

PURSI

Suomalainen Pursiseura

I / 2010



**SPS:n kevätkokous pidetään torstaina 18.3.2010 klo 18
Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 404**

KOKOUSKUTSU

**SPS:n kevätkokous pidetään torstaina
18.3.2010 klo 18**

Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 404

Esillä sääntöjen 12 §:n mukaiset asiat.

Tervetuloa!

KILPAILUAVUSTUSHAKEMUKSET

Kilpailuavustushakemukset tulee olla lähetettynä 30.4.2010 mennessä maili-osoitteeseen kilpailut@suomalainenpursiseura.fi. Lomake ja lisäohjeet löytyvät SPS'n verkkosivuilta, kilpailutoiminta -valikon alta.

Kaudella 2010 SPS on mukana järjestämässä JPM't eli junioreiden pohjoismaiset mestaruuskilpailut 20.-24.7., joten kauden teemaan liittyen pääpaino avustusten myöntämisessä on kevytveneilevät juniorit.

T: Sakari Kausto / Kilpailupäällikkö

ILMOITUKSET VUOSIKIRJAAN

pe 9.4.2010 mennessä

PURSI

Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

Vastaava päätoimittaja

Eero Mörä
Tarkk'ampujankatu 8 A 12,
00150 Helsinki
Matkapuhelin: 050-2682
eeromora@luukku.com

Ilmestymisaikataulu 2010

| Nro | Aineistopvm | Ilmesty |
|-----|-------------|---------|
| 2 | 5.3. | vko 15 |

Painopaikka Painojussit Oy, Kerava
Painos 500 kpl

SUOMALAINEN PURSISEURA RY

Toimisto ja postiosoite

Kankurinkatu 7, 00150 Helsinki
Puhelin 050 342 2836
Faksi (09) 633 603
info@suomalainenpursiseura.fi
www.suomalainenpursiseura.fi

Sirpalesaaren kesätoimisto ja kilpailutoimisto

Puhelin 050 329 7298

Pankkiyhteys:

Nordea 101830-76028
Viitenumero on aina annettava
maksettaessa.

Toimisto on auki Kankurinkadulla
ma klo 17 - 19 sekä
ti - to klo 12 - 14.

PURSI 1/2010

SISÄLTÖ

| | |
|---|----|
| Kokouskutsu | 2 |
| Kilpailuavustushakemukset. | 2 |
| Ilmoitukset vuosikirjaan | 2 |
| Pääkirjoitus | 4 |
| SPS:n hallitus 2010 | 5 |
| Hallituksen uudet jäsenet | 6 |
| Telakka tiedottaa | 7 |
| Kuka tietää purjeveneestä? | 8 |
| SPS:n toimintasuunnitelma 2010 | 9 |
| Matkakertomus, Helsinki-Saint-Brieuc osa 1, Itämeri. | 15 |
| America's Cup 2010 | 22 |
| In Memoriam Kalevi Kännö | 27 |
| Vuoden 2010 tapahtumat | 28 |

SPS:n uusia jäseniä:

Tiina Asula
Kaisa Hakkarainen
Janne Holopainen
Maarit Iartym
Pekka Mäkinen
Pekka Niemi
Aki Rinkinen
Henrik Räike
Heli Sellergren
Anne Sjöholm
Stefan Sjöholm
Riina Sundqvist-Rinkinen
Pirjo Örn

Tervetuloa joukkoon!



Pääkirjoitus

Suomalaisen Pursiseuran vuoden 2010 toimintasuunnitelmassa ei ole suuria muutoksia aiempaan. Lisäbudjetit tehdään tarpeen mukaan esim. kiinteistöissä jatkuvasti esiintulevien korjaustarpeiden johdosta. Sirpalesaaren sauna ja wc-tilat ovat listalla ylimpänä.

Kuluvana vuonna aletaan jo siirtämään katsetta vuoteen 2013, jolloin SPS täyttää 100 vuotta. 100-vuotiaita on tapana juhlia ja aiheesta on jo ollut keskustelua SPS:n hallituksessa. Jäsenkunnan ideoita ja resursseja otetaan mielellään avuksi. Niistä voi keskustella kenen tahansa hallituksen jäsenen, mutta erityisesti seuratoiminnasta vastaavan Jukka Honkimaan kanssa.

