



OULUN PURJEHDUSSEURA

125 vuotta

65°00,9'N - 25°26,5'E

PIKAPURJEHTIJA

No.2 (142)

lokakuu 2010



**Oulun
Purjehdusseura
ry:n**

SYYSKOKOUS

16.11.2010 klo 18

**Joutsen Median
tiloissa, Lekatie 4**

**Käsitellään sääntöjen
määräämät asiat sekä
valitaan erovuoroisten tilalle
johtokuntaan uudet jäsenet.**

T E R V E T U L O A

Johtokunta

Pikapurjehtija



No. 2 (142) lokakuu 2010 OULUN PURJEHDUSSEURA RY:N JÄSENLEHTI

Vastaava toimittaja: Kari Avikainen

Lehti ilmestyy 4 kertaa vuodessa. Lehteen tarkoitettu aineisto on toimitettava OPS:n postiosoitteeseen tai vastaavalle toimittajalle.

Tilaushinta: Pikapurjehtija on ilmainen OPS:n jäsenille. Muille 4,00€ / vuosikerta. Tilaukset maksamalla tilausmaksu OPS:n tilille:

Sampo Pankki 800012-78954913

OPS:n postiosoite: PL 20 90101 OULU

ISSN 0357-993X

SISÄLLYSLUETTELO

Sisällysluettelo	1
Kommodorin kuulumiset	2-3
Viikinkien jalanjäljillä	4-7
Taloudenhoitajan katsaus	8
Oulun Purjehdusseura täyttää 130v.	8
Paluu muskeliveneeseen	9-15
syyskokous kutsu	15
Telakkamestarin raanasta	16
Röytän kesä 2010	17-18
Historian havinaa	19
Trailerilla kumikanavaa pitkin sisävesille, .. ja pitemmällekin.	20-22
Muistoja ja päiväkirjamerkintöjä Selman Optarikaudelta 2010	23

Paino: Uniprint Oy Oulu

Kommodorin kantilta



02-1010

Poikkeuksellinen hellekesä miesmuistiin on takana ja tätä kirjoittaessa ruska menoillaan. Seuran jäsenten veneet ovat olleet liikkeellä ahkerasti. Tästä kertoo mm Röytän majan oiva käyttöaste. Kauden avaus toteutettiin jo periteiseen tapaan Röytässä. Tällä kertaa hiveltiin makuhermoja uudella metodilla valmistetulla loimulohella ala Riku Isohätälä.

Purjealus Sedovin vierailu lähensi oululaisia mereen ja suuret kävijämäärät kertoivat kiinnostuksesta merenkulkuun ja merielämään. Tapahtumia tarvitaan ja lisää on toivottavasti tulossa. Silti omalla kölillä reissaaminen ja merten vapaus jää edelleen turhan pienen etujoukon oikeudeksi. Houkutellaamme kaikki kipinän saaneet uusia harrastajia mukaan!

Voinemme yhtä siihen, että veneily on pohjimmiltaan jokaisen yksityinen asia. Tarvitsemme kuitenkin toisiamme monessa pyrkimyksessä ja näissä ensimmäisenä omaa purjehdusseuraa. Tarvitsemmeko sitten kattojärjestöjä? Ainakin kaksi kattojärjestöä on liikaa ja siksi SPL ja SVEL yhdistyvät vuoden vaihteessa. Saamme ootella uuden nimen – ”Suomen Purjehdus ja Veneily ry” eli SPV. Onnea ja menestystä uudelle organisaatiolle.

Seuran toiminta on jatkunut aikaisempaan tapaan johtokunnan ja lautakuntien aktiivien panostuksin. Ensi vuosi on juhluvuosi – seuramme täyttää 130 vuotta. Johtokunta on päättänyt juhluvoden sisällöstä sen veran, että jäsenistön juhla pidetään huhtikuussa ja vastaanottotilaisuus regatan yhteydessä.

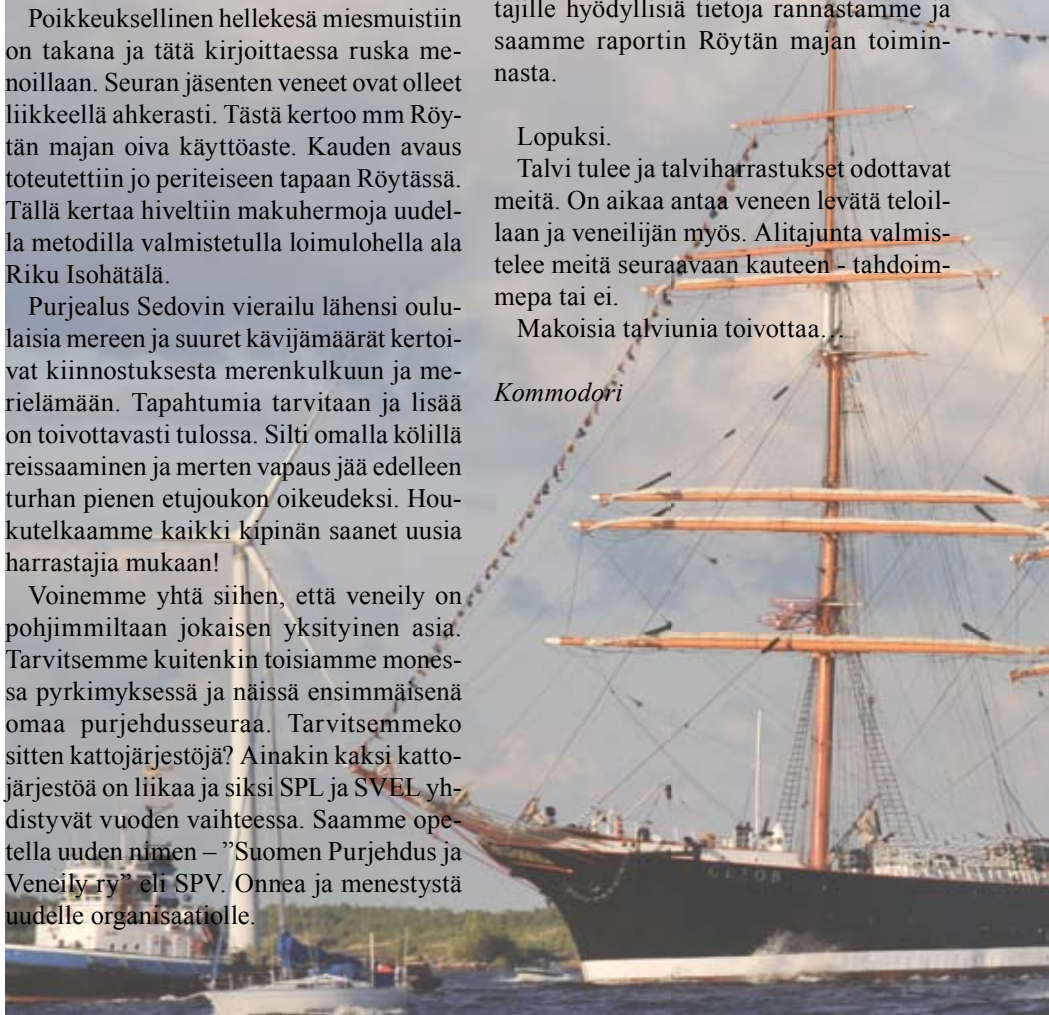
Tämän lehden sisällössä korostuu junioritoiminnan kehitys, josta kiitos juniorillemme, vanhemmille ja erityisesti junioripäälliköllemme, Sampo Valjukselle. Telakkamestarimme kertoo veneen omistajille hyödyllisiä tietoja rannastamme ja saamme raportin Röytän majan toiminnasta.

Lopuksi.

Talvi tulee ja talviharrastukset odottavat meitä. On aikaa antaa veneen levätä teloiltaan ja veneilijän myös. Alitajunta valmis telee meitä seuraavaan kauteen – tahdoimmepa tai ei.

Makoisia talviunia toivottaa...

