnostuksen vaiheita.



Kari Järnefeltin kuvissa 1960-luvun alusta L-1, silloin nimeltään Paletta, Särkän edustalla ja Merenkävijöiden retkisaarella Sulkaniemessä.

Juhlavuonna tapahtuu: Lauantai 2.4. klo 11.30 Merikeskus Wellamo, Kotka. Tutustuminen Suomen ensimmäiseen kansanveneeseen Lill-Ingan ja sen kunnostukseen.

Vuosikertomus 1961-1962.

Liiton ensimmäinen vuosikokous pidettiin Helsingissä 12.11.1961. Tästä kokouksesta lähetettiin seloste jäsenille 23.2.1962

Kevätkokous pidettiin Helsingissä 8.4.1962. Tämän kokouksen päätöksistä lähetettiin seloste jäsenille 16.5.1962.

Purjehduskausi oli varsin vilkas huolimatta sateisesta ja koleasta kelistä.

Helsingin mestaruudesta ja gamalla CWS-maljasta purjohtiin Helsingin regatan kuutena päivänä sekä BSS'n vuosipurjehduksissa Skallerhamn'issa 22.7. Lopputulokseen lasketaan viisi parasta sijoitusta. Tulokset:

		Kilpailupäiviä; pisteet									5 kiilp. yht.
sija	vene ja omistaja	seura	30.6	1.7	5.7	6.7	7.7	3.7	22.7		
I	L197 Seej										
II	N & P Andersson & S Querida Benita Lindfors	BSS NJK	9	11	10	8	14	13	9½	57½	
III	L139 Penelope II A. Blässar	BS	2	8	13¼	14¼	12	-	8	55½	
IV	L140 Lyn G. Poppius	BSS	4	13	6	5	15½	14	5	53½	
V	L132 Bohemi P. Hakulinen	HTPS	6	10	11	13	4	7	7	48	
VI	L138 Angelina A. Lindström	BSS	10	3	8	10	9	11	6	48	
VII	L3 Lunkentus K. Alén	HTPS	13	6	-	9	11	8	-	47	
VIII	L18 Johanna B-E Björnström	BSF	3	7	7	11	10	8	-	43½	
IX	L94 Ann-Cathrine A. Kolster	NJK	12	5	-	7	7	12	-	43	
X	Kajsa L 19 O. Hamberg	HTPS	5	4	9	6	6	-	-	30	

BSS järjesti 21.7 matkakilpailun HSS-Skallerhamn. Liitto haluaa täten esittää kiitoksensa BSS:lle hyvästä järjestelystä.

Muusta toiminnasta mainittakoon että liitto on <sup>myöskin</sup> ~~on~~ "L" ltn apuraha. Tätä ei kuitenkaan myönnetty. Apuraha oli tarkoitus käyttää Tanskassa järjestettävien Pohjoismaisten mestaruuskilpailujen edustajamme matkan rahoittamiseen.

Kokoukseen osi kerran kahla laukkua A decr. + sp ja B puup. ihuan spin. osasto A luek 3x B osualla jaa, mutta muuten sunda uelid. Moni mukana

Folkkariliiton ensimmäisessä vuosikertomuksessa on myös Ranking-sarjan tulokset, siinä kärjessä edelleenkin purjehtiva Seej.

Oikealla: Porvoon regatta 1966, lipuissa Nils Andersson. Alla: kansanvene rakenteilla ja kilpailuista palaavia veneitä Pyysaaressa (1960-luku), ensimmäisiä lasikuitufolkkareita HTPS:n tiistaikilpailussa (1980-luku). Kuvat Juhani Bremerin albumista.



## Folkkarin vaihteita Suomessa

Suomessa on rekisteröity yli 400 pohjoismaista kansanvenettä. 1940-1970-luvuilla moni kotimainen veneveistäjä teki folkkareita ja niitä rakennettiin myös itse. Myöhemmin fleetti on täydentynyt Tanskassa ja Ruotsissa valmistetuilla lasikuituveneillä ja käytettyinä ulkomailta tuoduilla veneillä.

1942: L-1 Lill-Inga valmistuu Porvoossa.

1951: L-100 Merikirppu valmistuu Turussa

1961: Suomen kansanveneliitto perustetaan

1965: L-200 Drabant valmistuu Loviisassa.

1972: SM-kilpailuissa Hangossa osanottajaennätys, 42 venettä. Voittaja L-223 Tuula III, kipparina Juhani Bremer, HTPS.

1976: Suomen ensimmäinen lasikuitufolkkari L-284, Pamela IV (nyk. Šorsa), valmistuu. Runko on tuotu Tanskasta, mutta vene viimeistellään Suomessa.

1981: L-300 Helena, nyk. Ella, tanskalaisvalmisteinen lasikuituvene, rekisteröidään.

2004: FIN-366 Aida, toistaiseksi viimeinen Suomessa tehty puufolkkari valmistuu Haminan puuveneopistolla.

2016: Gold Cup, folkkarien maailmanmestaruuskilpailu, pidetään HSK:n isännöimänä Helsingissä. Kilpailuun osallistuu purjehtijoita Suomesta, Tanskasta, Virosta, Ruotsista, Saksasta, Iso-Britanniasta ja Yhdysvalloista, yhteensä yli 60 venekuntaa.

2021: FIN-400 Bella del Mare, kauniisti kunnostettu lasikuituvene, tuodaan Tanskasta Suomeen..

# Hanko – Naantali

Vuoden 2021 kilpailukausi huipentui kahdessa kesäkaupungissa. Heinäkuisella Hangon ”superviikolla” oli peräkkäin Hangon regattaan ja päivän tauon jälkeen SM-kisat. Syyskuinen lyhytrata-SM purjehdittiin nyt toista kertaa Naantalissa.

