

# **PURSI**

*Suomalainen Pursiseura*

4/2015



**Syyskokous ma 23.11.2015 klo 18–20**  
**Tieteiden talo, sali 404, Kirkkokatu 6, Helsinki**  
**Tervetuloa!**

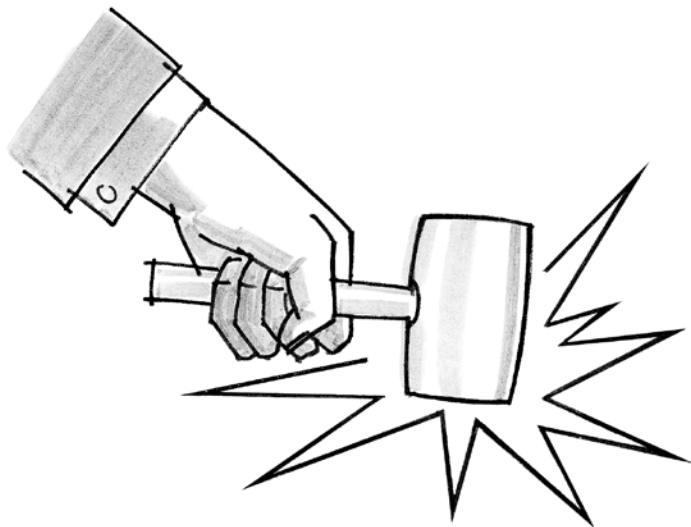
# KOKOUSKUTSU

**Syyskokous pidetään  
maanantaina 23.11.2015 klo 18–20  
Tieteiden talolla, sali 404, Kirkkokatu 6, Helsinki.**

Asialistalla ovat sääntöjen 12§ mukaiset asiat, kohdassa 10 talouskat-  
saus, Kankurinkadun toimisto ja telakkakentän veneet.

Hallituksen jäsenistä ovat erovuorossa Tuomas Aarnio, Joel Kanervo,  
Tuuli Oksanen ja Pilvi Vainonen.

**Tervetuloa!**



# PURSI

## Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

### Vastaava päätoimittaja

Pilvi Vainonen  
Rusthollarintie 13 A 7  
00910 Helsinki  
puh. 040 560 2889  
pilssi(ät)kolumbus.fi

### Ilmestymisaikataulu 2016

Nro	Aineistopvm	Ilmestyy
1	22.1.	vko 9
2	4.3.	vko 15
3	1.7.	vko 33
4	7.10.	vko 46

---

**Painopaikka** Painojussit Oy, Kerava  
**Painos** 430 kpl

---

## SUOMALAINEN PURSISEURA RY

### Toimisto ja postiosoite

Kankurinkatu 7, 00150 Helsinki  
Puhelin 050 342 2836  
info@suomalainenpursiseura.fi  
www.suomalainenpursiseura.fi

### Toimiston aukioloaika

Toimisto on avoinna loka-huhtikuussa  
Kankurinkadulla torstaisin klo 15–19 ja  
puhelinpäivystys toimii tiistaisin klo 17–  
19. Pyrihän asioimaan myös puhelimit-  
se aukioloaikoina. Kiitos!

### Pankkiyhteys

FI54 1018 3000 0760 28  
Laskun viitenumero on annettava  
maksettaessa.

## PURSI 4/2015

### SISÄLTÖ

Kokouskutsu . . . . .	2
Pääkirjoitus . . . . .	4
Päivityksiä tulokkaan oppaaseen . .	5
Katsetta eteen- ja vähän taaksekinpäin . . . . .	5
Dinosaurukset Saaristomerellä . . . .	8
Osmussaar, Odensholm, Оденсхольм . . . . .	12
Spiira hiilikuituputkesta? . . . . .	16
Sailing Team FIN-141 . . . . .	17
Tietoja 6mR Renatasta? . . . . .	19
Khululile goes Viaporin Tuoppi . . . .	20
Taidetta ja tunnelmaa Sirpiksessä . . . . .	23

## SPS:n uusia jäseniä:

Merja Pynnä  
Jaana Rasinpuro

*Tervetuloa joukkoon!*



Kannen kuva:  
S/y Noppa. Kuva Kimmo Kuusela.

# Pääkirjoitus



Syyskokouksen lähestyessä katselen kuluvan vuoden toimintasuunnitelmaa. Vaikka tänä vuonna talouteen ei suunniteltu merkittäviä investointeja – olihan juuri uusittu telakavajan katto ja remontoitu satamaisännän asunto – kiinteistöihin jouduttiin nytkin panostamaan, kun rivalossa havaittiin kosteutta. Ikääntyviä rakennuksia on hoidettava ja korjattava, jotta vältettäisiin *vahinko on jo tapahtunut* -tilanteet ja vielä suuremmat kustannukset. Täytyy muistaa, että rakennusten toimivuus on edellytys myös monipuoliselle pursiseuratoiminnalle. Nyt saimme kuntoon yhdistetyn kesä- ja kisatoimiston, joka ensi kaudella palvelee yhtä lailla niin katsastus- ja kilpailutoimintaa kuin monenlaisia juoksevia asioita.

Myös klubitila odottaa kevättä. Sen remontointi aloitettiin ripeästi syyskuussa tarkoituksena saada tämäkin palikka valmiiksi ennen lokakuun buffetteja, mutta putki- ja viemärintyöt osoittautuivat ennakoitua työläämmiksi. Nyt Sirpalesaaren vedet on katkaistu talveksi ja klubitila saa viimeisen silauksen vasta keväällä, muilta osin se valmistui aikataulussa mm. maalauksineen, uusine lattiaoineen ja keittiökaluksineen. Viittä vaille valmista siis, ja tämän syksyn buffetitkin voitiin pitää uusitun toimiston puolella. Klubitioimikunta venyi tilanteen mukaan ja ansaitsee jälleen kiitoksemme.

Muilta osin edettiin jokseenkin suunnitellusti. Telakka toimi perinteisen mallikkaasti ja

kisajärjestelyt hoidettiin hienosti. Junnutoimintaa käynnisteltiin, ja vaikutteita leireille ollutkaan vielä tarpeeksi osanottajia, tulevaisuus näyttää hyvältä ainakin kun saassa pyöriviä pieniä purjehtijoita katselee. Vartiosäännön laatiminen ei ollut suunnitelmassa, mutta siihen päädyttiin joidenkin tulkinnanvaraisuuksien selkeyttämiseksi – vartiointiin kiinnittää huomiota myös pitkältä kaappausmatkalta palannut insinöörikapteeni Koukku seuraavalta sivulta alakavassa kirjoituksessaan.

Kesällä tuli tieto, että Rion 2016 olympialaisiin tähdännyt Sailing Team FIN-141 eli Rosa Lindqvist ja Rosemarie Hartman on päättänyt lopettaa projektinsa. Harmittavaa mutta enemmän kuin ymmärrettävää tilanteessa, missä tukijoiden löytäminen on entistä vaikeampaa, kuten tytöt kertovat tiedotteessaan sivulla 17. Kaikkea hyvää jatkoon Rosalle ja Roselle!

Hyvää loppusyksyä ja talven taitetta kaikille muillekin ja kiitos yhteistyöstä kuluneella kaudella! Tavataan syyskokouksessa Tieteiden talolla, kokouskutsu on lehden sisäkannessa. Sääntömääräisten asioiden lisäksi asialistalla ovat talouskatsaus, Kanurinkadun toimisto ja telakkakentän venetilanne.