Kommodori





Viikinkien jalanjäljillä

Talven mittaan kerkeää ajattelemaan kaikenlaista. Kaksi kesää Perämerelle alkoi vaatia vastapainoa etelästä. Halutti purjehtia sellaisille vesille, joissa ei vielä oltu käyty. Halusimme viettää leppoisaa venekesää järviolosuhteissa. Lyhyet etäisyydet ja lämpimät kelit toisivat lisäarvoa. Ennen kaikkea ajatuksissa oli halu nähdä muutakin kuin venematkoilla tavallisesti nähdään. Siispa Mälärjärvelle, joka ei ole sen kauempana kuin Tukholmaan. Suomalaisia veneitä siellä käy kuitenkin harvoin.

Tukholma ja Tukholman saaristo olivat tuttuja entuudestaan, tosin vain pintapuolisesti. Jos ei pysähdy minnekään on Tukholman saaristo samaa kokoluokkaa kuin Turun saaristokin. Jos kiirettä pitää, niin päivässä ne on molemmat läpipurjehdittu.

Mälärjärveltä oli hankittu kartta ja kerrattu kouluhistorian tietoa merkittävistä kohteista. Ruotsin ja samalla Suomen historian merkkikohteet sijaitsevat Mälarenilla. Sen rannoilla ovat kukoistaneet viikinkiaikainen asutus, kristillisen kirkon valtarakenteet ja merkittävät kirkot ja ennen kaikkea kuninkaan vallan rakenteet, pääkaupunki Tukholma mukaan luettuna. Rannoilla voi vieraila neljässäkymmenessä linnassa.

Koska lomamme olivat eripituiset ehdotti Eeva-Marja että hän voisi vallan hyvin tulla suoraan Tukholmaan ja paluumatka samalla tavalla sopisi hyvin myös. Siirtopurjehdukselle Tukholmaan lähtivät Aallon Markus Oulusta ja Rajaniemen Sauli Raahesta. Juuri sopivaa ja kokenutta joukkoa tehtävän onnistuneelle suorittamiselle, sillä suorittamistahan tuo yhtämittainen matkanteko jossakin vaiheessa aina on. Vastatuulta riitti koko matkalle. Kerran yövyimme Uumajassa ja kolme yötä merellä. Nähtävyyksinä olivat auringonlaskut ja silloin tällöin laiva .





Tukholmassa kiinnityttiin vanhaan tuttuun Wasa hamniin. Vihjeeksi annettakoon viihtyisä, nopea ja maukas ruokapaikka Liljevalchs taidehallin takapihalla – aivan sataman vieressä.

Ruoka oli hyvää lähes joka paikassa. Sanoisinpa, että jopa parempaa kuin Suomessa.



Mälarille päästäkseen piti suluttautua. Korkeusero oli vain 60 cm, joten rimpuilla ei tarvinnut. Jatkossa riitti tarkkaavaista kartan luentaa ja matka-aikojen arviointia. Edessä oli useita käännettäviä ja nostettavia siltoja, joiden aikataulut ilmenevät kartasta. VHF:llä kutsuminen oli hyödyllistä, koska pieniä poikkeamia ajoissa oli ja sielu sai rauhan kun tiesi, että siltaoperaattori oli selvillä saapuvasta veneestä.

Perillä

Matkamme suosituin kohde oli Birkan viikinkiaikainen kaupunki päivämatkan päässä Tukholmasta. Vierailimme siellä kahteen kertaan. Itse kaupungista ei ollut varsinaisesti mitään jäljellä, mutta historiasta kertova museo oli sitäkin havainnollisempi. Saaren huipulla on Ansgarin risti – muistomerkki ensimmäiselle kristinuskoon käänttyjälle Ruotsissa 800-luvulla.

Ei onnistunut ensimmäinen kerta. Kristinusko vakiintui vasta tuhatluvulla alkaen Sigtunasta, joka kohosi 900-luvun lopulla kristinuskon ja kuninkaanvallan tukikohdaksi. Kaupunki on Lundin ohella Ruotsin vanhin.



Sigtunaan noustaän Mälarin itäreunaa Tukholman esikaupunkien länsipuolella kohti pohjoista. Satama on suojainen. Etäisyys Tukholmaan maanteitse on vain 40 km. Kaupunki on pittoreski ja suuresti turistien suosiossa. Keskiaikaisuus näkyy kaupunkikuvassa. Riimukiviä on löytynyt 150 kpl. Yleensä kiviä nostatettiin kuolleiden muistolle. Poikkeavia yksilöitä löytyi jo silloin ja niinpä eräs Anundi päätti hakkauttaa kiven jo eläissään.



Sigtunassa tuli tenkkapå kun huomasimme, että tästä eteenpäin Uppsalaan pääsisi kohtuudella vain moottoriveneellä. Siispä bussilla vesisateiseen kohteeseemme ja takaisin. Pekka Töpöhännän maisemat olivat erehdyttävän samoja kuin lasten suosituksa piirityssä elokuvassa.

Seuraavaksi purjehdimme järven etelärannalle Mariefredin kaupunkiin. Gripsholmin linna on tunnettu Kustaa Vaasan linnana.



Linnassa on maailman vanhin henkilökuvakokoelma ja ilmeisesti myös maailman suurin 500 vuoden ajalta. Kokoelma täydentyy vuosittain. Suomalaiseksi tulkit-taviakin oli joukkoon eksynyt – mm nuori JL Runeberg. Viimeisin on Ivar Kamprad mustavalkovalokuvassa kädessään arvoituksellinen ässän muotoinen kuusiokulma-avain. Erittäin puhutteleva ja tavallaan vakava (aikamme) kuva.

Mälärjärven paras satama on puolestaan Strängnäs, joka kuuluu samaan kuntaan Mariefredin kanssa. Pohjoiseen väylälle avautuva ympyrän muotoinen satama muistuttaa jotenkin Kosin saaren satamaa Kreikassa. (kuva 8) Juuri sopivan kokoinen kaupunki veneturistille.

Kolmisen viikkoa perillä ja sitten oli jo lähdettävä Itä-merelle. Matkasimme ete-

län kautta eli Södertäljen kanavan kautta ulos ja muutaman kohteen kautta takaisin Tukholmaan.

Tukholmasta päätimme siirtyä kahdestaan Turkuun, josta taas siirtomiehistöllä Ouluun.

Summarum

Sää tuntui olleen varsinainen puheen aihe Suomessa poissaolomme aikana. Suomen helteet jäivät kokematta. Toisaalta ei

sitten ollut kovia kelejäkään. Sitä tavallista kesäsäätä – sadetta suunnilleen joka toinen päivä. Todellisuus iski vastaan Kustavin salmessa pohjoiseen mennessä. ja viileätä säätä riitti perille asti. Kuvassa merisumua tervehtimässä öiseltä Selkämereltä saapujaa Björkön salmessa. Sinne vaan pimeän sekaan ja kohti Joulua.



S/Y Blueberry , Heikki ja Eeva- Marja Laitinen

Taloudenhoitajan katsaus

On tullut aika muistuttaa jälleen kerran jäsen- ja katsastusmaksujen maksamatta jättämisestä. Yllättävän paljon on karhulaskuja lähetetty. Seuramme toimintahan perustuu lähes kokonaan jäsenmaksutulojen varaan. Toivoisin asiaan parannusta ensi vuonna.

Uusi jäsen- ja venerekisteriohjelma on valmis. Ensimmäinen jäsenlaskutus tehtiin ko. ohjelmalla. Tämä on osittain aiheuttanut sekaannusta laskun maksamisessa. Joillakin jäsenillä on ollut verkkopankissaan edellisen jäsenmaksun maksutiedot. Laskutuksen hoiti Logica Oy ja maksutilinumero oli heidän ns. keräilytilinsä. Tuolloin taisin korostaa jäsenille silloisen toimijan maksutietojen oikeellisuutta. Tämän vuoden laskusta jäi korostamatta uusi tilinumero. Myös laskun viitenumero on tärkeä. Uusi laskutusohjelma mahdollistaa pankista saatavan viitenumeroiden siirtoaineiston hyödyntämisen. Ko. toiminnalla saadaan ”kuitattua” maksaneet helposti.

Laitoin kesän alussa seuramme www.oulunpurjehdusseura.fi kotisivuille uuteen jäsen- ja venerekisteriin kirjautumisesta tietoa. Taisi olla viisi halukasta päivittämään tietonsa. Pyytäkää kirjautumistunnuksenne Tulimaan Joukolta. Tällä tavalla rekisteri pysyy ajan tasalla. Joukon yhteystiedot löytyvät seuramme kotisivuilta. Kotisivuja kannattaa seurata muutenkin. Sinne on tullut uutta tietoa pienen hiljaiselon jälkeen enemmän.