Seuran jäsenet tulevat varmasti huomaamaan 20.–24.7.2010 Helsingissä järjestettävät purjehduksen juniori-PM:t, jotka tuovat Sirpalesaarenkin telakkakentälle pitkälti toistasataa E-jollaa ja laseria. Tämänkin tapahtuman järjestämiseen toivotaan seuralaisten panosta, vastuuhenkilönä SPS:ssä on kilpailupäällikkö Sakari Kausto. Sakarin kuten Jukka Honkimaan yhteyshenkilöt löytyvät SPS:n nettisivuilta, osoite alempana. Onnistuneilla kilpailuilla kehitetään SPS:n imagoa.

Hernesaaren kaavan kehitystä seurataan tarkalla silmällä ja korvalla. Kaavalla on vaikutusta SPS:n toimintaedellyksiin.

Käytännön toimien osalta vuonna 2010 totutellaan viime vuonna lanseerattuun laiturij- ja telakkapaikkakäytäntöön. Tuolloinhan tehtiin toistaiseksi voimassa olevat sopimukset, joten, jos sellaiset on tehnyt, pääsee tänä vuonna helpolla. Nyt on vain muistettava toimia silloin kun tilanne muuttuu.

Edelleen viimevuotiseen tapaan muistutetaan, että SPS:n nettisivut ovat harvoin ilmestyvään Pursi-lehteen verrattuna ylivoimainen media – sinne saadaan ajankohtaiset asiat ja tiedotteet nopeasti. Kannattaa aina silloin tällöin vierailla osoitteessa **www.suomalainenpursiseura.fi** vilkaisemassa uutisia tai ajankohtaisia asioita. Sivustolta löytyvät myös kaikki SPS:n tärkeät tiedot ja ohjeet. Kun joissain tilanteissa on tarvetta vieläkin kohdennettavampaan tiedottamiseen, niin ystävällisesti ilmoittanette - ja ylläpidätte muutosten tapahtuessa - sähköpostiosoitteenne SPS:n toimistolle suoraan esim. sähköpostilla **info@suomalainenpursiseura.fi**.

Helsingissä 1.2.2010, jolloin Sirpalesaarella on toista kuukautta kestäneen pakkaskauden jälkeen lunta polviin saakka ja kulkijoita näkyy jäällä aivan väylien tuntumaan saakka

Eero Mörä

SPS:n hallitus 2010

Heta Leppävuori
kammadori,
katsastuspäällikkö, yhteiskuntasuhteet

0400-829 891
aallotar@welho.com

Ravil Asis
varakommodori,
laki- ja sopimusasiat

0400-405 351
ravil@ravilasis.fi

Hannu-Ilari Nuotio
varakommodori,
kiinteistöt, talkoot

0400-616 381
hannu-ilari.nuotio@phrakl.fi

Tuomas Hirvonen
talous ja hallinto

050-368 6866
tuomas.hirvonen@netti.fi

Jukka Honkimaa
seuratoiminta ja
matkapurjehduksen edistäminen

040 556 8938
jukka.honkimaa@fi.ibm.com

Risto Kaario
kiinteistöt / Tågholmen

050-412 9002
risto.kaario@luukku.com

Sakari Kausto
kilpailupäällikkö

050-483 9285
sakari.kausto@nsn.com

Eero Mörä
tiedotus,
Pursi-lehden päätoimittaja

050-2682
eeromora@luukku.com

Lauri Mörä
junioritoiminta ja kevytvenepurjehdus
sekä seuran kalusto

040 - 728 6584
lauri.mora@helsinki.fi

Juha Tolsa
telakka ja satama, IT

050-546 0330
juha.tolsa@yahoo.com

Pilvi Vainonen
tiedotus

040-560 2889
pilssi@kolumbus.fi

Hallituksen uudet jäsenet



PILVI VAINONEN

Uusi hallituksen jäsen Pilvi Vainonen kertoo itsestään näin:

Liityin SPS:aan loppuvuodesta 2005 yhdessä mieheni Hessu Turusen kanssa. Olen purjehtijana vielä vihreä noviisi eli aloittanut 2002, Hessu sen sijaan on purjehtinut paljonkin ja on perheen nykyisen veneen Finnfire 33:n kippari. Ensimmäinen purjeveneeni oli kimppa-Senorita Helmsman, jota opettelini myös kipparoimaan, ja Hessun tultua miehistöön kisasimmekin sillä Itäsyndikaatissa jonkin verran. Nykyinen veneemme s/ y Morgana saapui Sirpalesaareen kesällä 2006; vene on Eivind Stillin piirtämä ja tietääksemme viimeinen Finnfire 33 eli nro 60 Fiskarsin tuotannossa, tehty 1980 ja cruise-riksi sisustettu. Seurassahan on myös kaksi muuta Finnfireä (Latvalahtien Raita II ja Teräväisen Scaramouche), mikä on todella mukavaa, sillä näitä veneitä on jäänyt Suomeen vain kolmisenkymmentä. Veneemme nimi oli alun perin Sofie af Räfsö, mutta kastoimme sen uudelleen, ja nykyisen Morganan liikkeitä voi seurailta verkkokolokistamme osoitteessa www.pilssi.fi. - Siviilipuolella olen Etelä-Aasiaan ja Tiibetiin keskittynyt kult-