*Pilvi Vainonen*

# Päivityksiä tulokkaan oppaaseen

**Viime *Purressa* julkaisuun tulokkaan ohjepaperiin on saatu Hannu Sarvanteelta seuraavat korjaukset ja täydennykset:**

- Sivulla 13 mainittuja veneitä (E-jolla, Laser-jäljitelmä, 380) ei enää ole.
- SPS:lla on seitsemän optaria, joista neljä on hyvin kilpailukelpoisia. Seurala on myös yksi optipurjetakila, jossa on tavallista pienempi purje, jota voisi käyttää hyvin kevyt purjehtija tai sitä voi käyttää kovalla tuulella.
- Junnukämpät eivät ole nykyisin lämpimiä tiloja.
- Moottoriveneistä: Kilpailulautakunnan käytössä on alumiininen Buster. Junioritoimintaa varten on Rib-kumivene. Tarpeen mukaan molempia voidaan käyttää junioritoiminnassa tai kilpailujen järjestämisessä. Vastuu veneistä on kilpailu- ja junioripäälliköillä.

*Kiitos Hannulle!*

---

**insinöörikapteeni koukku**

## Katsetta eteen- ja vähän taaksekinpäin

Kirjoittaja on ollut useamman numeron ajan pitkällä kaappausmatkalla eikä ole ehtinyt seurailta eikä ottaa kantaa tapahtumiin ja ilmiöihin Sirpalesaassa. Nyt vahinkoa pyritään korjaamaan niin hyvin kuin pystytään.

### **Talvi tulee ja silta tulee**

Talven myötä Sirpalesaari saa taas maayhteyden Uunisaaren ja HSS:n kautta. Siitä on seuralaisille eittämättä ollut iloa ja hyötyä

varsinkin ns. rospuuttoaikoina, jolloin salmi on ollut kulkemattomissa. Toisaalta se antaa valitettavasti myös mahdollisuuden eitoivotuille kulkijoille päästä Sirpalesaareen. Toivottavasti saarella olevat paikallaolon ja toiminnan merkit aiheuttavat mahdollisille pahantahoisille tulijoille sen verran epävarmuutta, että pysyvät poissa. Lisäksi itse kunkin ehkä kannattaa kuitenkin (säiden ja kuntoilun tarpeen salliessa) käydä saarella katsomassa, miten oman veneen talvehtiminen edistyy. Ja jos huomaa että naapurin veneellä ei ole kaikki hyvin, kannattaa kertoa asiasta kaverille. Viestivälineitä ja -järjestelmiä nykyaikana varmaan löytyy ja yhteystiedoissa myös varmaan toimisto auttaa.

### **Mein und dein (suom. minun ja sinun)**

Jonkinlaisena ikävänä varoituksena näistä asioista oli viime talvena HSS:ltä veneen perästä hävinnyt perämoottori. Se oli ilmeisesti ensin tiedusteltu ihan noin vaan vilpittömästi retkeillen ja sitten todennäköisesti hämärän tullen epäurheilijamaisesti käyty paikalla uudelleen ja sotkettu väliotsikon termit aika lailla ikävästi.

Ihan vaan siltä varalta, että Sirpalesaarella törmää kulkijaan, joka ei oikein näyttäisi tutulta tai ei oikein tietäisi minne on menossa, kannattaa aina sopivan matkan päästä kysyä kohteliaasti ”MITEN VOIN OLLA AVUKSI?”, ja jos vastausta ei tule heti tai se ei vaikuta uskottavalta, kannattaa esim. ottaa puhelimella valokuva, jossa oman veneen lisäksi on kyseinen kulkija (luonnollisesti tiettyä varovaisuutta noudatetaan).

SPS:llä on tässä suhteessa ollut suhteellisen hyvä onni. Näin äkkiä muistellen viimeisimmät tämän kaltaiset omaisuuden uusjakoon liittyvät tapahtumat lienevät olleet erään idän ja etelän suunnalla olleen, itseään suurvaltana pitäneen laajahkon valtakunnan

romahdukseen liittyvät heijastumat. Ikävin niistä oli aallonmurtajalta todennäköisesti keskellä päivää ryöstetyn s/y *Nicolyn* juttu. Siinä voittamattoman punalippuisen Itämerenlaivaston ent. vanhemman luutnantin onnistui saada vene liikkeelle ja ehti Viron saarille ennen kuin – ehkä osittain huonon tuurin ansiosta – jäi kiinni. No, vene saatiin takaisin ja oli seuraavan talven telakalla.

Toinen samoihin aikoihin liittyvä juttu oli mystisempi. SPS:llä oli käymässä virolainen isohko purjeverene, joka oli ihan oikea purjeverene (ei ollut edes apumoottoria). Ja kun sitten vene oli poistunut, kävi ilmi, että veneen etuhuoneesta oli poistunut siellä ollut kumivene ja 8 hv:n Mercury-perämoottori. Mitään näyttöä ei tietenkään mistään ollut, mutta tietty ajankohtaisuus pani epäilemään ettei vain purjevereneen miehistössä olisi ollut myös Aleks ja velimies Jaan...

### **Mä vartiossa seison...**

...lauloi Ture Ara Kristalli-orkesterin säestämä silloin joskus (jos haluaa kuulla eikä kotona satu olemaan, niin täältä löytyy: [www.youtube.com/watch?v=IkQWtti2IMA](http://www.youtube.com/watch?v=IkQWtti2IMA)).

Niin kuin kaikki SPS:n veneenomistajat hyvin tietävät, myös Sirpalesaarella vartioidaan. Miten ja kuinka, se ei kuulu tämän esityksen piiriin. Oleellista on, että sitä tehdään ja että sen tekevät SPS:n jäsenet, jotka tuntevat tilat ja kohteet joita vartioidaan ja myös tietävät mitä tehdä, jos jotain sattuu. Tuossa väliotsikossa viitattiin vähän toisenlaiseen vartiointiin, sellaista ei tehdä SPS:llä. Lisäksi ”siellä jossakin” oltiin vartiossa muutama vuosi, SPS:llä vetää vartiovuoro kiinni ”suht. harvoin”.

Tiedän eräitä veneily-yhdistyksiä, jossa tämä toiminta on ”nykymuodin” mukaan ulkoistettu. Paitsi että se lisää yhdistyksen kustannuksia, siitä jää puuttumaan ne erittäin merkittävät hyödyt, mitkä tulevat siitä,

että vartiomiehistön- ja/tai naisiston muodostavat seuran jäsenet (katso edellinen kappale).

Luonnollisesti vartiomiehistöllä pitää olla asiaan kuuluva, aavistuksen epäluuloinen asenne, mutta koska kukaan meistä ei tee vartiointia ammattimaisesti, vähäininkin riskinotto pitää jättää tekemättä.

Näin äkkiäältä en muista että mitään ihmeellistä olisi koskaan tapahtunut. Paitsi se tapaus kauan kauan sitten (aikana ennen liiketunnistimia ja hälyttimiä), kun aamuyöstä vartiomiesten luokse tuli pari reppuselkäistä ”pursiseuralaista” jotka kertoivat ”tulleensa vasta nyt satamaan” ja pyysivät, että vartiomies soutaisi heidät maihin. Noh, vartiomies souti ja teki asiasta merkinnät vartiopäiväkirjaan (niin kuin pitikin). Noh, aamupäivällä vartiopäiväkirjalle tuli uutta käyttöä, kun Helsingin rikospoliisi pyysi sitä tutkimuksiensa tueksi. ”Myöhään tulleet purjehtijat” olivat olleet jossain väijyksissä, ryöstäneet kapakan viinavaraston yön pimeydessä ja soudattaneet itsensä Suomeen. Valitettavasti en tiedä miten juttu jatkui ja päättyi.