**H**angossa regataan osallistui 13 venettä ja SM-kisaan seuraavalla viikolla 15. Molemmat regatat voitti Stefan Westerlundin kipparioima Ella miehistönä Staffan Lindberg ja Tarmo Santasalo.

Hopeaa otti Siiri, jota Regatassa kipparoi ainoa kansainvälinen osallistuja, moninkertainen Gold Cup -voittaja tanskalainen Sø-

ren Kästel gasteina Heta Järvimaa-Luoto, Helena Skogman ja Johanna Horsma. Søren ei jäänyt SM-kisoihin, mutta tuloslistaan se ei vaikuttanut: Siiri otti hopean ilman Søreniäkin.

Regatassa seuraavat sijat otti Skydda (Marko Dahlberg, Jukka Ahokas, Pauli Poutanen), Kaune (Heikki Nieminen, Harri Saksi ja Teuvo Laine) sekä viidentenä paras puuvene Esmeralda (Jari Järvimaa, Sigfrid Karlsson ja Petri Vuorjoki). SM-kisassa Secco (Erik Aikala, Kari Paljakka ja Juha Valtanen kipusi väliin kolmanneksi ja pudotti Skyddan, Kaunen ja Esmeraldan sija alemmaksi kuin regatassa.

Kun kisoja oli ympäri muuta Eurooppaa peruutettu koronan vuoksi, Naantalin lyhytrata-SM:stä tuli vähän vaivihkaa yksi koronakesän kansainvälisimmistä kisoista. 15 veneen kilpailuun osallistui kolme venettä Virosta ja yksi Ruotsista. Paras virolainen oli seitsemänneksi tullut Castor (Ott Kolk, Taavi Välißon, Karel Trej). Ruotsalaisvene Sjöjungfrun (Donald ja Alexander Bratt ja suomalaisvahvistuksena Ilppo Kivivuori) oli 12.

10 starttia ja oheisohjelmat illanviettoineen, nostoineen ja laskuineen.

Myös Naantalin SM-kisan kärjessä oli Ella vakiomiehistöineen, mutta voitto varmistui vasta viimeisessä startissa. Toiseksi tuli Bella Del Mare, jota nyt kipparoi pietarsaarelainen Fabian Björndahl (miehistönä Thomas Hallberg ja Jan Forsbom) ja kolmanneksi Kaune, jonka kipparina oli Ronni Saksi ja miehistönä Harri Saksi ja Tomi Keskilä.

Kun kisoja oli ympäri muuta Eurooppaa peruutettu koronan vuoksi, Naantalin lyhytrata-SM:stä tuli vähän vaivihkaa yksi koronakesän kansainvälisimmistä kisoista. 15 veneen kilpailuun osallistui kolme venettä Virosta ja yksi Ruotsista. Paras virolainen oli seitsemänneksi tullut Castor (Ott Kolk, Taavi Välißon, Karel Trej). Ruotsalaisvene Sjöjungfrun (Donald ja Alexander Bratt ja suomalaisvahvistuksena Ilppo Kivivuori) oli 12.



## Jouko Lindgren Oy – sata vuotta Helsingissä

Jouko Lindgren Oy on perinteinen suomalainen täyden palvelun venetelakka, jonka juuret juontavat 1900-luvun alun aikaan. Silloin Otto Evert Lindgren veisti puuveneitä ja telakoi Helsingfors Segelklubbin veneitä Kotkasaareissa. Sittemmin Raine Lindgren jatkoi isänsä jäljillä kuusi vuosikymmentä. Jo silloin tärkeää oli veneiden kauniiden linjojen ja viimeistelyn lisäksi suorituskyky, jota Otto Evert ja Raine mittasivat menestyksekkäästi Helsingin seudun ja etelärannikon purjehduskilpailuissa.

Tänä päivänä kokenut henkilökuntamme ja tarkkaan valikoidut yhteistyökumppanit korjaavat kaikki purje- ja moottoriveneiden vauriot valmistusmateriaalista riippumatta. Hoidamme myös veneiden nostot, laskut ja talvisäilytykset telakallamme Helsingin Hernesaareissa.

**Telakamme joukkue kippari Jari Järvimaan johdolla nappasi folkkariluokan 1. sijan Viaporin tuopissa vuonna 2020.**



Jouko Lindgren Oy | Hernesaarenranta 13, 00150 Helsinki | 09 622 5322 | 040 534 5170 | 0400 489 337 | jloy@nettilinja.fi

# “It’s the many positive small pieces that makes Hanko regatta so special”

Danish Folkboat sailor and Gold Cup winner Søren Kæstel took silver in the Hanko Regatta with Finnish crew Heta Järvimaa, Johanna Horsma and Helena Skogman. In Erika Panttila’s interview Søren comments the rising level of Finnish Folkboat sailing and possibilities to host Gold Cup in Hanko one day.

## How did you like to sail in Hanko last summer?

I liked sailing at the Hanko regatta last summer. Sailing with friends is what I like the best. I got to sail at a fantastic regatta, in a perfect weather and in the middle of party atmosphere.

It makes me happy thinking about it and I hope I get to participate this event again.

I think you Finns know you have something unique with this regatta, it is impossible to explain, but everybody knows it is right, it’s the many positive small pieces that makes the Hanko regatta so special.

## Do you think that it would be possible to sail the Gold Cup in Hanko one day?

The short answer is yes, definitely. Hopefully it will happen soon after the 2023 Gold Cup in Tallinn, maybe 2026. I have no direct influence on it, but we have to make a plan, so we can make it happen. The international fleet will never forget the fantastic Gold Cup in Helsinki.