Kuittipinojen seasta

Matti Taskila

Taloudenhoitaja

OULUN PURJEHDUSSEURA RY täyttää 130 vuotta vuonna 2011

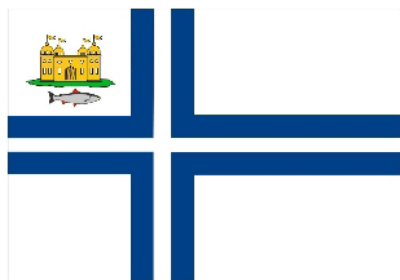
Suunnitelmissa on järjestää vapaamuotoinen **JÄSENILTA** helmikuun loppupuolella.

Paikka on vielä avoin. Tarkoitus on ruokailla juhlallisesti, tietysti omakustanteinen, jotain pientä ohjelmaa ja vapaamuotoista seurustelua hyvässä seurassa.

Virallinen vastaanotto kahvin merkeissä sitten kesällä regatan yhteydessä kutsuvieraille.

Seuraa seuran nettisivuja sekä postia alkuvuodesta.

Perästä kuuluu sano se!



Paluu muskeliveneeseen

Runsaat kolme vuotta sitten löysin uudelleen nuoruuteni harrastuksen, melonnan,. Se oli alkanut vuonna 1953, jolloin 17-vuotiaana lukiolaisena rakensin retkeilyyn tarkoitetun kajakkikaksikon. Pituutta sillä oli yli 6 metriä ja materiaalina 2.5 millimetrin lentokonevaneri. Näin ohut verhoilu taipui neljäksi koko aluksen mittaiseksi leveäksi "laudaksi" jatkettuna virtaviivaisissa kyljissä helposti kolmiulotteiseen kuperaan muotoon, joten palteita ei syntynyt.

Tuohon aikaan markkinoille olivat jo tulleet urea-formaldehydi-tyyppiset vedenkestävät liimat, joten rakenteesta tuli kestävä. Aluksen muotojen perustana olivat Vanosen ja Korvenkarin *Melontakirjassa* (1949) B5-kokoiselle sivulle mahtuneet "Saima" kajakin linjapiirustukset, joita hyödyntäen piirsin kaarimallit mutta lisäsin hieman leveyttä, korkeutta ja pituutta. Korotin myös istuma-aukkojen lukumäärän kahteen, jotta siinä voidaan käyttää aukkopeitteitä. Esikuvassa oli nimittäin vain yksi erikoispitkä aukko. Omaani rakensin istuma-aukot lähelle toisiaan, mikä paransi aluksen vakavuus- ja aallokko-ominaisuuksia (Kuva 1).

Tällä kajakilla retkeilimme Merimelojien tukikohdasta Taivallahdelta Helsingin saaristossa kunnes myin sen vuonna 1968. Tuo itserakennettu kajakkikaksikko oli siihen mennessä ehtinyt saavuttaa luottamuksemme, ja sillä liikuimme merellä kaikissa olosuhteissa - aina



Kuva 1. Itserakennettu kajakkikaksikko Pihlajasaaren kalliolla Helsingin edustalla 1950 luvun lopun kesäillassa.

10 m/s tuuliin asti. Seuraavana vuonna olin vesillä jo ensimmäisellä Lightning-veneelläni.

Takaisin kajakkiin ennen kiikkutuoli-ikää

Mielessäni oli erityisesti kesämökillämme itäisen Suomenlahden saaristossa pitkään kytenyt ajatus melonnan aloittamisesta uudelleen yli 40 vuoden väliajan jälkeen. Eihän tämän pitäisi olla purjehtijalle tavatonta. Mainittiinhan Oulun Purjehdusseuran alkuperäisissä säännöissä soutu kilpailut, ja melonnan edistäminen sisältyy Oulun Merenkävijöiden nykyisiinkin, voimassa oleviin sääntöihin.

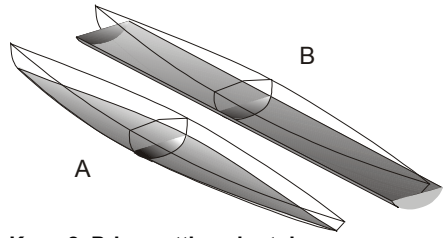
Kanootin piti tällä kertaa olla kajakkikaksikko, tietenkin nopea, kevyt-kulkuinen, merelle sopiva ja mieluiten turvallinenkin. Syntyi valintatilanne, eikä kaikkea saa samaan pakettiin. 1950- ja 1960 luvuilta peräisin oleva

kokemukseni merimelonasta ja kajakin mallista oli jättänyt tietyn ennakkواسenteen, enkä ollut oikein tyytyväinen siihen, mitä nykyisin on markkinoilla tarjolla.

En pitänyt erikoisemmin nykymuodin mukaisista kovin kippurakarkisista, voimakkaan ketkan ja pitkän keulan- ja peränylityksen omaavista, koverin parras- ja kaarilinjoin päistään neulamaisiksi suipennetuista, keskilaivasta kovin matalista malleista, jotka ainakin purjehtijan silmään vaikuttivat kovin epätieteellisesti muotoiltuilla.

Minkälainen on nopea kajakki?

Aluksen kulkuvastuksessa on kaksi komponenttia: pintakitka ja aaltovastus. Ensin mainitun määräävät veden viskositeetti, pinnan karheus ja märkäpinnan ala. Aaltovastus puolestaan johtuu siitä, että alus joutuu liikkuttaessaan tekemään työtä työntäessään vettä tieltään. Tunnettua on, että veneen kulkuvastusta saa pienennettyä tekemällä aluksesta pitkän ja kapean - kuten kajakin. Kapeudella on rajansa, mutta mikä olisi optimaalisinta? *Aallon nopeus* syvässä vedessä riippuu sen pituudesta siten, että $V/\sqrt{L} = \sqrt{g/2\pi}$, jossa V on aallon nopeus, L aallon pituus ja g maan vetovoiman kiihtyvyys. Kun nopeus ilmaistaan solmuissa ja pituus metreissä lauseke saa muodon $V = 2.43\sqrt{L}$. Alus saavuttaa *runkonopeutensa*, kun sen keula-aalto on pidentynyt veneen vesilinjan mittaiseksi, ja tätä nopeutta on työläästi ylittää uppoamakulkuisella rungolla – esimerkiksi kajakilla. Useimmiten retkeilykäyttöön tarkoitettu merikajakkiyksikkö on noin 5.2 m pitkä, mikä merkitsee 5.7 solmun runkonopeutta.



Kuva 2. Prismaattisen kertoimen laskeminen. A esittää kajakin uppoamatilavuutta ja B esittää kappaletta, jonka poikkileikkaus on yhtä kuin kajakin suurin vedenalainen poikkileikkaus ja pituus sama kuin vesilinjan pituus. Prismaattinen kerroin on tilavuus A jaettuna tilavuudella B.

Kulkuvastus riippuu veneen muodon sulavuudesta ja sen poikkileikkauksen vedenalaisen osan pinta-alasta aluksen leveimmällä kohdalla, ja eräs tapa arvioida veneen kevytkulkuisuutta on niin sanotun *prismaattisen kertoimen* laskeminen. Tällä ymmärretään tilavuusyksiköissä ilmaistun uppouman suhdetta sellaisen kappaleen tilavuuteen, jonka pituus on veneen vesilinjapituus ja poikkipinta sama kuin veneen suurin upoksissa oleva poikkileikkauspinta (Kuva 2). Siten tasapaksun tukin prismaattinen kerroin on yksi, veneiden saadessa tätä pienempiä arvoja. Suuri prismaattinen kerroin tuottaa tilavan rungon, mutta mikä tuottaisi kevytkulkuisen?