Vartiossa ollessasi et vartioi vain omaa venettäsi (vaikka käyttäisit sitä tukikohtanasi). Vartioit myös kaikkien muiden seuralaisten veneitä, seuran kiinteistöjä, ravintola Saarta ja koko Sirpalesaarta. Vartiovuorolasi olet kaikkien seuralaisten palveluksessa, samoin kuin jokainen veneenomistaja vuorollaan. Kannattaa olla ottamansa luottamuksen arvoinen. Koko vartiointi nimittäin menettää merkityksensä, jos jostain syystä otat oikeudeksesi ”soveltaa” annettuja vartiointimääräyksiä ja unohtaa, että olet aika paljosta vastuussa seurallesi ja seuran muille jäsenille ja yhteistyökumppanillemme ravintolalle.

Ehkäpä vastuullista vartiointia rohkaisemaan on vartiotoimessa sovellettu V. I. Leninin kuuluisaa tokaisua: ”Luottamus on hyvä, mutta valvonta helvetin paljon pa-

rempi”. Vartiovuorot täytyy varata hyvissä ajoin (ja ne jotka ujustelevat, niille vuoro arvotaan, kukaan ei jää ilman) ja näin ollen itse kukin tietää vuoronsa hyvissä ajoin, jotta ehtii raivata sen vapaaksi muista velvoitteista ja hankkia itselleen parin. Vartiotuvasa (viimeistään) on yksityiskohtaiset ohjeet vartiointiin suorittamisesta. Lisäksi siellä on vartiopäiväkirja ja vartiokello, jotka mahdollistavat edellä mainitun Leninin lausuman valvonta-osan. Ja jos joku kuvittelee pettävänsä jotakuta poikkeamalla vartio-ohjeista, voin lohduttaa asianomaista, että pettää toissijaisesti itseään (mikä ei nyt ehkä ole niin vakava juttu), ja ensisijaisesti muita seuralaisia ja seuraa (mikä onkin ihan oikeasti vakava juttu). Lisäksi tämän tyyppisen itsensä tukasta nostamisen löytää myöhemmin edestään.

Koska tämän on tarkoitus olla myönteinen ja rohkaiseva kirjoitus, en edes ajattele sitä mahdollisuutta, että joku jättäisi kokonaan tulematta varaamalleen vartiovuorolle...

Toivon ankarasti, että tässä mainitut yksinkertaiset ohjeet rohkaisevat ensi purjehduskautena kaikkia hoitamaan vartiovuoronsa vastuullisesti ja hyvin. Siitä saa hyvän pääanalusen pitkäksi aikaa.

## **Kauden päättäjaiset**

Aikoinaan tavattiin viettää MA:n kauden päättäjäisiä (johon kaikki SPS:läiset olivat tervetulleita) Suomenlinnan isossa saunassa. SPS:stä riippumattomista syistä niissä on ollut parin vuoden katko, ja koska nyt on aihetta katsoa eteenpäin eikä taaksepäin, eipä pidetäkään kauden päättäjäisiä vaan UUDEN KAUDEN AVAJAISIA ensi keväällä Suomalaisella Suomenlinnan isossa saunassa, ja johon kaikki SPS:läiset ovat tervetulleita. Asiaan palataan kun yksityiskohdat tarkentuvat. Seuratkaa SPS:n kotisivuja.



*Porukka Kasnäsin laiturilla reissun jälkeen.*

# Dinosaurukset Saaristomerellä

## Vähän taustaa

Opiskelin 1970-luvun alussa Britanniassa Atlantic College -nimisessä, sisäoppilaitoksena toimivassa kansainvälisessä lukiossa. Vuosikurssimme otti valmistumisensa 20-vuotisjuhliissa nimekseen Dinosaurukset, kun olimme koulussa pidetyn luokkakokouksen vanhin paikalla ollut kurssi, ja elokuva Jurassic Park oli tuolloin juuri tullut levitykseen.

Kurssimme on alkanut viime vuosina koontua milloin milläkin maailman kolkalla. Muutama vuosi sitten tällaisessa tapaamisessa ehdotin, että kiinnostuneet voisivat tulla Suomeen purjehtimaan maailman hienoimmalla purjehdusalueella, Saaristomerellä. Uskoin kiinnostusta löytyvän, koska moni joukostamme on purjehtija mm. sen vuoksi,

että purjehdus oli yksi mahdollinen aktiviteetti koulussa meidän aikanamme. Opin itsekin purjehduksen perustaidot noina vuosina.

Suunnitelma toteutui sitten tämän vuoden elokuussa, kun kaikkiaan 16 meistä (joukossa myös puolisoita) kokoontui Helsinkiin, josta matkasimme Kasnäsiin. Olin vuokranut sieltä Finlandia Sailingilta kolme venettä, 42-, 38- ja 37-jalkaiset Bavariat.

Alla on yhden osanottajan, Ross Sladen kirjoittama selostus tapahtumasta. Suomenos on allekirjoittaneen. Kuvat ovat usean osanottajan albumista.

*Kai Torvi*



## Tapahtumia ennen purjehdusta

Kokoontuimme Helsinkiin elokuun 6. päivään mennessä, osa tosin jo aikaisemmin, kun he halusivat käyttää tilaisuutta hyväkseen ja tutustua myös Suomen pääkaupunkiin. Se onkin hieno kaupunki, ja meillä oli myös tilaisuus osallistua Jean Sibeliuksen syntymän 150-vuotisjuhliin Senaatintorin ilmaiskonsertissa purjehdukselta palattuamme.

Helsingin arkkitehtuuri on hämmästyttävä ulottuen puurakennuksista Venäjän keisarikunnan aikaisten palatsien ja art deco -rakennusten kautta moderneihin taloihin. Ihmiset ovat ystävällisiä ja käytännöllisesti katsoen kaikki puhuvat englantia – erinomainen asia kun ottaa huomioon, että suomen kieli käy yli tavallisen ihmisen ymmärryksen. Nimikilvet ovat erityisen hämmäntäviä, kun ne ovat sekä suomeksi että ruotsiksi.

Torstai-iltana menimme ”aloituspäiväliselle” Kain pursiseuran (SPS) erittäin hyvään ravintolaan. Ruoka oli herkullista ja tämä oli hyvä tilaisuus tavata taas vanhoja ystäviä – jotkut meistä olivat viimeksi tavanneet toisensa siinä Dinosaurius-luokkakokouksessa yli 20 vuotta sitten. Pääsimme myös tekemään alustavia suunnitelmia merimatkaamme varten.

Matkasimme perjantaina Kasnäsiin – jonka ristimme helpommin lausuttavaksi Kansasiksi – tasollemme sopivasti Royal Busin tilausajobussilla ja edelleen vesibussilla Rosalan viikinkikylään. Siellä saimme monipuolisen viikinkikokemuksen. Kiersimme kylän kohteissa, pukeuduimme viikinkiasuihin, nautimme päivällisen, saunoimme ja yövyimme päällikön hallissa.

## Saaristomeren kansallisuistokierros

Lauantaina iltapäivällä saimme veneet alomme ja matkasimme ensimmäiseen kohteeseemme Kejsarhamniin – taso nousi siis



*Kirjoittaja ja Jeff Dowell viikinkivarusteissa.*

kuninkaallisesta keisarilliseksi! Tässä vaiheessa ei vielä purjeita nostettu, kun matka oli vain muutaman mailin. Kävelimme paikalliseen kahvilaan ja saimme ihailia ensimmäistä useista komeista auringonlaskuista. Kai olikin tilannut meille koko kesän parhaan sään koko reissun ajaksi.