## How do you describe sailing with Heta, Johanna and Helena?

Sailing with those three ladies is a big gift, they really want to learn and they really want me to learn from them. One of the big differences between women and men on a boat, is that men can rely on their strength, but women have to think and do things right with the right technique, to get things done on the boat.

## What differences do you see between Danish and Finnish Folkboat fleets?

The obvious answer is racing quality in the whole fleet, for the last three decades, many of the Danish sailors come with success from other international classes, with an intention to do well in the Folkboat.

I’m not sure the Finnish Folkboat fleet is there yet and I can not tell if it’s the right



Søren Kæstel with Heta Järvimaa, Johanna Horsma and Helena Skogman.

thing to do, but some of you in the fleet have started taking racing seriously, working on your boats, so it is in the same shape and racing quality as the best boats available. Some of you are sailing together with the same crew nearly every time and really racing for the win.

## What similarities do you see between Danish and Finnish Folkboat fleets?

Socially and class-wise I think we are at the same track. You Finns really have a strong class organization, arranging interviews and online education with foreign Folkboat sailors. You have social arrangements during the winter and you have many regattas with after race events. When I meet you, you are always very well prepared and eager to get all out of me, that is very satisfying and challenging for me.

## Can you tell other things I didn’t ask, but what you want to say to Finnish Folkboat people.

My first meeting with Finnish Folkboat sailors was in Flensburg during the Gold Cup 2008.

The Finnish crew was disqualified because

the boat had illegal reinforcements and didn’t measure correctly in the rules. They were disqualified for the whole series and had a long travel back home to Finland. I think we were many who thought it was a hard punishment for the team.

My second meeting with Finnish Folkboat sailors was in Sandhamn, I was the Danish representative at NFIAs AGM, it was my first AGM, so I did not know anything about this. But everything was in my opinion business as usual, until at that time an unknown lady, Heta Järvimaa, together with Petri Vuorjoki wanted a word. She told the AGM that she had been sailing in a leaking wooden Folkboat, from Helsinki to Sandhamn just to tell us that Helsinki would like to host the Gold Cup in 2016.

As I remember it, there was quiet for a while and then the talking started. In the beginning, most of the members talked about how impossible it would be and how wrong it was, but everything turned around when somebody said that we have to take this seriously, since they have sailed quite a bit to tell us this. Now I’m lucky to know many Finnish Folkboat sailors, and have many happy unexpected experiences.

# “Kanske dags för landskamp igen”

Sjöjungfrun (SWE-1388, VSS) deltog i finska kortbana-FM i Nådendal. Donald och Alexander Bratt var intervjuade om skillnader och likheter mellan finska och svenska folkbåtssegling.



Alexander och Donald Bratt i Nådendal.

## 1. Hur tyckte ni om att segla i Nådendal förra hösten?

Donald Bratt Det var väldigt trevligt! Bra vatten, bra klubbhus och lunch-faciliteter.

Alexander Bratt: Det var mycket trevligt och väldigt gästvänligt. Och lärorikt: jag fick lära mig att man inte säger kippis när man skålar utan skål. Det var också svårt, och pappa och jag hade inte seglat ihop på ett tag. Kanske har ni också begränsats mer av att segla med spirbom i stället för spinnaker när ni är iväg utomlands än vad jag hade trott?

## 2. Vad tycker ni om sprint som tävlingsformat?

D: Det var bra – så bra att vi provar i Sverige till våren!

A: Det är spännande segling och bra träning eftersom allt komprimeras. I Sverige har flera klasser testat att segla sprint som de gör i Allsvenskan och Seglingens mästare (och Seglingsligan antar jag), fast med egna båtar. Det vill säga ännu kortare seglingar än det var i Nådendal, direktdomare/Appendix UF och oftast färre båtar på startlinjen. Det får samtidigt inte bli för mycket väntan mellan seglingarna.

## 3. Vilka skillnader ser ni mellan finsk och svensk folkbåtssegling?

D: Förutom spinnakern, så administrativt verkar det vara ungefär samma, dvs kontakterna med Svenska Seglarförbundet. Finska seglare verkar vara lite yngre. Vi har inte lyckats förbygga oss på samma sätt.

A: Folkbåtsseglingen i Finland verkar vara på frammarsch med yngre seglare, mer bild och video, lite större meriter från andra klasser och fina båtar. Segelsporten och folkbåtssegling ser ut att vara mer utspridd i Sverige än i Finland. Det ger fler nya och olika platser att segla på men svårare att samla folk.

## 4. Vilka likheter ser ni mellan finsk och svensk folkbåtssegling?

D: Samma trevliga gemenskap seglare emellan.

A: Det är i grunden samma kärlek till segelsporten och folkbåten.

## 5. Något till ni vill säga till det finska folkbåtsfolket.

D: Väldigt kul att Finland har kommit igång så bra! Verkar vara Guldpokalen i Helsingfors som lyfte Finland (och Estland). Vi skall puffa för att fler svenskar kommer till Finland. Ni har ju varit hos oss några gånger nu! Kanske dags för landskamp igen om Sven Saléns pokal. Tror det varit ca 15 landskamper fram till nu.

A: Jag önskar er ett gott seglingsår.

Intervju och bild Erika Panttila





## Folkkari puntariin!

Aktiivisesti kilpailevan ja etenkin kisoissa menestyvän folkkarin kohdalla kannattaa olla tarkkana, että vene painaa juuri sen minkä pitääkin, eli vähintään 1930 kg, mutta ei pahemmin yli. Alipainoinen vene voidaan diskata ja ylipainoinen ei kulje kunnolla.