Minimivastuksen, nopeuden ja prismaattisen kertoimen suhteita on allaskokein testattu ja havaittu, että laajallakin nopeusalueella selvästi optimaalisin prismaattinen kerroin runkonopeuden alapuolella on 0.53, mutta runkonopeuden tienoilla ihanteellinen olisi n. 0.6. Itse asiassa kajakkien prismaattiset kertoimet osuvat alueelle 0.5-0.65. Veneen muoto on virtausopillisesti optimaalisin, kun sen

uppouman jakauma veneen pituussuunnassa seuraa trigonometrian kosinikäyrää, mutta vastus suurenee, jos veneen päät ovat liian pulleita tai suippoja. Puleapäinen vene tuottaa suuren keula-aallon, päistään liaksi suipennettu puolestaan suuren peräaallon. Liian suippopäisellä kajakilla (prismaattinen kerroin n. 0.5) on alhainen runkonopeus, sillä sen keulaalto syntyy taaempänä ja peräaalto edempänä eli aluksella on lyhyempi tehollinen vesilinja, koska sen ääripäät eivät kelluta tarpeeksi. Kajakin ääripäiden suipentaminen (Kuva 3) kovin pieniuppoumaisiksi ei siis paranna huippunopeutta. Sen sijaan näillä ulokkeilla on uppoumaan nähden turhaa märkäpinta-alaa ja siten vastusta, vaikka tuollainen veitsenterävä suippopää vaikuttaa nopealta ja tekee kauppansa. Sellainen alus kyllä mukautuu hyvin tiettyyn aallokkoon, mutta koska sen pitkittäisen nyökkimisen ominaistajuus jää alhaiseksi, se voi sopivassa kovan tuulen pitkässä aallokossa alkaa resonoida, käyttäytyä kiikkutuolin tavoin ja upottaa keulaansa.

Kun pysytään pienissä, alle 4 solmun nopeuksissa, 5.2 m pituisen kajakin kulkuvastuksesta suurin osa syntyy pintakitkasta.

Kapeiden kilpakajakien maksiminopeudet ovat paljon laskennollista runkonopeutta suurempia, vaikka ne eivät liukuun nousekaan (ne ovat n. *semi-displacement*-aluksia). Niiden kapeuden suhteen ei ole mitään rajoituksia, joskin niissä on kyettävä istumaan sisällä eikä kannella. Niinpä miesten kajakkiyksikön (maksimipituus 5.2 m) ennätys 200 metrillä on 33.98 s, mikä merkitsee 11.4 solmun keskinopeutta, ja vielä 1000 metrilläkin

kilpailuennätys on 205 s, mikä vastaa 9.5 solmun keskinopeutta. Täytyy kuitenkin muistaa, että tämä vaatii äärimmäisen suurta melontatehoa.

Prismaattinen kerroin n. 6.2



Prismaattinen kerroin n. 5



Kuva 3. Ylemmällä kajakilla on suurempi prismaattinen kerroin ja suurempi runkonopeus kuin alemmalla. Alempi saattaa äkkiseltään vaikuttaa nopeamalta, mutta sen tehollinen vesilinja on lyhyempi, sillä sen keula- ja peräaalot ovat lähempänä toisiaan, eikä märkäpinta-ala ole mainittavasti pienempi.

Minkälainen on vakaa kajakki?

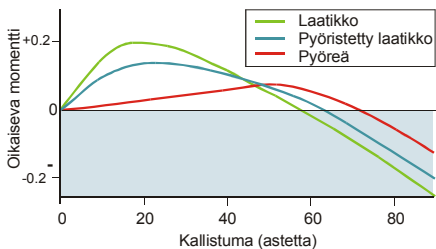
Aluksen stabiileetti riippuu sen leveydestä, pohjan ja varalaidan poikkileikkauksesta sekä painopisteen sijainnista. Vakavuus jaetaan tavallisesti *alkustabiileettiin* ja *loppustabiileettiin*. Näiden suhde riippuu poikkileikkauksmuodosta ja samalla vesilinjan leveyden suhteesta kokonaisleveyteen. Kun vakavuudella tarkoitetaan sitä, että kajakki vastustaa kallistumista sileän vedenpinnan tasosta, latteapohjainen, laatikkoomainen poikkileikkaus jyrkin paltein tuottaa suurimman alkuvakavuuden, sitä suuremman, mitä leveämpi alus on. Tämän muotoisen aluksen leveys vesilinjassa on suuri verrattuna kokonaisleveyteen. Pyöreä pohjamuoto taas tuottaa aluksen, jolla on pieni alkustabiileetti, mutta loppustabiileetti riippuu siitä, missä kulmassa varalaita nousee eli mikä on kokonaisleveys

vesilinjaleveyteen verrattuna. Pyöreäpohjaisellakin kapealla kajakilla voi olla kohtuullinen loppustabiliteetti, mikäli sen varalaita nousee riittävän loivasti eli aluksen kokonaisleveys on riittävä. Tällöin kallistuminen siirtää nostevoimat sivummalle, mikä tuottaa oikaisumomenttia märkäpinnan pysyessä edelleenkin suhteellisen pienenä (Kuva 4).

Jos kajakin uppouma pidetään samana, laatikkomainen poikkileikkaus tuottaa kajakin, jolla on suurempi märkäpinta-ala ja kulkuvastus kuin pyöreäpohjaisella.

Merikajakit ovat usein pyöreäpohjaisia, ja mainitaan, että ne vakavoituvat aallokossa. Tämä pitää tavallaan paikkansa, sillä litteäpohjainen alus pyrkisi mukailemaan vedenpinnan kulmaa, eli aallot kallistelisivat sitä. Vähäisen alkuvakavuuden omaavaa kajakkia aalto ei kallista niin paljon, mutta tämä ei johdu vakavuuden lisääntymisestä aallokossa vaan vähäisestä stabiilitetistä. Kokematon kaatuu kiikkerällä kajakilla aallokossa vähintään yhtä helposti kuin tyvenessäkin. Kokeneelle melojalle, joka hyvin hallitsee tasapainonsa, melominen aallokossa saattaa olla miellyttävämpää kajakilla, joka ei joka aaltoon kallistu eikä siten tunnu niin levottomalta.

Kaikille retkikajakeille on tyypillistä, että niiden vakavuus lisääntyy kuormattaessa. Tämä kasvattaa erityisesti pyöreäpohjaisen aluksen vesilinjaleveyttä ja laskee kajakin (+melojan) painopistettä. Pyöreäpohjainen kajakki on kuormattunakin kevytkulkuinen, ja tämä on tärkein syy siihen, että pitkän matkan



Kuva4. Pohjamuodon vaikutus kajakin vakavuuteen, kun sen kokonaisleveys pidetään samana. Laatikkomainen poikkileikkaus tuottaa alkustabiilin aluksen, kun taas pyöreäpohjaisen alkuvakavuus pieni mutta se sietää hieman suuremman kallistuksen ennen kaatumista.

meriretkeilyyn tarkoitettut kajakit usein ovat pyöreäpohjaisia.

Arvostelut valitsemisen apuna

Retkeily- ja melontalehdistä voi lukea kajakkien arvosteluja. Huomio näissä tavallisesti kiintyy mm. istuimen mukavuuteen, selkätukeen, kansiköystön riittävään runsauteen, peräsimen tai pohjaevän olemassaoloon, kantopalikoihin tai -lenkkeihin keulassa ja perässä, polvitukiin, kansiluukkujen määrään ja laatuun, vakavuuteen ja kevytkulkui-suuteen.

Tässä tuntuu muodilla olevan huomattava merkitys. Miksi pitää kannella risteilevää kumiköystöstä olla niin paljon. Tuntuu oudolta, että jo lähtökohtaisesti kiikkerään alukseen pitäisi ottaa kansilastia. Miksi pitää keulan ja perän nousta liioitelluiksi kippurakärjiksi, vaikka vastatuuleen melominen käy raskaaksi ilman tuulipinnan lisäystäkin. Miksi pitää istuma-aukon olla niin pieni, että sisään on vaikea pujottautua, ellei kansi aukon takana ole tarpeeksi matala, sillä ihmisen sääret taipuvat polvinivelestä

yleensä vain taaksepäin. Pieni istuma-aukko polvitukineen on tosin sikäli hyvä, että kajakista ei helposti putoa, vaikka se kaatuisikin. Tuolloin pelastautuminen kuitenkin edellyttää eskimokäännöksen hallitsemista. Kaatuminen tapahtuu useimmiten vaikeissa olosuhteissa ja on niin äkillinen, että siihen ei ehdi varautua, joten tilanne on paljon vakavampi kuin tyvenessä uimaltaassa, jossa temppua on ehkä harjoiteltu. Jos pienestä aukosta kuitenkin putoaa kumoonajossa, ei kajakkiin helposti pääse omin neuvoin takaisin ellei siihen osaa pujottautua veden alla ja kääntää sitä vasta sen jälkeen oikein päin eskimokäännöksellä. Vesilastissa oleva pyöreäpohjainen kajakki nimittäin käyttäytyy kannella istuvan alla aallokossa kuin uittotukki, pyörii yllättävän vinhasti.