Sunnuntaina purjehdimme sitten kohti Jurmon saarta. Matka sujui enimmäkseen leppoisasti, mutta tietysti väljän kapeimmassa kohdassa tuuli kääntyi vastaan pakkotaen meidät krysäämään. Siinä veneessä jossa itse olin spinnupuomi oli viritetty pystyyn mastoa vasten, ja genoan skuutti takerkui siihen melkein jokaisessa vendassa. Niinpä menomme ei näyttänyt aivan ammatipurjehtijoiden suoritukselta.

Päivän aikana ohitimme valtavan määrän pieniä kalliosaaria ja -luotoja, mutta Jurmo olikin sitten yllättäen enimmäkseen sorasta

koostuva – kuulemma jääkauden kasaama. Hyvin erikoinen saari, jonka pieni kapelli hautausmaineen teki erikoisen vaikutelman. Päivällistä söimme saaren ravintolassa ja ostimme seuraavana aamuna erinomaista savusiikaa sen päivän ateriaksi.

Jurmosta jatkoimme Österskäriin, joka on hyvin kaunis kalliosaari. Saarella on myös muutaman talon kokoinen kylä, joka tosin ei ole enää ympärivuotisesti asuttu. Kalaa ei nyt valitettavasti ollut myynnissä, saalis oli ollut koko kesän ajan kehno. Jurmosta ostettu savusiika nautittiin Sveitsissä asuvan Geoffin tuoman sveitsiläisen valkoviinin kera.

Kun kalaa ei Österskäristä saatu, purjehdimme seuraavana päivänä Korpoströmiin, jossa piti olla kauppa. Se oli kuitenkin jo ”suljettu talveksi” ennen elokuun puoli-

väliä! Taksilla pääsi kuitenkin Korppoon kirkonkylän kauppaan, ja päivällisen nautimme Korpoströmin erinomaisessa ravintolassa.

Keskiviikkona kohteenamme oli Stensjär, taas erittäin kaunis saari, ja sen pikku kylä on pysyvästi asuttu. Matkalla saimme niskaamme viikon ainoan sadekuuron, noin 20 minuuttia niin että nopeimmat ehtivät vetää sadetakin päälleen. Täälläkin kalaonni oli ollut huono, mutta marinoitua silakkaa oli tarjolla, ja lisäksi aivan erinomaista tummaa saaristolaisleipää. Sitä leipoo saaren hyväntuulinen emäntä Agneta. Saaren luontopolku on kiertämisen arvoinen, vaikka aika rankka onkin, varsinkin jos kiipeää myös korkeimmalla kohdalla olevaan näkötorniin. Näkyvät sieltä ovat huikeat. Saunomiseenkin oli mahdollisuus.

Viimeinen purjehduskohteemme ennen



Sveitsiläisviiniä Österskäriissä.



*Stenskärin näkötorjissa.*

”Kansas Cityyn” palaamista oli Öro, vasta tänä kesänä kävijöille avautunut entinen rannikkolinnake. Opastetut kierrokset olivat valitettavasti täyteen buukatut, joten mm. 12-tuumaisia tykkejä täytyi tyytyä ihailemaan vain ulkopuolelta. Mutta saunaan ja ravintolaan päästiin!

## Vielä sivistyksen parissa

Lauantaina palasimme sitten Helsinkiin, jossa meillä oli tilaisuus kuulla Sibeliuksen Kullervo ym. musiikkia Senaatintorin upeassa ympäristössä. Illallinen oli lappiravintola Saagassa, johon menimme saadaksemme maistaa poronlihaa – eihän sitä muuten tietäisi Suomessa olleensa! Jotkut meistä kyl-

lä vähän arastelivat poronlihan syöntiä peläten, että se olisi peräisin punakuonoisesta yksilöstä...

Sunnuntaina osa meistä matkasi päivärasteilulle Tallinnaan. Itse matkakin oli kokemus, laiva on oikeastaan kokoelma baareja, ja varsinkin paluumatkalla monien muiden matkustajien käytös ja heidän alkoholikantamuksensa herättivät meissä hilpeyttä. Tallinna taas on aivan erityisen viehättävä keskiaikainen kaupunki muureineen ja torneineen ja keskustori täynnä markkinariehaa. Täälläkin saimme hyvin syödäksemme keskiaikaiseen tyyliin sisustetussa ravintolassa.

*Ross Slade*

# Osmussaar, Odensholm, Оденсхольм

**Osmussaari** (viroksi Osmussaar, ruots. Odensholm, sijainti 59°17'30"N, 23°23'30"E) on Luoteis-Virossa sijaitseva Suomenlahden saari. Etäisyys Osmussaarelta Viron mantereelle on 7,5 km. Hallinnollisesti Osmussaari kuuluu Noarootsin kuntaan Läänen maakunnassa. Lähde ja lisätieto: <https://fi.wikipedia.org/wiki/Osmussaari>.

## Sinne

Kuinka päästä Osmussaarelle? Ennakkotietomme rantautumismahdollisuuksista kölivenneellä olivat aika hatarat ja sellaisiksi jäivät, vaikka kyselimme asiasta mm. Dirhamin satamakapteenilta, entiseltä piirivurilta. Olisimme varmaan voineet selvittää asiaa myös etukäteen. Mutta jos lomalainen kulkee minne tuuli vie eikä suunnittele ihan kaikkea, niin sitten jää jäljelle se perinteinen tapa: säätää viime hetkellä mitä säädettävissä on. Vanha juttu.



*Osmussaaren majakka. Etualalla edellisen, 1941 räjäytetyn majakan portaat.*



*Bunkkeri tuijottaa Suomenlahdelle saaren pohjoisrannalla.*

## Lähellä

Dirhamissa, näkömatkan päässä saaresta, pääsy sinne poltteli todella. Seikkailumieltä puuttui vain sen verran, ettei tehnyt vallitsevissa tuuliolosuhteissa mieli lähteä kokeilemaan rantautumista omalla veneellä. Mielissä hiersi lisäksi Viron rantojen hieman hankalat ominaispiirteet. Ekalla kerralla prioriteetti olisi päästä rauhassa tutustumaan saareen ilman huolta kuljetusvälineestä, siinä samalla voi tiedustella sitten rantautumismahdollisuudet omalle veneelle jatkossa.

Saarelle pääsee tilausveneellä, se meille vahvistettiin, mutta kahdelle henkilölle venettä ei kannattaisi vuokrata. Menomatkalta etelään näimme jo kerran *Arabellan*, joka tuli ulos Dirhamista ja suuntasi kohti Osmussaarta. Päätimme katsastaa onnemme palatessamme Väinamereltä takaisin kohti kotia, ehkä silloin onnistaisi?

## Matkaan

Ainoa vika oli, että tuulta piisasi silloinkin. Ei liikennettä saarelle. Se siitä. Mutta seuraava aamu, jolloin olimme päättäneet jatkaa kohti itää, valkeni lähes tyynenä. Lähtömme Dirhamista oli enää köysien irrottamista vailla, kun huomasimme aallonmurtajalla muuttaman perheen ja pariskunnan ryhmän kulke-

van retkivarusteineen kohti *Arabellaa*. Jaa, miksiköhän?

Irrotushälytyksen pikaperuutus ja puolijuoksua aallonmurtajalle. Veneen kipparin näköinen mies nousi satamaan tulleesta pick-upista. *Kas teie lähete Osmussaarse? Mahtuuko vielä kyytiin? Sitten vieläkin nopeammin takaisin omalle veneelle pääsumeana innosta pakkaamaan päivän retkivarusteet mukaan ja kipin kapin takaisin jo lähtöä tekevän *Arabellan* kyytiin.*

Olisi varmaan kannattanut jättää myös lottorivi, siltä tuntui. Todennäköisesti se rivi ei olisi kumminkaan voittanut mutta se, mitä päivästä sittemmin jäi käteen, oli kyllä aika, noh, sanotaan vaikka unohtumatonta.