Herttoniemen nosturilla katsottiin folkkariiliiton uudella vaa'alla, paljonko on vielä varaa keventää. Samalla mitattiin ja leimattiin uusia purjeita.



**K**okonaispainon lisäksi luokkasäännössä on määräyksiä myös materiaalivahvuksista ja mm. kölin, peräsimen, puomin ja maston painosta, joita pitää tietysti noudattaa myös.

Folkkariiliitto on hankkinut oman vaa'an, jolla veneitä voidaan punnita kilpailuissa ja kilpailujen ulkopuolella. Kauden aikana järjestetään ainakin yksi avoin punnitustilaisuus, johon voi tuoda veneensä punnitettavaksi joko virallista todistusta varten tai omaksi tiedoksi, esimerkiksi lähtötalanteen selvittämiseksi muutostöitä varten. Punnitavassa veneessä pitää olla nostolenkit kölipulteissa, jotta se voidaan nostaa nosturilla.

Vene punnitaan tyhjänä ja ilman varusteita. Siitä, mikä punnitusta kuuluu tyhjäan veneeseen ja mikä ei, Antti Metsä on tehnyt yhteenvetoon luokkasäännön ja Tanskan liiton nettisivuilla olevan artikkelin pohjalta.

### Punnituksessa pitää olla mukana:

- Masto ja puomi. Huomaa että alumiinisen puomin min. paino on 9 kg, trimmeineen ja puomiliikin kiristimen kanssa
- Veneen, maston ja puomin sellainen kiinteä varustus, joka on normaalisti aina paikallaan kilpailtaessa.
- Kaikki sellainen edellisiin liittyvä varustus mitä kilpailutilanteessa ei tule, ei voi tai ei saa irroittaa
- Kiinteät trimmiköydet kuivina, pois lukien spinnuvarustus
- Isopurjeen skuutti
- Kiinteät hyttiluukut ja ovet
- Sisustus, joka on pultattu tai ruuvattu runkoon tai kanteen, siis kiinteä sisustus
- Turkkirallit / levyt. Huomaa, että nämä pitää olla ja valmistettuna puusta sekä lasikuituveneessä painaa max. 15 kg
- Kiinteät tyhjentävät pumput
- Punkkien mahdolliset luukut (vaikkakin irralliset). Luukkujen tulee myös olla veneessä aina kilpailtaessa
- Istuimet, mukaan lukien perämiehen istuin, mikäli se on aina kilpaillessa mukana
- Kaksi köliin kiinteästi yhtyvää nostosilmää, mutta huomaa, että kummankaan silmän yksittäinen paino ei saa ylittää kolmea (3) kiloa

### Punnituksessa ei saa olla mukana:

- Nostoliinat ja niiden sakkelit yms. Näiden paino tulee vähentää vaa'an antamasta lukemasta.
- Huomaa että nämä eivät saa olla kilpailtaessa esim. pilssissä
- Mahdollisten lokerikkojen irtoavat lokerot ja hyllyt sekä kaappien irralliset luukut. Huomaa että punkkien ja avotilan penkkien mahdolliset luukut saavat jäädä.
- Spinnu- ja spiiirapuoimit, spinnun falli ja kaikki muu spinnuvarustus.
- Huomaa että punnitus tehdään luokkasäännön mukaiselle veneelle, jossa perusvarustus on kaksi purjetta ilman spinnua ja sen irtainta ja kiinteää varustusta

## Kilpailukalenteri 2022

Tiedot alustavia, varmista aina tiedot manage2sail-sivustolta.

2022	Kilpailu	Järjestäjä	Ranking/ puuveneranking
21. - 22.5.	VSS Sprintregatta 2022, Ruotsin lyhytmatkamestaruus, Tukholma	VSS	
28. - 29.5.	Emäntien kirkki, matkakilpailu	HTPS	
4. - 5.6.	NJK:n köli-veneregatta	NJK	R
11. - 12.6.	Spring Cup, Helsinki	HSK	
17. - 21.6.	Cold Cup, Köli, Saksaa	Köler Yacht Club	
18. - 19.6.	Helsinki Regatta	HSEIM	
30.6 - 2.7.	Tanskan Mestaruus, Århus/Ålbøllet	SK Ebeltøft Vig	
8. - 10.7.	Hangon Regatta	ESS & HSF & HJS	R
6. - 7.8.	Viron Mestaruus, Tallinn	Köleri JK	R
6. - 7.8.	Champagne Regatta, Helsinki	HSS	
11. - 14.8.	Ruotsin Mestaruus, Ystad	VSS	
12.8.	Kruunun kippo, puuvenerille, Hki Kruunuvuori	HTPS	PR
13.8.	Väljörin luoppi, puuvenerille, matka	BuPS	PR
16. - 21.8.	Suomen Mestaruus, Helsinki	BS	R
27. - 28.8.	BS Classic, Helsinki	BS	
3. - 4.9.	Lyhytmatka SM, Naantali	NPS	R
17. - 18.9.	UK Nordic Nationals and Watson Cup	Royal Lynton Yacht Club	
19. - 22.9.	Bessan Cup, UK	Royal Lynton Yacht Club	