Oikea meloja osaa myös melontaslangin. Kun tarkoitetaan pelastautumista tai toverin pelastamista kaatumisen jälkeen, puhutaan "reskuttamisesta" - varmaan englanninkielen "rescue"-sanaa mukaillen. Mahtaako tässä olla hieman samaa psykologiaa kuin siinä, että puhutaan mieluummin mesikämmenestä kuin pelottavasta karhusta?

On muodikasta pitää kajakin peräsintä ainoastaan taitamattomien aloittelijoiden apuvälineenä, ja siksi sen saa yleensä vain kanteen kiinnitettävänä, helposti irrotettavana lisätarvikkeena. Oikean melojan mainitaan ohjaavan alustaan kallistelemalla ja melomalla. Kyllähän useimmat kajakit kaartavat päinvastaiselle puolelle kuin niitä kallistaa, mutta eri asia on tahallinen kallistaminen merellä kovassa aallokossa, kun keula pyrkii väkisin nousemaan tuuleen, jos nuotoilussa tai kuormauksessa on vikaa.

Kilpakajakeissa on kyllä ihan oikea peräsin pohjaan pysyvästi asennettuna, mutta sellainen olisi retkikajakissa arka vaurioitumaan, kun taas perävantaaseen taaksetaittavaksi laakeroitu peräsinlapa sietää pohjakosketuksia hyvin.

Selkätukea mainostetaan tärkeänä, mutta ainakin alkustabiili kajakki pyrkii aallokossa kallistelemaan, ja tämän väkinäinen estäminen selkänojan ja polvitukien avulla käy rasittavaksi, kun kajakki samalla pyrkii kallistamaan melojaakin. Kajakin tulee antaa elää omaa elämäänsä. Tarkoitus on että meloja itse pysyy pystyssä, mitä selän tukeminen kajakkiin ei aina edistä.

Omapa oli valintani

Historian tulee toistaa itseään, joten mielessäni olivat nostalgiset 1950-60 luvun mallit. Siksi ihastuin ruotsalaisen Vituddens Kanotvarvin valmistamaan "Lisa" yksikköön (520 cm x 62 cm), ja lähdin sellaista etsimään. Nurmijärveläisessä myymälässä, johon ensiksi poikkesin, sitä ei ollut, mutta sieltä löytyi saman veistämön sisarmalli, Anker Ankervikin Ruotsissa vuonna 1930 piirtämä, "Anita Expedition", joka on ihannettani hoikempi mutta tietenkin nopeampi. Rakenne on lasikuituvahvisteista polyesteriä. Strategiset mitat ovat: pituus 520 cm, suurin leveys 57 cm, vesilinjassa vain 51 cm, paino 23 kg. istuma-aukko 87 cm x 42 cm. Peräsin on kokometallinen, kosketuksesta taakse taittuva ja sen laakerointi tukevasti perävannakseen laminoitu. Pohja on pyöreäprofiilinen, köliviiva hieman kaareva ja partaan ketkaa vain sen verran, että kannen keskiviiva on pitkittäissuunnassa suora. Veistämä ilmoittaa hinauskokeiden perusteella nopeudeksi 7 solmua 6 kilopondin

voimalla ja 100 kg uppoumalla, joten varusteet olisi rajoitettava kolmeen kiloon, jos lukemia yrittäisin tarkistaa.

"Anitan" paras puoli on kevyt-kulkuisuus. Tosin veistämön esittämään nopeuslukemaan pääsin GPS:n mukaan vain hetkeksi. Tästä huolimatta 10 km:n kuntolenkkiin ei sen kanssa turhan paljon aikaa tuhraudu. Tyhjänä kajakki on alkukiikkerä, mutta vakavoituu lastattaessa.

Sen vuoksi oli syytä harjoitella kaatumistilannetta ja pelastautumista. Isosta aukosta lensi meloja ulos kuin leppäkeihäs, mutta vaikka kajakin oikaisi heti, sinne pääsi vettä sen verran, että sen kiikkeryys lisääntyi. Vaikka hivuttauduin kannelle kahareisin perästä käsin ja pysyttelin matalana pitäen jalkoja "kölinä", istuma-aukkoon pudotautuessani kajakki pyörähti kriittisellä hetkellä ympäri, eikä kolmekaani yritystä riittänyt onnistumiseen. Tositilanteessa kuluisi siis voimia ihan tarpeettomaan, joten otin avukseni ns. melakellukkeen, puhallettavan n. 3 litran ponttonin, joka kiinnitetään melan lapaan Poikittainen 220 cm mela vastakkaisesta lavasta pideltynä tuottaa silloin riittävästi nostetta ja vipuvartta kajakin stabiloimiseen, niin että siihen pääsee ilman turhaa taistoa. Siis melakelluke ja pumppu ovat aina matkassa.

Valintapäätöksen teossa eräs näkökohta oli kajakin

materiaali. Hinnaltaan edullisimmat tehdään nykyisin polyeteenistä ja muista lämpömuotoiltavista muoveista, jotka soveltuvat rotaatiovaluun ja muihin nopeisiin teollisiin menetelmiin. Nämä muovit sietävät naarmuja ja kolhuja mutta ovat hieman vaikeasti korjattavissa, ja kanootti saattaa väärin säilytettynä saada pysyviä painaumia.

Lasi- kevlar- tai hiilikuitulujitteisesta muovista valmistetut edustavat käsityötä ja ovat kalliimpia. Niihin saa hienostuneempia muotoja, ja ne ovat erityisesti eksoottisilla kuiduilla vahvistettuina kevyitä. Niiden korjaaminen selväpiirteistä, mutta niitä ei ole tarkoitettu sorassa ja kivikossa raahattaviksi. Itse valitsin lasikuitulujitteisen.

Kuntoiluvälineenä kajakki on osoittautumassa verrattomaksi. Leposykkeen laskusta päätellen se nostaa ainakin kolmen iltakymppin viikko-ohjelmalla kestävyyskuntoa jo yhdessä kuukaudessa, ja olen kokenut, että reipasvauhtisillakaan lenkeillä yläraajojen



Kuva 5. VKV veistämön "Anita" mökkirannassa. Istuma-aukon pituus on pitkäraajaisellekin riittävä ja sen sisäreuna sopivasti pyöristetty niin, että 23 kilon kajakin kantaa mukavasti olkapäällä. Peräsin on samaa taakse taivutavaa tyyppiä kuin kuvan 1 omatekoisessa kaksikossakin. Loivaa harjakattoa muistuttava kannen profiili tuo mieleen varhaisten kajakkien keveät kangaskannet. Linjat ovatkin vuodelta 1930. Istuma-aukon edessä olevan kumikyöden alle saa kätevästi merikortin ja takakannelle tyhjän melakellukkeen. Muu tavara mahtuu sisälle vedenpitäviin osastoihin.

lihakset eivät kipeydy. Ilmeisesti syynä on se, että melonnassa lihakset eivät suorita ns. eksentristä (negatiivista) työtä. Kuten kuntosaleilla käyneet tietävät, lihakset kipeytyvät eniten, kun jotakin liikettä vastustetaan.

Kajakki sopii pitkiinkin meriretkiin, mutta kajakkiyksikkö ei ole mikään avomerialus yksinäiselle eikä avonainen kanadalaiskanootti ("intiaanikanootti") kahdellekaan. Kajakkikaksikko on hieman eri asia, koska kaatumisen jälkeisessä tilanteessa toinen veden varassa olevista voi pitää alusta kölillään niin kauan, että toinen pääsee kajakkiin ja puolestaan melalla tukien vakavoittaa alusta toverin pujottautuessa sisään.