Vajaan tunnin jyristelyn jälkeen perille satamalahteen, Storhamneen (Lõunasadam). Uusi viitoitettu väylä ohjasi pieneen rantasomerikon jatkeena olevaan ponttonilaituriin, josta parhaat paikat oli varattu yhteysveneille. Poijuja ei ole, tuskin niille olisi myöskään tilaa matalahkon rannan suunnassa. Laiturin tyvessä vesi madaltuu myös aika pian, joten köliveneelle jää niukasti tilaa kiinnittyä.

Ankkurointi lahdessa sen sijaan näytti toimivalta vaihtoehdolta. N. 30-jalkainen ruotsalaisjahti oli näköjään ollut ankkurissa jo edellisenä päivänä, jolloin tuuli kunnolla. Sama vene pysyi paikallaan vielä koko seu-



*Miksi hankkia puutarhatonttu, kun voi hankkia kukkapenkkiin oikean kranaatinraidon? Valikoima on kattava.*

raavan päivänkin, jolloin jälleen tuuli puhalsi länsilounaasta reippaanpuoleisesti. Hieman epäuskoisena todistin asiaa mantereelta kaukoputkella. Eteläkaakkoon avautuva lahti ei ole kovin suojainen eikä suurikaan, eli montaa venettä ei ankkuriin mahtune, rantat ovat matalat ja lisäbonuksena mahdolliset kivet. Mutta ankkuri siellä näköjään pitää hyvin.

## Saarella

7 tuntia aikaa, kunnes vene tulisi hakemaan retkeläiset takaisin mantereelle. Ajassa ehtii kävellä saaren pohjoispäähän (n. 4.5 km) majakalle ja takaisin. Saaren nykyiset asukkaat (4) kortteeraavat majakan tuntumassa, siellä on myös vierailijakeskus oppaineen. Välissä on mykistävän kauniita alavia maisemia, katajikkoja, lukuisia lampareita, niittyjä, lintuja, lampaista, ylämaan karjaa ja lisää lintuja. Historiaa matkalla näkee enimmäkseen eri-ikäisten raunioiden muodossa, neuvostoarmeijan jätöksinä, mm. tulasemia ja betonisen tulenjohtotornin raadon.

Saaren linnoittaminen aloitettiin Viron miehityksen myötä ja se jatkui saksalaisten tulon asti, homma jäi tosin pahasti kesken. Saarella oli reilun tuhannen hengen varuskunta ja se toimi ennen evakuointia linkkinä

itään sekä Viron suurilta saarilta vetäytyville että miehitetyn Hangon neuvostojoukoille.

Miehitys karkotti tylysti saaren alkuasukkaat tiluksiltaan ja kalavesiltään, Bienin kylän seitsemän sukua, jotka olivat asustelleet saarella neljättä vuosisataa. Miehitysvuodet ja sota hävittivät alkuperäisen rantaruotsalaisen kulttuurin ikiajoiksi ja rakennukset lähes kokonaan. 1840-luvulla rakennettu majakka räjäytettiin 1941 vetäytymisvaiheessa. Nykyinen, meren pinnasta 39 metrin korkeuteen kohoava mustavalkoinen majakka on vuodelta 1954. Saaren keskiosassa olevaa kappelin rauniota sekä hautausmaan aita kunnostetaan vapaaehtoisvoimin. Vaikka majakka on ”uustuotantoa”, se ja kappelin rauniot antavat edes hämärän käsityksen millaista saarella on joskus ollut...

Toisen kerran neuvostoarmeija pakkasi kamansa saarelta 1993 ja siitä lähtien se on ollut käytännössä luonnonsuojelualue. Saaren EU-rahalla rakennetussa opastuskeskuksessa esitellään monipuolisesti paikallista historiaa ja luontoa, myös naapurissa olevaa hämmästyttävää Neugrundin matalikkoa, joka oikeastaan on 500 miljoonaa vuotta vanha meteorikraatterin.

Muita varsinaisia palveluita saarella matkaillevalle ei ole tarjolla. Tai onhan leirintäalueen tuntumassa kaivo, jonka veden sanotaan olevan juomakelpoista. Ja keitettiinhan meille myös kahvit opastuskeskuksessa, lisäksi saarelaisten paimenkoira Bandiit toimii vierailijoiden ystävällisenä oppaana. Tällä kerralla se valitsi meidät asiakkaikseen kulkien uskollisesti mukanamme koko loppupäivän ja vahtien tekemisiämme.

Uimaretkellä saaren kalkkikallioisella koillirannalla piti hieman hieraista silmiä: tuo ruosteinen mötikä näyttää erehdyttävästi räjähtäneen kranaatin kuorelta. Lisää ammusromua löytyi etsimättä: n. 10 metrin matkalla reilu puolenkymmentä eri kokoista kappaletta, isoin oli arviolta 180 mm:n tykin yli puolimetrisen kranaatti, ilman syytintä tosin, että lie se oli vaaraton. Rautainen uimakokemus, Bandiit tosin oli hieman hermona. Vanhempaa tavaraa edustivat eri-

*Kappelin raunio ja 7 saarella asuneen suvun muistokivet (opaskoira Bandiit oikeassa laidassa).*



laiset fossiilit, joita rantakivistä löytyy myös runsaasti. Saaren geologia on aika omaa luokkaansa oleva.

## Lähtö

Paluu takaisin saaren eteläpähän satamaan sujui leppoisasti Bandiitin luotsaamana. Saarella on riittävästi helppokulkuisia teitä ja polkuja ja avarien maisemien ansiosta eksymään ei hevin pääse.

Nopea startti aamulla oli varmistanut sen, että evästä ei tullut liikaa mukaan, vettä sentään tuli pullollinen. Nälkä alkoi hiukan kurnia vatsassa. Pientä jännitystä ilmassa, mahtaako vene tulla hakemaan, sovittu aika

tuli ja meni, eikä muusta ryhmästä näkynyt jälkeäkään. Odottelua ja tähystelyä Dirhamin suuntaan. Ymmärsimmekö kaiken paluukai-kataulusta oikein? Ei oikein olisi huvittanut kävellä enää takaisin majakalle kyselemään kyytiä. Robinson Crusoomainen olo.

Muu ryhmä ilmestyi paikalle ja *Arabella*-kin lopulta horisonttiin. Aurinko meni pilveen ja väsyneet turet lähtivät takaisin Dirhamiin. Osmussaar jäi jatkamaan uneliasta oloaan Suomenlahden sylissä ja Bandiit rantaan odottamaan autokyytiä kotiin majakalle.

*Kimmo ja Paula  
s/y Pallas*



*Yhteysvenelaituri, kuvan moottorivene on saarelaisten. Nostokölivene on täällä elementissään.*

# SPIIRA HIILIKUITUPUTKESTA?

Kuten tiedetään, spinaakkerin tai genaakkerin käyttö on työlästä ja hankalaa etenkin vähällä miehistöllä tavallisessa huvipurjehduksessa. Ongelmana myötätuuessa on saada etupurje pysymään vedossa ja muodossa. Erään kerran sain *Aluten* nopeuden nousemaan spiiran avulla 0,5 solmua. Muutama vuosi sitten tein *Aluteen* hiilikuituputkesta spiiran, joka painoi kokonaisuudessaan 560 g. Päätyheloina oli kevyet spinaakkerihelat varustettuna yhdistävällä aukiveto-köydellä. Etenkin hyvin heikolla tuulella spiiran on oltava mahdollisimman kevyt, jotta se ei omalla painollaan paina etupurjetta alas-päin. Myös käsittelyn kannalta on hyvä, jos spiira on mahdollisimman kevyt. Tällöin kevyin putkimateriaali on hiilikuitukomposiitti-

putki. Vastaavan lujuuden omaava alumiiniputki olisi yli kaksi kertaa painavampi ja paksumpi.