## Ranking-tulokset 2021

2021 PUUVENERANKING VENEITÄ		19	2	3	4	5	6	7	8	18	
Rank.	Purjeto	Veneen nimi	Seura	Hki Regatta 3.-4.7.	Hankko 9.-11.7.	SM 2021 12.-13.7.	Classic BS 28.-29.8.	Lyhytmatka SM NPS 25.-26.9.	Isotara HTPS	Köleri HTPS	Väljörin SuPS
1	FIN 118	Emerald	HSK	5	5	6	8	5	7	2	
2	FIN 372	Laila	HTPS	8	13	15	8	3	4	3	
3	FIN 215	Merkka	HTPS					5	4	3	
4	EST 5	Greta	KJK						1	1	
5	EST 36	Prisma	KJK						1	1	
6	FIN 274	Lyn	HTPS	11				10	5	8	
7	FIN 356	Ayla	HTPS		14	7		12	2	3	
8	FIN 212	Nala	NJK								
9	EST 10	Vana Arm	KJK						6	10	
10	FIN 266	Sess	HTPS							9	
11	FIN 336	Beata	EPS							12	
12	FIN 14	Anu	EPS							12	
13	FIN 233	Erinoma	HTPS							13	
14	FIN 169	Gurilla	VSS							13	
15	FIN 267	Maria	KJK							14	
16	FIN 207	Bloody Mary	M					13	8	16	
17	FIN 149	Taru	HSK							17	
18	FIN 159	Overdies	BSS							17	
19	FIN 205	Mina	EPS							18	

### Puuveneranking.

2021 YLEINEN RANKING VENEITÄ		25	11	13	15	15	8	19
Rank.	Purjeto	Veneen nimi	Seura	Hki Regatta 3.-4.7.	Hankko 9.-11.7.	SM 2021 12.-13.7.	Classic BS 28.-29.8.	Lyhytmatka SM NPS 25.-26.9.
1	67	FIN 300	Ella	BS	1	1	1	1
2	45	FIN 348	Skydda	NPS	2	3	4	4
3	44	FIN 373	Siiri	HSK	4	2	2	6
4	43	FIN 312	Secco	HTPS	3	7	3	8
5	34	FIN 291	Kaunotar	NPS		4	5	3
6	31	FIN 400	Bella d'Mare	BS		6	7	2
7	26	FIN 118	Emerald	HSK	5	5	6	
8	19	FIN 326	Galesjan I	HTPS	8	11	11	4
9	18	FIN 347	Ultramarine	NJK	7	8	9	14
10	14	FIN 365	Kajsa	NJK	6		8	
11	13	FIN 316	Pärake	NPS				5
12	10	FIN 392	Phrygia II	EPS		10	10	
13	10	FIN 384	Made	HTPS		9	12	15
14	9	EST 39	Castor	KJK				7
15	8	FIN 315	La Paimori	NPS		12	13	13
16	8	FIN 172	Laila	HTPS	9	13	15	6
17	7	FIN 371	Sesmitar	NJK				9
18	7	FIN 390	Lina	BS				2
19	6	EST 50	Jonna	KJK				10
20	5	EST 31	Muinaisurukungas	Dago				11
21	4	FIN 256	Ayla	HTPS		14	7	
22	4	SWE 1358	Sjöjungfrun	VSS				12
23	4	FIN 215	Merkka	HTPS				5
24	3	FIN 307	Waikiki	BS	10			8
25	1	FIN 274	Lyn	HTPS	11			

### Vleinen ranking.

- Kaikki purjeet
- Spinnun ja fokaan skuutit, mutta kilpailussa käytössä oleva ison skuutti saa jäädä
- Irroitettava kompassi, esim. kajuutan luukun reunaan uitetussa laudassa oleva kompassi
- Muu irtain vene-elektronikka
- Ankkurit ja niiden kettingit ja köydet
- Kaikki kiinnitysköydet yms.
- Fendarit
- Sähköiset pilssipumput akkuineen, mikäli veneessä on sellaisia
- Henkilökohtaiset kelluntavälineet (pelastusliivit)
- Melat
- Sangot tai ämpärit tai muut irtoastiat
- Työkalut ja varaosat
- Virallisessa punnituksessa veneen ja pilssin tulee olla kuivat.

# ”Kokon sijasta päätettiin korjata koko höskä”



Puufolkkari Esmeralda, FIN-118, kunnostettiin kölistä kanteen kilpailamista varten ja sen jälkeen se on napsinut parhaan puuveneen sijoja viime kausien kilpailuissa. Kunnostuksesta vastasi merten Team Ahmaksiksi kutsuttu kolmikko Jari Järvimaa, Antti Vallittu ja Ilpo Saarelma.

**J**ari ”Jallu” Järvimaa kertoo Esmeraldan kunnostamisesta ja neuvoo, miten puufolkkarin kunnostajalle usein vastaan tuleva kaarien vaihto onnistuu. Jallua haastatteli ja jutut kirjasi Heta Järvimaa.

Isoisäni Otto Evert Lindgren oli kirjapainomies. Kätevä käsistään, nopea käänneissään ja ideoissaan. Hän oli täysin ruotsinkielinen ja mieli teki kovasti seilaamaan. Ympäriällä pyöri jatkuvasti samankielisiä patruunoita ja rahamiehiä, jotka puhuivat vain ja ainoastaan veneistä sekä olivat myös kovia ja taitavia kilpapurjehtijoita. Ei siinä kauaa mennyt, kun nuori Otto Evert mittasi jalkamitalla kuinka pitkiä ja leveitä nämä purjeveneet olivat. Näinä päivinä lausuttiin Lindgrenin venetelakan syntysanat joskus 1800-luvun lopulla ja loppu onkin historiaa.

Koska synnyin Kotkasaareen eli Kotkikseen (nykyiseen Ouritsaareen) vaikuttivat evoluutio, ympäristö ja geenit siihen, että sain hyvän pohjakoulutuksen venehommiin Lindgrenin Raiskilta. Siitä, että vuosien jälkeen musta tuli puufolkkaripurjehtija saan kiittää tyttäriäni Hetää ja Lottaa. Koska kielsin ostamasta perheeseen ainuttakaan puuvenettä, tytöt allekirjoittivat heti seuraavana päivänä kauppakirjan puufolkkari FIN-354 Ainosta. Sain kunnian purjehtia Aionon uuteen kotisatamaan.