Kesällä 2009 havaitsimme kesämökimme edustalla nykyisen Loviisan saaristossa kajakkikaksikon, enkä malttanut olla lähtemättä lenkilleni samaan suuntaan. Kun kohtasimme ja jäimme vaihtamaan kuulumisia, osoitautui, että kysymyksessä oli varttunut ruotsalainen pariskunta, joka oli lähtenyt retkelleen Ahvenanmaalta tarkoituksella käydä kääntymässä Suomen itärajalla. He olivat paluumatkalla Kotkasta, mutta idemmäksi he eivät olleet ehtineet huonojen säiden aiheuttamien viivästysten vuoksi. He kertoivat, että olin ensimmäinen meloja, jonka he tapasivat Maarianhaminan ja Kotkan välillä.

Kesällä 2010 kajakkeja näkyi samoilla vesillä jo paljon useammin. Ehkä lajin harrastus on lisääntymässä.

Muuten – saisikohan Hietasaaren Veneilykeskuksen vajan sisäseinälle koukkuja tai hihnalenkkejä kajakin ripustamiseen? OPS:sta varmaan löytyisi sellaisille käyttäjiä.



Oulun Purjehdusseura ry:n

SYYSKOKOUS

16.11.2010 klo 18

**Joutsen Median
tiloissa, Lekatie 4**

**Käsitellään sääntöjen
määräämät asiat sekä
valitaan erovuoroisten tilalle
johtokuntaan uudet jäsenet.**

T E R V E T U L O A
Johtokunta

Telakkamestarin raanasta

Telakkasäätiössä vaihtui vuoden alusta puheenjohtaja Sampsa Teittinen, tilalle Reino Aula, taloudenhoitaja Esko Huovinen, tilalle Mirja Jokikokko ja telakkamestari Matti Pehkonen, tilalle allekirjoittanut. Toisena telakkamestarina on toiminut Juntusen Jarkko OM:stä. Olen toiminut yhtenä telakkamestarina vuodesta 2007 lähtien. Vastuullisena 2010 vuoden alusta. Veneiden nostot/laskut, telakointisopimusten teko, laituripaikkojen hallinta, vartiointivuorojen määrittäminen ym. asiat maan ja taivaan väliltä, muutamia toimenkuvaan kuuluvia asioita mainitakseni.

Haastetta riittää.

Veneiden laskut ja nostot sujuivat kuitenkin hyvin. Tätä kirjoittaessa kaikki veneet on nostettu ylös.

Säätiöllä toimii myös strategia ryhmä, jolle toivottaisiin vinkkejä telakan kehittämiseksi. Linkki viestien lähettämiseen löytyy seuramme kotisivuilta www.oulunpurjehdusseura.fi.

Tänä vuonna saimme kuusi lisäpaikkaa C-laiturin jatkeeksi. Kaikki paikat menivät. Pienveneluiska laitureineen on valmis ensi kesää varten. Johteenpooki on saanut uuden maalipinnan. Talven aikana on tarkoitus oikaista F-laiturin (maalaituri) kansirakenteet.

Tulevia suuria hankintoja on D-laiturin uusiminen. Investoinnin suuruusluokka liikkuu 120 000 – 130 000 € välillä. Kentän asfaltoinnista on myös tehty laskelmia.

Laituripaikkojen ja telakointimaksuja on korotettu. Maksuthan ovat pysyneet samoina jo useamman vuoden ajan.

Ulkotelakointi- ja hallimaksut laskutetaan uusilla hinnoilla. Hinnat tulevat

telakkasäätiön [www.ouluntelakkasaatio.](http://www.ouluntelakkasaatio.fi)

[fi](http://www.ouluntelakkasaatio.fi) kotisivuille. Ulkotelakointimaksu määräytyy laskentakaavan, $90 \text{ €} + 2,3 \text{ €} \times \text{vene pinta-ala}$, mukaisesti.

Lisärakennelmat, jotka ulottuvat maahan asti, nostaa maksua. Hallipaikkamaksu on $25 \text{ €/neliö} \times \text{vene pituus} \times \text{leveys} + 0.5 \text{ m}$.

Veneiden katsastuksessa on ollut puutteita.

Telakkasäätiö on ottanut tiukan kannan asiasta. Säätiön säännöissä mainitaan, että vene on vakuutettava ja katsastettava. Muussa tapauksessa sopimus raukeaa.

Otetaan tämä asia ensi vuonna tosissaan.

Tämä näin lyhykäisesti raanan alta.

Telakkaterveisin

Matti Taskila

Telakkamestari



Röytän kesä 2010

No niin, taas on yksi veneilykausi vietetty kunnialla loppuun ja on tilin teon aika mitä on saatu aikaiseksi. Talvihän oli kova, mutta kesä mitä mainioin, lämpöä ja sääskiä aivan riittävästi. Oli kiva kuulla Ruotsin puolella kulkevilta, kuinka siellä oli ollut huonot ilmat ja meillä taas sellaiset kuin olivat. Majalla on toimittu kuten aiemminkin pientä remonttia ja yritetty suurempaakin, mutta ei onnistunut, nimittäin talon nostaminen. En saanut muuta aikaiseksi kuin takan irtoamisen seinästä, (on korjattu) ei siinä suuret tunkit auttaneet, sinne ne painui maahan kuin suohon hyvistä peteistä huolimatta. Saunan ovi uusittiin lasioveksi, toi vähän lisää valoa saunaan. Loppukesällä kaadoin koivuja, jotka alkoivat roikkua liikaa sähkölinjoille päin, puolilahoja ja isoja, raivattu rantaa enemmän länteen päin, että näkyy merta ja sääsket vähenee.



*Raili ja Mauri Tauriainen
makkaranpaistossa*

Kulkijoita on ollut saman verran kuin aiemminkin, ei ole tarvinnut yksin saaressa olla, naapurimaja on ollut hiljainen, kun kuulemma pelkäävät punkkeja, kertoili majaisäntä. Ei niitä ole ollut sen kummemmin kuin ennenkään, alkukesästä koirasta löytyi kymmenkunta ja ei sen jälkeen kuin yksi. Sauna on lämmennyt ahkerasti ja kylpijiä on riittänyt. Alkukesänä pidetty kauden avajaiset poti osanottaja katoa vaikka tarjoilu oli hyvä, mistähän johtui, pitääkö uusia tapahtuma? Vierailijoita on ollut ilahduttavan paljon etelästä. Kaukain oli Porvoosta, kiitosta ja kehumista saatiin roppakaupalla kaikilta vierailijoilta, saunotettu on kaikki vieraat kulkijat. On hyvä että etelän veneilijätkin huomaavat että täälläkin on vettä jossa voi purjehtia, paljon on sana kiertänyt siellä, koska melkein kaikilla oli sama reittikartta joka oli 2008 eskaaderin osanottajilla.

Iin Röytän toimijat on toiminut saaresa yhden miehen voimin, ei ole muita näkynyt vaikka toimielin on kuuden seuran yhteinen. On niitetty, kysitty, rapattu ja rakennettu jne. ilman korvausta vaikka sopimus on olemassa. Elojuhlatkin onnistuivat hyvin, osanottajia riittävästi kunhan vain käyttäisivät palveluja hyväkseen, kun jotkut viitsivät nähdä vaivaa sen eteen.



Maisa ja Antti Nurminen

Majamme on vihitty käyttöön elokuussa 1984 ja nyt se kaipaisi pientä fiksausta sieltä sun täältä. Siinä olisi askartelua haluaville, olemme yrittäneet pitää majaa ja ympäristöä kunnossa ja elävänä pian kolmekymmentä vuotta ja nyt alkaa olla takki tyhjänä. Ohjeeksi annettiin mm. älä ota niin tosissaan, pitäisiköhän ottaa ohjeesta vaarin, no sen näkee sitten, kun löytyisi se uusi kynsijä ja uurtaja. Kiitokset kaikille majalla kulkeneille ystäville vuosien varrelta, yritetään pitää oma majamme siistinä ja toimivana ympäristöineen.

Katsotaan tavataanko Röytässä vielä keuhalla 2011!

majaisäntä



p.s. tarkoitus on vaihtaa majan ovien lukot, jos eivät tule liian kalliiksi, syy, avaimia on liikaa maailmalla. Asiasta tiedotetaan keuhalla.