Yli 100%:n genualle sopiva spiiran pituus on noin  $1,2 \cdot J$ , jossa J on takilan etukolmion kannan pituus. Jos ei voi käyttää yli 100%:n etupurjetta, sopiva spiiran pituus on noin sama kuin J.

Käytännössä ei löydy selkeää lujuusteknistä keinoa laskea tarvittavan spiiraputken kokoa. Laskentaperusteeksi otin *Aluten* spiiraputken koon ja purjeveneille kehitettyjen mallilakien sekä lujuustekniikan nurjahduskaavan mukaan laskin sopivat hiilikuituputkien koot eripainoisille veneille. Sain seuraavat suositukset:

---

## Kun puomin pituus = J

### Veneen paino

ton

max

2,5

2,5–4

4–5

5–8

Ulkohalkaisijaseinämm  
mm

Ø 34x1

Ø 35x1,5

Ø 35x2

Ø 51x2

Putken paino  
kg/m

0,18

0,27

0,36

0,52

## Kun puomin pituus = 1,2 x J

### Veneen paino

ton

max

2

2–3

3–4

4–7

Ulkohalkaisijaseinämm  
mm

Ø 34x1

Ø 35x1,5

Ø 35x2

Ø 51x2

Putken paino  
kg/m

0,18

0,27

0,36

0,52

---

Sopiva tapa kiinnittää päätyhelat on liimata hitaasti kuivuvalla epoksiimalla. Liitokseen voi antaa lämpöpuhaltimella lämpöä, jolloin siitä tulee parempi.

Näihin putkiin suoraan sopivien päätyhelelojen löytäminen saattaa olla ongelma, mutta tarvittaessa niitä voi pienentää sorvauttamalla (myös pajassamme on sorvi).

Hiilikuitukomposiittiputkien hintaluokka on noin 220 €/kg. Niitä myy Kevra Oy (Ylästö).

Vastaan mielelläni mahdollisiin kysymyksiin.

*Hannu Sarvanne*  
puh. 040 845 2180





# Sailing Team FIN-141 lopettaa olympiaprojektin

**Syksyllä 2011 Rosa Lindqvist ja Annina Takala perustivat Sailing Team FIN-141 -purjehdustiimin ja asettivat tavoitteeksi vuoden 2016 Rio de Janeiron kesäolympialaiset. Tiimi on kärsinyt taloudellisista vaikeuksista lähes koko neljän vuoden ajan. Tiimin kokoonpanossa tapahtui vuosi sitten muutos ja kehitys ei ole ollut tavoitteiden mukaista. Nyt tiimi, Rosa Lindqvist ja Rosemarie Hartman, ovat päättäneet lopettaa projektin.**

Syksyllä 2014 tiimin pääsponsorin pääsponsorina ja kaksi seuraavaksi suurinta tukijaa lopetti tukensa kokonaan. Tiimin tulobudjetti oli haasteellisessa tilanteessa ja projektin jatkaminen vaakalaudalla. Tiimi päätti kuitenkin jatkaa ja pyrki löytämään uusia sponsoreita talven 2014–2015 aikana, vaikka se ei urheilijan harjoittelun ja kilpailemisen kannalta olekaan optimaalista. Taloudellinen tilanne on Suomessa huono ja sponsoreiden löytäminen on todella vaikeaa. Tiimi kävi läpi noin 120 yritystä, joista vain yksi lähti tukemaan projektia.

Tiimin gasti Rosemarie Hartman toteaa:

*- Talvi ei ollut silloin rankka kun sitä teki, mutta näin taaksepäin katsoessa olisi pitänyt paljon paremmin keskittyä itse purjehdukseen. Kehityksen kannalta hyvä olisi ollut, jos "työpäivän" leireillä olisi voinut ajatella sisältävän vain itse harjoittelemisen. Illalla yleensä teimme vielä pari tuntia tietokonehommia*

*ja soittelimme yhteistyökumppaniehdokkaille, ja työpäivä tuntui jatkuvan ihan ilta kymmeneen asti.*

Jatkuva stressi rahasta ja projektin jatkumisesta vaikutti tiimin jaksamiseen ja kehitykseen negatiivisesti.

*- Jouduimme jatkuvasti säästämään mm. asumalla leireillä autossa ja käyttämällä vanhoja purjeita, kertoo kippari Rosa Lindqvist.*

Tiimi ei pystynyt saavuttamaan välitavoitteitaan enää vuoden 2015 aikana ja olympiapaikan saavuttaminen näyttää nyt epärealistiselta. Parhaimmillaan tiimi oli maailmanmestaruuskilpailuissa 34. sijalla, maailmancupin osakilpailussa 22. sijalla ja SM-kilpailuissa toisella sijalla vuonna 2013.

*- On ikävää, että loppu tuli näin. Olisi ollut mahtavaa päästä tavoittelemaan unelmaansa siten, että olisi päässyt keskittymään itse purjehdukseen ja nähnyt kuinka pitkälle oma osaaminen lajissa veisi, Rosa sanoo.*

Tiimi kuitenkin kokee, että on antanut projektille kaikkensa eikä tilanteen muuttamiseksi ole enää mitään, mitä he itse voisivat tehdä. Asiasta on keskusteltu henkisen valmentajan Jukka Partisen sekä purjehdusvalmentajan Gustavo Martinez Doresten

kanssa ja päätös on koko tiimin yhteinen.

*- Osaltani koen, että yritin parhaani valmentajana ja pohdin myös omia virheitäni. Minulle oli ilo olla osana tiimiä ja nautin koko ajasta. Nyt neuvoni on katsoa eteenpäin vuoden 2020 olympialaisiin. Purjehdus on urheilua, mutta myös bisnestä ja se täytyy hyväksyä. Tiimin olisi pitänyt pystyä treenaamaan enemmän ja käyttämään uudempaa kalustoa, Gustavo toteaa.*

*- Oppia on tullut paljon! Tämä projekti on ollut aivan erilaista kuin mitä olen aikaisemmin tehnyt ja se tulee varmasti vaikuttamaan tuleviin valintoihini. Purjehdusta en ole lopettanut enkä aio lopettaa. Toivon jatkavani 49erFX:llä tai Laser Radialilla ainakin aluksi kansallisella tasolla. Ehkä tavoitteet sitten asetetaan korkeammalle, mutta ensin pitää edes aloittaa opiskelu yliopistossa, Rose kertoo tulevaisuudensuunnitelmistaan. Rosa palaa syyskuussa takaisin muotoilualan opintojensa pariin.*

Lisätiedot:

Sailing Team FIN-141

Rosa Lindqvist, puh. +358 50 533 93 71

teamfin141@fin141.com



# 6mR Renatasta etsitään tietoja

Kuutosvene (Int. 6mR) *Renata* (L6, ex. L17) vuodelta 1927 oli Henrik Ramsayn kilpavene, joka saavutti Sandhamnin suurregatan kokonaisvoiton 1928 kansainvälisten huippukuutosten parvessa. *Renata* on ollut SPS:ssa meripartioveneenä 1960–70-luvuilla. *Renatan* kaikkein menestyksekkäin huippukausi kesti niin kauan kuin Ramsay purjehti sillä eli vuoteen 1933, jolloin hänen vakiogastinsa Julius Horst kuoli ja Ramsay käski nostaa veneen teloilleen. Vasta v. 1935 hän suostui myymään veneen ja se vietiin kesän 1936 alussa peruskorjaukseen Wileniuksen telakalle Porvooseen. Estlander oli suunnitellut kilpakoneen hyvin keveärakenteiseksi ja Ramsay oli rasittanut venettä, kilpaillen kaikissa sääoloissa ja kilpamatkoja tehden, joten korjaus tuli tarpeeseen.