Koska näitä puupaatteja pitää korjailla aamusta iltaan, mulle kävi kuten Otto Evertille. Piti vain vähän vilkaista kuinka Esmeralda FIN-118 oli rakennettu, mutta se seilasikin mun sydämeen ensi silmäyksellä, vaikka paatti olikin niin mätä, että meinasi Gold Cupissa pudottaa kölin. Taas oli veri vettä sakeampaa. Kokon sijasta päätettiin korjata koko höskä. Korjaaminen ei olisi onnistunut ilman hyvää miehistöä eli merten Team Ahmaa, Antti Vallittua, Ipi Saarelmaa

ja meikämänne joukon jatkona. Esmeralda korjattiin lattiasta kattoon, vain kilpailamista varten ja nopea tuli!

Viime vuosina on ollut laituripuhea, että kannattaako näitä vanhoja paatteja korjata ja mitä se maksaa? Onko järkeä lähteä näihin ikuisuusprojekteihin? Vastaus on, että kannattaa lähteä siitä huolimatta, että avio- liitot särkyvät ja kaikki rahat sekä vapaa-aika menee. Plussa-puolella on ehjä ja luotettava vene, ne sadat epäonnistumiset sekä ahaa-elämykset ja tuuletukset kun yksi monista työvaiheista menee aivan nappiin.

## Kaaria vaihtamaan

Kuten kaikki vehkeet myös Folkkari vaatii huoltoa ja korjausta vuosittain. Suuremmat remontit voi tehdä itse, jos löytyy hyviä apureita ja kanttia. Hyvä paikka aloittaa ovat katkenneet kaaret. Folkkarikipparin kannattaa todella tarkastella näitä paikkoja kevään. Meinaan se köli painaa tonnin, ja kun köli pääsee vatkamaan enemmän ja enemmän ollaan niin ison remontin äärellä, että vieraalla teetettynä se maksaa lasikuitufolkkarin verran.

Ohessa vähän neuvoja ja kuvia miten kaarienvaihto tapahtuu. Kohtuullinen keskinoisuus aloittelijalle on kaari per viikko ja kuten kaikessa työssä, niin kolmannen kaaren jälkeen työ nopeutuu ja sen jälkeen kaarien tekeminen sujuu kuin tanssi. Uusia ideoita pursuaa kun folkkarikorjaaja nukkuu väsyneenä ja lihaksat kipeänä syvää unta.



Uudet kaaret liimataan jigissä.



Kaari kiinnitetään niittaamalla.

naulalle reikä, sekä tehdään viistoliitos vanhaan ja uuteen kaareen.

Nyt jos alkaa arveluttamaan, että ”mä en pysty tähän mitenkään” niin voin rauhoitella, että meillä on käytössä salainen ase Youtube ja englanninkieliset videopätkät, missä ei välttämättä juuri Folkkaria korjata, mutta veneet ovat kaikki samanlaisia. Sitkeällä surffaamisella löytyy todella hyviä vinkkejä, työkaluista lähtien.

Veneen kyljestä otetaan malli, jonka mukaan tehdään jigi mihin tuleva kaari laminoidaan. Kaaren materiaaliksi soveltuu esimerkiksi 3mm tammiviilu ja liimaksi epoksi. Valmistelevat työt vievät enemmän aikaa kuin itse työ. Viiluihin levitetään pensselillä liimaa, muovikalvo pakettin ympärille, puristimilla jigiin kiinni ja pieni napautus, että kaikki on paikoillaan jigissä. Kun liimaus on kuivunut, kaari hiotaan, höylätään ja soviteaan paikoillaan.

Jos korjaat itse, en suosittelisi laskemaan kustannuksia. Lonkalta heitettyä yhden kaaren korjaus venepuusepällä maksaa noin 450-500 euroa. Esmeralda korjattiin perin pohjin Team Ahman toimesta Jouko Lindgrenin telakalla Hernesaaressa. Korjaus kesti 2,5 vuotta kolmelta mieheltä ja tuli maksamaan 50 euron tuntihinnalla laskelman tehneiden telakkamiesten mukaan noin 74 000 euroa. Hinnalla saisi uuden lasikuitufolkkarin Tanskasta, mutta ei Esmeraldaa. Nämä hommat tehdään tietysti harrastustyönä, eli todellinen kustannus on tarvikkeet, laastarit ja oma aika.

Viilut Esmeraldaan hankittiin puutukku- liike Emeri Oy:sta, jossa vähittäismyynti hoituu käteisellä. Epoksit kaikkeen liimaamiseen löytyy Kevra Oy:sta, josta saa materiaalien lisäksi hyviä neuvoja. Täytyy muistaa että Folkkarin korjaamisessa on samat lainalaisuudet kuin lohien fileoinnissa. Se vaatii voimaa, rohkeutta ja terävän veitsen. Tietysti lopuksi, jos kaikki on menetetty Team Ahma auttaa aina!

Folkkarissa hapantuminen alkaa yleensä kannesta. Sieltä vesi valuu kaariin, jotka alkavat niittien kohdalta mädäntyä, katkeilla ja murtua salaa. Otollisia kaaren katkeamiskohtia ovat kurvipaikat. Ensimmäinen kurvi on jotakuinkin kolmas lauta emäpuusta, missä pilsi leventyy pohjaksi ja seuraava niillä main missä pohja kääntyy kyljeksi. Kaariin ei myöskään tule ruuvailla kiinni mitään ylimääräistä, koska vesi pääsee tekemään tuhojaan jokaisesta reiästä.