Historian havinaa



vanha kivi reki 30-luvulta, olisi pitänyt kaivaa esille vähän aiemmin.



Ja sitten laski syysaurinko



Perheleiri Röytässä 70-luvulla



*palkintopöytä ja kommodori Nils Hammar
Vihreäsaaren majalla*



tunnistatko itsesi kuvasta?



Vihreäsaaren maja

Trailerilla kumikanavaa pitkin sisävesille, ...ja pitemmällekin.

Traileroitava vene tarjoaa uusia vesistöjä yllättävän vähäisellä ajamisella. Esimerkkinä mainittakoon Oulujärvi, jolle pääsee Oulusta alle kahdessa tunnissa sisältäen noston ja laskun; ja esim. Kallavesi joka on noin neljän tunnin päässä. Keiteleelle pääsee jopa alle neljän tunnin. Tarjolla on uskomattoman kauniit maisemat, ja mainittakoon myös lukuisat sulut jotka tarjoavat yhä pitemmälle avautuvat reitit. Suluista ja niissä toimimiseen liittyvät ohjeet löytyy mm. www.veneily.fi:stä. Satamatietoutta on nykyisin tarjolla kiitettävästi, mutta reittisuunnitelman laatimiseen kannattaa varata aikaa. On jopa suositeltavaa että perehtyy tulevaan kauteen jo ennen veneilykauden alkua, jolloin tulevasta reissusta saa entistäkin antoisamman.

Toisin kuin moni ajattelee, veneen traileerointi, lasku ja nosto ei välttämättä ole työlästä ja aikaa vievää kun siihen varautuu oikein. Se että millaiset veneet sitten soveltuvat traileroitavaksi, onkin yllättävän monia, rajoituksena on yleisimmin vetoauton maksimi vedettävä massa, ja kuljettajan ajokortti. Kevytkuorma-autolla siirtyy isompikin vene, mutta henkilöautolla jolla voi vetää esim. 1800kg, kulkee 6m:n moottorivene nättiin. On tässä jo nähty traileroitavia purjeveneitä nostokölillä, eli ei traileroitava vene aina ole moottorivene. Jos yhdistelmän laillisuus ja kuljettajan ajokortin riittävyys askarruttaa, kannattaa asiaan perehtyä, koska se miten pykälää tulkitaan on erilaiset. Esim. yhdistelmän ollessa laillinen, ei välttämättä kuljettajan B-kortti riitä, ja päinvastoin. Pikku-”e” tarjoaa lisää ”vetokapasiteettia”, mutta

siinäkin on rajansa. Tarkkana pitää olla myös todellisten massojen suhteen, ja siitä miten niitä tulkitaan. Lisätietoa löytyy mm. liikenneturvan ja trailerivalmistajien sivuilta. Jottei pääsisi unohtumaan, mainittakoon tässä myös veneen kiinnityksen tärkeydestä, ja että liinojen koko, kunto ja sijoittelu tulee olla kohdallaan. Esim. keulapukki ei välttämättä yksistään estä veneen liikkeelle lähtöä äkkijarrutuksessa, jolloin vahvan liinan kietaisu keulan ja trailerin palkkien ympäri on paikallaan. Samoin pitää tarkistaa painon jakauma, ja ettei koukkuun kohdistuva paino ylitä auton valmistajan suosituksia. Eli kun vene ja traileri on lastattu, kannattaa trailerin keula punnita.

Trailerin soveltuvuus ”pitkänmatkan trailerointiin” riippuu paljolti toki veneestä, mutta myös trailerista ja vetokalustosta. Kipillä varustettu traileri helpottaa sekä laskua ja nostoa, joissain tapauksissa sillä voi välttyä jopa laakerinapojen kastumiselta. Laakereiden kastumista kun kannattaa välttää, jolloin niiden käyttöikä pitenee. Tähän liittyen onkin tärkeää tarkistaa ja tarvittaessa huoltaa laakerit ajoissa, laakerin pettämisen seurauksena kun todennäköisesti kärsii myös vene. Tämän suhteen telillä varustettu traileri onkin turvallisempi vaihtoehto, ja kulkeehan teli-traileri tasaisemmin perässä. Telin ainoana käytännön haittapuolena lienee sen tuoma lisä massa, joka on pois veneen painosta jota vois vetää vastaavalla yksiakselisella. Mutta kuten sanottu, kunnan huolto on kaiken a ja o joka pienentää riskiä, myös varapyörän mukaan ottaminen on järkevää.

Koska traileroitavalla veneellä pääsee käytännössä minne vain, kunhan valmistautuu matkaan huolella. Kun yhdistelmä on kunnossa, kannattaa myös lasku-kohtien detaljit selvittää etukäteen jotta välttyy aikaa vieviltä harmeilta. Pidemmälle reissulle lähtiessä kannattaa tiedustella myös

yhdistelmän pysäköimisestä turvalliselle alueelle. Tämän suhteen seurojen alueet ovat varmasti parhaimpia.

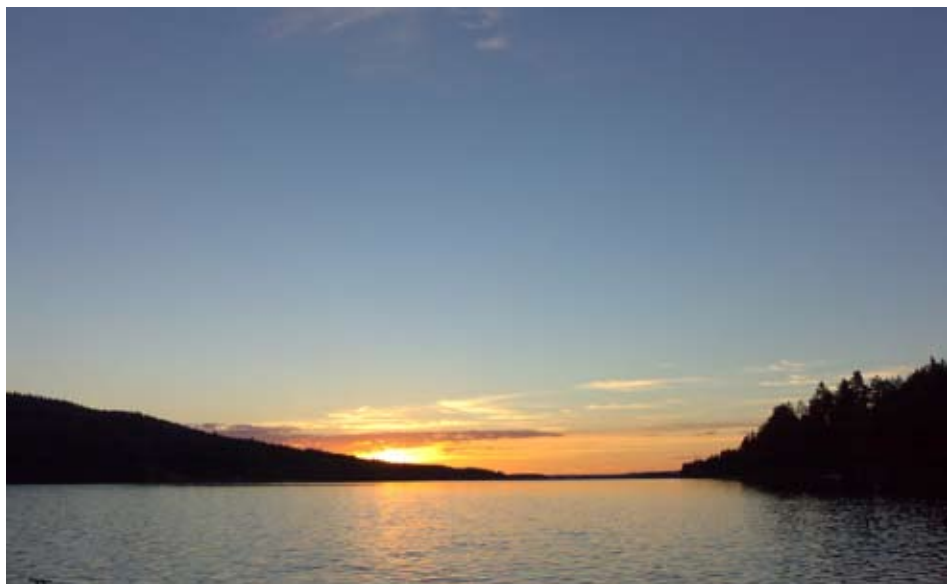
Yksi tärkeimmistä asioista on ottaa selvää etukäteen millaisiin luiskiin on varauduttava ja riittääkö vetoauton nostokyky ja renkaiden pito. Yleensä ottaen luiskien kaltevuus on sopivan loiva, mutta poikkeuksiakin on. Kannattaa kysellä ko. kohteessa aiemmin käyneeltä vinkkejä ja mahdollisuuksien mukaan varautua tarkastamaan seudun muita luiskia. Veneilyseuran jäsenet saavat pääsääntöisesti käyttää toisten seurojen luiskia, mutta kohteliastahan on soittaa esim. ko. seuran satamamestarille ja tiedustella lasku mahdollisuuksia, samalla saa selvitettyä luiskien soveltuvuutta. Toki myös kaupunkien ja kuntien luiskatkin ovat käytettävissä, ja niiden soveltuvuutta voi tiedustella mm. matkailusta vastaavilta. Länsinaapurissa on yleisestikin maksullisia luiskia joissa on esim. puomit, eli niiden käyttämiseen kannatta perehtyä etukäteen. Perämerellä harvemmin nähtyjä saattolaitureita löytyy yllättävän monesta sisävesien luiskien yhteydestä. Näistä on huomattavaa apua jos kohdalle sattuu kovempi tuuli tai virtaus, taikka jos on yksin liikkeellä, eli kannatta pitää mielessä kun kartoittaa laskukohteita.