Lukuisien omistajavaihdosten ja vielä v. 1970 saavutetun Itä-Suomen regatan voiton jälkeen *Renata* jäi teloille taas 1980-luvun alussa, kiertäen mm. eteläisen Suomen maaseutua säilytyspaikan mukaan. Jotain yritystä oli veneen kunnostamiseen, mutta taloussuhdanteiden vaihduttua ei hanke onnistunut. Vasta v. 2008, omistajaksi tulleen Antti Etelämäen tarmolla ja taidoilla, vene pääsi kokonaan uuteen alkuun. Pian *Renatan* entisöintihankkeeseen oli perustettu Club Renata -yhdistys, joka toimii vakiintuneesti ja laajasti myös nuorten purjehdusharrastuksen tukijana.

Nyt *Renata* on, perin vanhoista merikartoistaan huolimatta, löytänyt väylänsä entisöintitelakalle ja se on, ensimmäisenä huviveneenä Suomessa, saanut v. 2012 Museoviraston merkittävän entisöintiavustuksen, jonka ansiosta työt päästiin aloittamaan 2013. Entisöintihankkeesta löytyy lisää

tietoa ja kuvia täältä: [www.clubrenata.fi](http://www.clubrenata.fi) (CR) ja [www.sailsandsea.fi](http://www.sailsandsea.fi). CR ottaa myös kannatusjäseniä, kotisivuillaan olevien tietojen mukaan, sillä paljon on vielä tehtävää, ennen kuin *Renata* seilaa taas.

Olen valokuvaajavaimoni Pipan kanssa laatimassa Renatan historiikkia, mitä varten tarvitsisin myös SPS:lta ja seuran jäsenistöltä kaikkea mahdollista muistitietoa, valokuvia, lokikirjoja ja muuta tietoa, mitä vain on olemassa. Tässä tarkoituksessa kohteliaimmin kysyn, onkohan SPS:n jäsenillä/meripartiolaisilla muistissa tietoja, joita voisimme lainata historiikkiin. Kaikenlaiset, aivan pienetkin tiedot, kuvat ja muistikuvat ovat ehdottoman tervetulleita. Historiikin valmistamisen tavoiteaika on v. 2017 ja siitä tehdään mahdollisimman tarkka, käsittäen purren kaikki vaiheet, rakentamisesta entisöinnin aloittamiseen.

Eräs uusi tieto meille oli Jorma Rautapään kertoma seikka, että *Renatan* rakentaja, Arthur Magnus Pettersson oli monta vuotta ensin työskennellyt Liuskasaarella, ennen kuin perusti telakkansa Ouritsaarille, Hietaniemen hautausmaan kärkeen. Viimeaikaisista aineistolöydöistä osa on esineistöä ja osa tietoa, osa muistikuvia, kaikki yhtä tärkeitä kirjattavaksi muistiin.

*Purjehdusterveisin,*

*Kyösti Helin*  
puh. 044-270 9495  
[helinkyosti@hotmail.com](mailto:helinkyosti@hotmail.com)

*Lisätietoja: Henrik Ramsay: Purjehtijan muistelmia (1947).*

# Khululile goes Viaporin Tuoppi

Vindö 30 s/y *Khululile* menetti kesän alussa sattuneessa tapaturmassa kipparinsa. Ari oli melko tuore puuveneilijä, mutta hän oli alusta asti haaveillut osallistuvansa vielä joskus Viaporin Tuoppiin. Suhteellisen pian onnettomuuden jälkeen veneen amiraalitar Jaana ja jonkin verran aikaisemmin kisannut Piivi päättivät, että *Khululilen* oli päästävä Tuoppiin jo samana kesänä – ja nimenomaan juuri tänä kesänä. Tuli mitä tuli. Kaikenlaista sitten tulikin, mutkia matkaan mutta myös paljon oppia ja kokemusta, monia ilon hetkiä, ja loppujen lopuksi tulivat sekä starttiliinja että loppulta maalikin vastaan.

## Katsastus

Elokuussa alkoi ankara vääntö, sillä venettä ei ollut ehditty alkukesästä katsastaa. Eikä oikein kunnostaakaan katsastusta varten. Kisaan ilmoitaututtiin kuitenkin päättäväisesti, vaikka purjeet ja vähän muutakin varustetta oli vielä itähelsinkiläisen teollisuusalueen varastossa. Siellä olivat myös veneen paperit ja koska kukaan ei siihen hätään muistanut purjetunnusta, ilmoittautumislomake lähetettiin ilman. SuPS on onneksi kaiken nähnyt eikä siitä nipottanut, ja maalilinjalla tuomarialus vielä huutamalla tarkisti mikä vene oli kyseessä. No, me!

Puomi löytyi telakkakentältä sieltä mistä pitikin, mutta sen mastoon kiinnittäminen osoittautui hankalaksi. Hela oli vääntynyt, eikä Ari ollut ehtinyt korjauttaa sitä aikeestaan huolimatta. Se saatiin pajalla suoritettua, mutta popniittikiinnitys jarrutti hommaa seuraavaksi. Hannu-Ilari tuli avuksi ja porasi helaan ja mastoon kierteet ruuveille, ja pian puomi sujahti paikoilleen kenties nätimmin kuin koskaan. Vantit kiristimme näp pituntumalla ja kun maston toppi näytti olevan suorassa, olimme tyytyväisiä. Toisen skuuttikiskon ploki jouduttiin ankkuroimaan tippalistaan nyörillä, sillä sen lukitusjuttu oli kateissa, genoan skuuttipistettä ei siis kisan aikana siirretty.



*Hannu-Ilari kierteiden pyörteissä, assistenttina Jaana.*

*Khululile* saatiin kaikin puolin katsastuskuntoon kisa edeltävällä viikolla – mahtavaa!

## Purjeet

Säätöä silti riitti, mm. isopurjeen latat olivat mystisesti kadonneet. Onneksi seuratoverit tulivat apuun ja kaivoivat komeroistaan varaosia. Ja onneksi eräänlaisena tukialuksena toimineen *Morganan* purjehdusvarustukseen kuuluu saha tai pari – kirveen ja lumilapion lisäksi – ja saimme varaosat pätkittyä jokseenkin sopiviksi. Taas yksi huoli vähemmän!

Rullagenoan laittoa väärin päin oli jo harjoiteltu alkukesästä *Morganalla*, joten sen kanssa ei ollut ongelmia eli väärin päin se meni nytkin. Kisan jälkeen purje piti siis laskea keulakannelle – tilanne oli ennakoitu ja melko hyvin hallinnassa ja mikä tärkeintä, kukaan ei näyttänyt ihmettelevän tai edes huomaavan ei-ehkä-niin-eleganttia touhuamme. Varvilahteen saavuttua kisan jälkeinen hypetyks oli jo täydessä käynnissä, mutta pinnamiehen oli mukava vetäistä purjeen sisällä torkut sillä välin, kun kippari kävi kotona kissoja ruokkimassa. Ja kiitos Sisu-Arin, rullalaite saatiin myöhemmin illalla kelatuksi oikein päin ja se muistettiin jopa dokumentoida valokuvaamalla – vai muistettiinko?