Salongin puolella kannattaa purkaa bunkat pois, että pääsee paremmin työkohteeseen. Luultavasti ruuveja joutuu sahaamaan poikki, varovasti mitään rikkomatta. Kun yhtä ruuvia irrottaa tunnin verran, alkaa ymmärtää, miksi veneen korjaaminen maksaa niin paljon.

Seuraavaksi sahataan kaari poikki. Veneen sisällä murtumakohdasta sahataan niittien prikat irti ja ulkopuolella puuseppä poraa niittien kannat näkyville (12mm oksapora) ja putsaa syntyneet reiät hyvin. Sisäpuolen henkilö lyö 3mm tuurnalla niitin ulos sen verran, että ulkopuolen henkilö saa siitä varasan haarukalla kiinni ja poistaa naulan.

Niitti on siis tyssäty kuparinaula. Uuteen kaareen porataan veneen ulkopuolelta vanhaa naulanreikää apuna käyttäen uudelle



# Lasikuitu- veneeseen kansi kuntoon

Ella (FIN-300) on hyvin menestynyt lasikuituinen kilpafolkkari, joka on tehty Folkebåt Centralenissa vuonna 1980. Steffillä se on ollut vuodesta 2016.



Kansi maalattiin karhealla liukastumisen estomaalilla ja ruffi sileällä tsetasoituvalla maalilla.

Isompia remppoja veneeseen ei ole aikoihin tehty. Nyt alkoi olla kansirempän aika. Vanha kansi notkui ja tuntui paikoin pehmeältä. Esimerkiksi takakannella ei uskaltanut riskimpi mies enää oikein astella. Vene vietiin syksyllä 2020 Lindgrenin telakalle lämpimään halliin, jossa hommat tehtiin itse kahden hengen voimin. Neuvoja ja apua saatiin runsaasti telakan ammattimiehiltä, joiden kahvipöytään olikin kiva aina mennä aistit avoimina. Alusta asti oli selvää, että Ella on oikeassa paikassa ja hyvässä seurassa.

Työ aloitettiin hieman pelonsekaisin tuntein avaamalla takakansi Feinin monitoimileikkurilla. Sen allahan on balsasandwich-rakenne, joka todettiin

märäksi. Samaa kosteutta löytyi sivukansien alta. Vesi oli ilmeisesti päässyt tunkeutumaan perään entisen moottoritelineen rei'istä ja sivukansilla skuuttien kiinnityskohdista. Sivukansilta poistimme myös turhina vanhat skuuttivinssien tukipaikat. Kaikki pehmeä balsa kaivettiin ylös erilaisilla terillä. Tämän jälkeen paatti jätettiin kuivumaan reiluksi kuukaudeksi.

Kun työ taas alkoi, oli selkeää, että balsa korvataan helpommin työstettävillä Divynycell-levyillä, joita yleisesti pidetään balsaa helpompina asentaa itse. Aluksi pahvista leikattiin ja mitattiin tarkkaan malli, jonka mukaan levyt leikattiin mattoveitsellä. Alle laitettiin hartsia ja yksi kerros lasikuitumattoa, sitten taas hartsia, jonka päälle Divynycell-levyt. Päälle painoa, että raken-

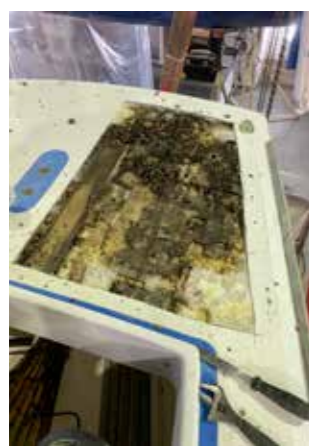
ne olisi tiivis eikä ilmaa jäisi väliin. Tämä kuivui vuorokaudessa, jonka jälkeen levyn päälle hartsia ja 4 kerrosta mattoa jälleen tarkasti telaten.

Pinnan kuivuttua pari päivää alkoi hionta. Aluksi karkeudella 40 ja lopuksi kansi karkeudella 200 ja kiiltäväksi jäivät pinnat karkeudella 400. Kun pinta oli riittävän tasainen, maalattiin aluksi kaikki Jotun Megaprimer Light -maalilla ja sen jälkeen kansi neljä kertaa Hempelin Non-slip deck-coating -kansi-maalilla ja ruffi ja muut kiiltävät osat tsetasoituvalla Epifanesin Polyurethane Yacht Paint -maalilla. Kaikki maalaaminen tehtiin itse teloilla tarkoin valmistajien ohjeita noudattaen.

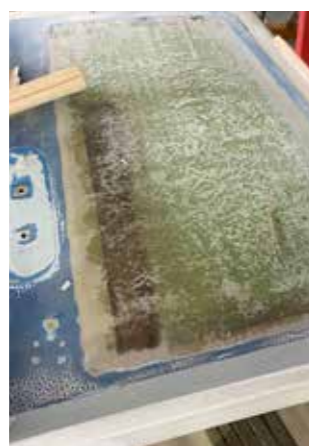
Vene oli siis hallissa kuusi kuukautta ja töitä tehtiin pää-

osin viikonloppuisin ja satunnaisina arki-iltoina. Maston reiän kauluksen korjaamiseen tarvittiin ammattimiehen apua. Tunteja meni noin 150-200, jossa paljon ihmettelyä ja suunnittelua. Krapan lisäksi kädesä usein siis myös kahvikuppi. Varsinaisen kansirempän materiaaleihin ja tarvikkeisiin meni rahaa noin 700-800 €. Samalla uusimme myös heloituksen Harkenin heloilla ja ikkunat Etran tummennetuilla laseilla. Helat kiinnitettiin nyt tiiviimmin ja tukevammin poraamalla kartioporalla isompi reikä, joka täytettiin lasikuitukitillä, johon sitten helat kiinnitettiin.