Laskuluiskia on monenlaisia, eli kannattaa miettiä hetken, että miten niissä toimitaan ennen kun ryhtyy varsinaiseen vesille laskuun. Pitää myös huomioida luiskien soveltuvuus nostoon, ja ettei siinä ole haitallisia pykäläiä tai railoja jotka mahdollisesti estää noston ko. kuormalla. Luiskien liki on yllättänyt monet, pikku kivet ja hiekka kun heikentävät pitoa huomattavasti, puhumattakaan puiden lehdistä taikka kaislasta. Katuharja on oiva apu kun pito askarruttaa. Käsijarrujen kunnosta pitää olla varma ennen luiskalle ajamista, sillä jos esim. trailerin jarru pettää, se voi viedä au-

tonkin mukanaan. Auton käsijarrun pidon riittävyttä voi kokeilla luiskalla jalkajarrua varovasti löysäämällä, moottorin vielä käydessä (huom, jos moottori sammuu, kaatoaa samalla jarrutehostimen tehot!). Liika varovaisuus ei tässä yhteydessä ole pahitteeksi, ja pari isoa kiilaa takapyörien alla ei ole liikaa sekään, vaikka auton ja trailerin jarrut ovatkin kunnossa, trailerin jarrujen kastuessa pito heikkenee myös. Huomioitava on myös, että venettä laskiessa taikka nostettaessa, trailerin etupää kevenee, ja saattaa jopa nostaa auton perää, riippuen siitä kuinka ”korkealta” veneen laskee, ts. mitä syvemmälle veneen tuuppaa, sen vähemmän vaikutusta trailerin etupäässä. Toinen huomioitava asia on vinssin ja liinan/vaijerin kunto jottei se petä kesken noston. Etenkin nostaessa kuormitus on kovaa, ja esim. kölirullien rasvauksella on suuri merkitys. Kuormitusta voi keventää ajamalla vene osan matkaa trailerille, mutta tämä vaatii yleensä aina apulaisen joka saa kohdistettua veneen ja koukun nostosilmukkaan ja esikiristettyä liinan/vaijerin. Kun vene on vinssattu perille, on aika yleistä varmistaa vene nostosilmukan lisäksi erillisellä liinalla vaikka keulaknaapeista, ennen veneen nostoa ylös luiskalta.

Jos veneen käsittely jää askarruttamaan, sitä kannattaa harjoitella muutaman kerran loivalla luiskalla apumiesten ollessa paikalla, ja kun homma tuntuu sujuvan, niin ei kun menoksi. Kaiken kaikkiaan, vaikka huomioitavia asioita on kohtalaisesti, voi veneen kuljettaminen trailerilla ”kumikanaa” pitkin uusille seuduille osoittautua yllättävän helpoksi ja miellyttäväksi vaihtoehtoksi. Pienenä lisänä on vielä maasemien edullisempi polttoaine, jota voi tankata ennen laskemista. Tässä yhteydessä on huomioitava painon lisäys ja vaikutus painon jakaumaan trailerilla.

*Tulevaa veneilykautta 2011 jo silmälläpitäen,
leppoisaa talvea toivottaen, Jolinan kippari Jari.*



Auringon lasku Tahkolla 2008



Vesille lasku

Muistoja ja päiväkirjamerkintöjä Selman Optarikaudelta 2010

Selma Valjus

Kausi alkoi minulla pääsiäisenä, Gardan Optimist Meetingissä. Sen jälkeen oli pieni tauko. Ensimmäiset optirankingit olivat Espoossa EPS 9.-8.5 ja toiset oli Turussa TPS 15.-16.5. Näiden kahden jälkeen olin ranking-tuloksissa ihan hyvin. Turussa oli myös leiri ennen rankingia. Toukokuussa alkoi myös reenit Oulussa. Ensimmäiset kisat Oulussa olivat OuluRanking1 kesäkuussa. Ennen juhannusta oli Oulun alueleiri. Siellä oli Krista valmentamassa meitä. Leirillä opin uutta ja kertosin vanhaa.

Heinäkuussa oli kauden päätavoitteeni junnu-PM. Ensin meillä oli neljän päivän pituinen leiri. Sen jälkeen oli kisa. Jossakin startissa taisin olla paras suomalainen. Välillä ei mennyt niin hyvin, mutta hyvä fiilis jäi. Helsingissä oli kolmannet rankingit 3.-4.7, siellä olin 5. alle 12-vuotias tyttö. SM kisat olivat ESF:llä, ne olivat myös 4. optirankingit, näihin kisoihin osallistui kadettisarjassa Oulusta myös Lili ja Vilma. Tässä välissä oli Kello Open HaPS:la. Sinne osallistui oululaisten lisäksi kemiläisiä. Oulussa oli myös Hyvän tuulen regatta. Se olikin hieman erilainen kisa.

Raumalla 4.-5.9 olleissa rankingeissa oli kaikkein eniten oululaisia tänä vuonna, seitsemän. Yhteensä osallistujia oli kai jotain 90. Vuoden viimeinen optiranking oli Tuusulassa 11.-12.9. Viimeinen kilpailuni oli Kantviikin Sokeri Pohjalla -kisa lokakuun alussa, vaikka Oulussa oli jo vietetty kauden päättäjäisiä syyskuun lopussa.

Kausi alkoi hyvin, sitten oli vähän ongelmia, mutta loppua kohden parani. Se oli sellainen kausi se, seuraavana vuonna uudestaan ☐.



SAILING TEAM OULU



www.ovingtonbotas.com

ENNAKKOTIETOA KAUDEN 2011 PURJEHDUSKOULUTUKSESTA ALOITTELIJARYHMÄT JUNIOREILLE

Sailing Team Oulu järjestää kesällä 2011 totuttuun tapaan purjehdusvalmennusta lapsille ja nuorille. Aloittelijaryhmien koulutus järjestetään kesäkuussa, viikoilla 23-25. Kurssit ovat nelipäiväiset ja tarkoitettu 8-15 vuotiaille purjehduksesta kiinnostuneille lapsille ja nuorille. Muut pääsyaatimukset uimataito ja omat kauluksettomat ns. jollaliivit (kelluntaliivit). Opetusvälineinä kursseilla käytetään optimisti- ja/tai zoom⁸-jollia.

Alkeiskurssin jälkeen on mahdollista jatkaa purjehdusharrastusta jatkoryhmässä ja sen jälkeen Sailing Team Oulun valmennusryhmissä.

Lisätiedot ja ennakoilmoittautumiset sähköpostilla sailingteamoulu@gmail.com tai seurojen junioripäälliköt.

o o o

Sailing Team Oulu on Oulun alueen junioripurjehduksen yhteenliittymä, johon kuuluvat Haukiputaan Pursiseura (HaPS, www.haukiputaanpursiseura.fi), Oulun Merenkävijät (OM, www.oulunmerenkavijat.fi), Oulun Purjehdusseura (OPS, www.oulunpurjehdusseura.fi) ja Oulun Työvään Pursiseura (OTPS, www.otps.fi).

Julkaisutoiminnan ammattilainen

Suomen Yliopistopaino Oy Uniprint on painamiseen ja tulostamiseen erikoistunut vaativan julkaisutoiminnan ammattilainen.

Uniprint on osa Juvenes Print – Tampereen Yliopistopaino Oy -konsernia.

Uniprint Oulu palvelee asiakkaita Oulun talousalueella ja palveluverkosto kattaa koko maan. Hyvä palvelu, uusin teknologia ja virheettömät tuotteet ovat toimintamme kulmakiviä.

Anna ammattilaisten palvella juuri Sinua

- kirjat ja julkaisut
- lehdet, esitteet ja muut painotyöt
- suuryksikötyöstöt
- messuseinäkkeet ja -pöydät
- digikuvat paperikuvaksi -palvelu
- graafinen suunnittelu ja julkaisujen taitto
- julkaisujen myynti





* . AG03 *



TOYOTA



Vapaus mennä minne haluat.

Uusi Land Cruiser

Mallisto alkaen 67.788,48 €
(sis. arvioidun autoveron)

LUOTETTAVAA AUTOKAUPPAA

– TÄYDEN PALVELUN TOYOTA-AUTOTALO –

JUHAN AUTO OY

OULU • RAAHE • KUUSAMO • KEMIJÄRVI