## Moottori

*Khululilen* akku oli päässyt kesän mittaan tyhjentymään mutta eipä hätää, kuskasimme *Morganan* starttiakun veneeseen ja kytkimme sen muistilapuksi ottamamme valokuvan mukaan. Ihmettä siis riitti, kun siitä huolimatta punainen kone pysyi vaiti. Olimme jo aikeissa pyytää hinausapua starttialueelle ja mahdollisesti Varvilahteenkin kisan jälkeen, Tuoppiin piti päästä vaikka ilman konetta. Onneksi Tourin Marko ehti kaivamaan akun alta jonkun tarpeelliselta vaikuttaneen piuhan, ja saattaa olla että meillä oli tuossa vaiheessa menneet jo navatkin sekaisin; päätäväisyydestä huolimatta aloimme olla aika uupuneita, kun päivä toisensa jälkeen rantauduimme – tai raahauduimme – työpäivän päätyttyä ykkösponttonille veneen pariin.

Akkua vaihdeltiin seuraavina viikkoina veneestä toiseen tarpeen mukaan, ja kolmannella kerralla, kun *Khululile* oli jo telakalla ja ajoimme glykolin koneeseen, osasimme kytkeä sen ihan itse. Helppoahan se sitten olikin, kun ei enää tarvinnut ajatella niitä ohuita maston ja sisätilan valopihuja, joita on yllättävän paljon.

## Treeniä

Jaana oli veneen kippari, pitkästä pinnastaan tunnettu (heh) Pilvi toimi pinnamiehenä, ja Jaanan heinäkuuisella purjehduskursilla tapaama Outi lupautui gastiksi. Siinä mainio naisistomme! 10 vuotta rattia pyörittänyttä pinnamiestä arvelutti kääntyisivätkö aivot ohjausjärjestelmän mukana, joten kisaa edeltäneen päivän harjoituspurjehdus oli tarpeen myös niiden virittämiseksi.

Treeni meni muutenkin kaikenlaisen virittämisen nimiin, kun lähtiessä gastit ei huomannut vetää poijuköyttä veneen puolelle ja matka tyssäsi heti alkuun parin metrin päähän laiturista. Siitä selvittiin meitä uskomattomasti tsempanneiden seuratovereiden avulla, köysi saatiin yhtenä kappaleena irti potkurista, ja viritystä päästiin jatkamaan heti Uunisaaren eteläpuolella kun isoa nostettaessa puomi nousi yhtä lailla. Oli sattunut vähäinen tekninen moka, kun pieni mutta oi niin strateginen aspi oli tullut laitettua



*Jaana, akku ja auringonlasku.*

puomin ala- eikä yläpuolelle. Reippaahkossa tuulessa ongelmaa ei saatu korjattua, joten tyydyimme ajamaan koneella lähelle Pihlistä ja jiippailemaan sieltä pelkällä genoalla takaisin.

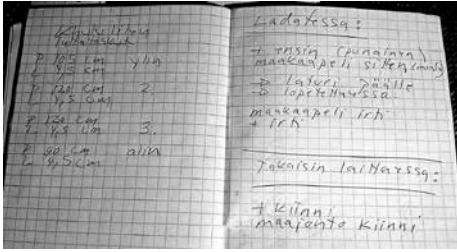
Kaikkea tätä voi hyvällä syyllä kutsua Treeniksi.

## Kisa

Pinnamiestä hieman jännitti keksittäisiinkö starttisuunta ajoissa, tuuli kun tuntui tulevan vähän sieltä ja täältä. Skarppaaminen oli siis ankaraa ja startti menikin lopulta hyvin, kaikkien kellot olivat eri ajassa ja hitainta seuraten myöhästyimme vain alle minuutin.

Kisatuulikin oli vaihteleva, välillä ei saatu virin viriä ja loki näytti nolaa, välillä nautittiin jopa puuskista. Pienikin tuuli yritettiin noukia ja vähän isommista iloittiin. Oli hienoa huomata miten mainio kryssivene *Khululile* on, ja välillä tuntui että pääsimme jopa kaahaamaan. Veneen omia skuuutteja kevyemmät siniset kierrätyskuutit olivat tähän keliin hyvät, ja sitä paitsi sopivat hyvin *Khululilen* väreihin. Spinnua emme käyttäneet, koska emme ehtineet harjoitella sitä ollenkaan.

Kun aloimme radan loppuvaiheessa saada kansanveneitä kiinni, uskalsimme arvel-



Homma toimii kun on vihko.

la ettei kisa ihan huonosti voinut mennä siitäkään huolimatta, että teimme Koirakarilla kaksi tarpeetonta vendaa, seurassimme näet kisakorttiin merkittyä reittiä kiertäen reamarin emmekä katsoneet kirjoitettua orderia riittävän tarkkaan. Asia harmitti noin kaksi minuuttia – tai ehkä viisi – mutta parempi niin päin kuin että olisimme oikoneet ja tulleet hylätyksi. Kipparin tyyni asenne rauhoitti pian muunkin aluksen.

Kummalliseen ilmiöön kuitenkin havahduimme: monista saman LYS:n veneistä meitä taidettiin katsella jokseenkin happamasti etenkin kryssillä, kun saimme puuskissa vauhtia ja pääsimme ohi. Onko niin, että miehistöt eivät kerta kaikkiaan tykkää, jos naisisto ohittaa? Onneksi eivät tienneet, että Jaana ja Outi olivat ensimmäisessä kisassa ja että pinnaa piti muoviveneilijä, eivätkä sitä ettemme olleet ennen edellistä päivää ikinä olleet samassa veneessä. Ja Outi on sitä paitsi erikoistunut kuunareihin.

Eväät marinoituivat kisan aikana pilssissä, jonne kertyi jostain syystä kohtuullisesti vettä. Vähiten märkiä karjalanpiirakoita ja pasteijoita hieman kuivateltiin kisan jälkeen, mutta siitä ei sen enempää; tomaatit ja tölkkijuomat olivat selvästi helpompi juttu.

## Juhlat

Tuopin juhlat olivat perinteisen vauhdikkaat. Vanhoja ja uusia ystäviä tavattiin ja vaikka emme tulleet ottaneeksi mukaan viestilippuja, *Khululilessä* oli sentään juhlaavalaistus kun pelastusrenkaan valo tuikkuteli itsekseen pitkän yönä.

Olimme positiivisen järkyttyneitä tuloksestamme: LYS1:ssä 8. sija 23:sta venees-



Ilta saapuu, *Khululille* valvoo. Purjeet on rehkitty suhteellisen kohtuullisesti paikoilleen, paitsi genoa.

tä – jee! – ja aikakin kohtuullinen kevyessä kelissä ilman spinnua, kaksi minuuttia alle neljän tunnin. Innoissamme ajattelimme, että jos puuvenemies Ari ja vanha kehäkettu Hessu olivat näkemässä, katsoivat varmaan läpi sormien paria kolmea tunarointiamme matkan varrella – vai olikohan niitä vähän enemmän?

## Kiitokset

Hannu-Ilari, Satu, Sakari, Antti, Marko, Pekka, Pekka, Sirpa, Olli, Ari, Juha, Turkk, Jukka, Anneli, Risto

*Team Khululille*



Kisassa. Kuva Sailpix. Kiitos Erik Lähtenmäelle.

# Taidetta ja tunnelmaa Sirpiksessä



*Ukulele soi yhteysaluksella.*



*Tuomas ja piippu Olympiamaljan jälkeen.*



*Taidepaukku.*



*Ulkovessa.*



**Posti Green**

*Aleksi ja Suuri  
Saippuakupla.*



*Yöpilviä. Kuva Kimmo Kuusela.*



*Muut kuvat  
Pilvi Vainonen.*