Lopputulena voisi pitää, ettei alkujännityksen jälkeen enää juurikaan hirvittänyt. Työ ei ollut mitenkään ylivoimaista.



Kannesta kaivettiin pois lahonnut balsa ja vaihdettiin tilalle Divynycell-levyjä ja uusi lasikuitupinta.



Laidalta poistettiin myös vanhat vinssien alustat.



## Herkutellen folkkarissa



Elämän keittiössä luotetaan omaan yrttitarhaan ja perusraaka-aineisiin.



Ruoanlaitto folkkarissa voi olla haastavaa isompien veneiden keittiöihin tottuneille. Suomen tieltävästi vanhimman vielä purjehtivan folkkarin Elämän kippari Mika Lehtonen jakaa keittiövinkkinsä.

Teimme parin viikon lomapurjehduksen Helsingistä itään. Rakastamme purjehdusta, merta ja luontoa sekä myös hyvää ja maukasta ruokaa – terveellisyysskään ei ole miinusta. Tähän kun yhdistää halun helppouteen ja nopeuteen sekä siihen, ettei kylmälaitteita ole, joutuu kokkailua vähän miettimään etukäteen. Päätimme edetä ns. yhden kattilan taktiikalla.

Oheisissa kuvissa on raaka-aineina erimakuista valmisriisiaterioita, säilykkeitä (liha, kala), yrttejä omasta mukana kulkevasta yrttitarhasta, fetaa (Apetinan ei vaadi jääkaappia), kookoskermaa, pähkinöitä, papuja, soijarouhetta, Härkistä, kasviksia, salamia. Maustamiseen käytin thaimaalaista Srirachaa, suolaa, pippuria ja ennen reissua tekemääni maustesekoitetta, jonka olin tehnyt pieneen rasiaan (maun mukaan esim. suola, pippuri, ruokosokeri, oregano, timjami, korianteri, rosmariini ym. kuivia yrttejä maustepurkeista, chili, paprika, curry, juustokumina, jne.). Näitä sekoittelimme rennolla ranteella ja asenteella syöden joka päivä hieman erilaisia maukkaita ruokia.

Toimii nuotiopaikoilla ja erilaisilla retkiä venekeittimillä.

Teksti ja kuvat Mika Lehtonen



## PAULI NOSTAA

Pauli Nostaa Oy  
044 555 7546  
www.paulinostaa.fi

# Juhlavuoden tapahtumia

Folkkarin juhlavuoden kunniaksi julistettiin oululaisen folkkaripurjehtijan Joni Kärnän aloitteesta vuodenvaihteessa logohaaste. Osallistujia oli lopulta kolme, Vesa Lindqvist, Sanni Pyhänniska ja Tiia Tilus ja luonnoksia logoiksi vähän useampia.

• Näe Suomen vanhin folkkari: L-1 Lill-Inga on entisöitynä Suomen merimuseon kokoelmissa Merikeskus Wellamossa Kotkassa. Lauantaina 2.4. teemme retken sitä tervehtimään. Tapaaminen 11.30 Merimuseon aulassa, museomestari Juha Puustinen esittelee venettä ja sen kunnostusta. Ja yhdessä syömään.

Retkifolkkarien kokoontumisajo: Lauantaina 2.7. kaikki koolle viettämään yhdessä iltaa ja ihastelemaan toistensa folkkareita Vallisaareen!

Klubitakilla tai ilman: Lauantaina 20.8. juhlavuoden illallinen SM-kisojen yhteydes-

sä Brändö Seglaren ravintolassa. Buffet, musiikkia, uusien ja vanhojen folkkaripurjehtijoiden yhdessäoloa. Kaikki folkkaripurjehtijat seuralaisineen tervetuloa.

**Tulossa tai suunnitteilla myös:** Viron mestaruuskilpailujen yhteydessä 5.-7.8. Viron folkkariliiton 50-vuotisjuhla. Naapurimaalaiset tervetuloa!

Puufolkkarien syntysijoilla: syksyinen retki Kräkön veneveistämöiden jäljille ja veneveistomuseoon.

Pyysaaren folkkarihistoriaa: HTTPS:n 100-vuotishistoriaa valmistelevalle muistelutalouksien sarjassa Pyysaaren

folkkareita ja folkkarien rakentamista Pyysaaressa muisteleva tilaisuus syksyllä.

• Tarkemmat tiedot tapahtumien lähestyessä folkkariliiton kotisivuilta [www.folkkari.net](http://www.folkkari.net) ja FB-ryhmässä folkkarisiglaajat.

## Logokilpailun satoa

Liitto tuottaa kahdella eri logolla varustettuja paitoja ja tarroja kauden alkuun. Jos on kiinnostunut tuottamaan omia logollisia varusteita, esimerkiksi Vesan logosta voi saada version veneen numerolla. Logojen omatoimisesta käytöstä on kuitenkin sovittava aina tekijän kanssa.



AT THE FRONT **HARKEN**®

**spinlock**

 **GOTTIFREDI MAFFIOLI**®

verkkokaupasta: [www.sailtech.fi](http://www.sailtech.fi)

**SAILTECH**



# Suomen nopein

[staffan.lindberg@northsails.com](mailto:staffan.lindberg@northsails.com)

040 510 4876

North Sails One Design Finland