tuuriantropologi ja työskentelen museolehtorina Kansallismuseoon kuuluvassa Kulttuurien museossa. Lisäksi opiskelen iltaisiin verhoilun ammattitutkintoa, eli tulevaisuudessa osaan verhoilla veneemme patjat itse vaikka joka vuosi! Perheessämme on kaksi nuorta, joista tytär purjehtii mukana kesälomareissuilla ihan vapaaehtoisesti, sekä kaksi kissaa.



RISTO KAARIO

Risto on ollut SPS:n jäsen vuodesta 1993, jolloin hankki nykyisen veneensä puisen pikku-Scyllan, tuolloin nimeltään Myrscy, vuodesta 2008 alkaen Wombat. Vene asui jo entisen omistajan aikana SPS:n suuressa vajassa Sirpalesaareessa. Ja sinnehän se sitten jäikin.

90-luvulla Risto purjehti perheen kanssa Myrscyllä mukavia kesäretkiä Suomenlahden rannikkovesillä, 2000-luvun puoli on sitten ollut enimmäkseen veneen "varustamista". SPS:n hyviä puolia ovat Riston mukaan sijainti, vaja, mukavat jäsenet, nosturi + huippu-äijät ja homma toimii! Terassin maisemiakaan ei sovi väheksyä. Huonoja puolia ei SPS:ssä sitten olekaan.

Nähdään saaressa, toteaa Risto.

TELAKKA TIEDOTTAA

Kiinnostaako telakointi Verkkoosaareissa?

Helsingin kaupunki on tarjoamassa helsinki-läisille veneseuroille telakointialuetta Verkkoosaaresta. Alueella on jo nyt telakoituna 800 – 900 venettä. Lisätilaa tulee suunnilleen toinen mokoma.

Myös SPS:lle on tarjottu mahdollisuus vuokrata alueelta telakkakenttää.

Alueella on valmiina aitaus, valaistus, maasähkö ja vesi. Siellä nyt toimivilla seuroilla on myös ”jalasmökkejä” varastotiloina. Sosiaalitulat rajoittuvat Baja-majoihin. Autoportteihin avaimet ovat vain kunkin seuran (alueen) telakasta vastaavalla, joten milloin tahansa ei autolla pääse veneensä viereen. Avain henkilöportteihin on tietenkin jokaisella siellä telakoivalla. Kenttä on tasainen murskekenttä. Telakointipukit ovat pääsääntöisesti aina samalla paikalla. Nostot ja laskut siirtoineen tapahtuvat kuorma-autoilla. Nostopaikalla mahtuu työskentelemään kolme autoa samanaikaisesti. Mastot on laskettava Kulosaaren sillan länsipuolella. Telakointiin kustannukset tulisivat olemaan suunnilleen samaa luokkaa kuin Sirpiksessäkin.

Jos telakointi ko. alueella kiinnostaa niin ota yhteyttä Jussi Auviseen (mieluiten sähköpostilla).

Jollapaikoista.

Pursiseura on vuokrannut Helsingin kaupungilta Sirpalesalmen mantereen puolella olevat jollapaikat.

Edelleen jäsenille vuokrattuna on vain murto-osa kokonaismäärästä. Tosin jollia parrujen päällä on monin verroin enemmän.

Tulevan kevään aikana luovumme ylimääräisistä jollapaikoista, joten mikäli haluat säilyttää/varata jollapaikan myös tuleviksi kesiksi niin tee siitä sopimus maaliskuun loppuun mennessä. Sopimus tehdään tois-

taiseksi voimassa olevana samoin ehdoin kuin venepaikkasopimuskin.

Venepaikoista ja telakoinnista.

Vene- ja telakointipaikkojen varaamisessa siirryttiin kuluneena kautena toistaiseksi voimassa oleviin sopimuksiin aiemman joka-vuotisen hakemusten käsittelyn sijaan. Tällä hetkellä sopimukset puuttuivat enää muutamalta veneeltä. Jatkossa homma toimii siis siten, että jos ei ole sopimusta, niin ei ole (vene-/telakka)paikkaakaan ja toisaalta, jos on sopimus niin siitä seuraa lasku, oli vene paikallaan tai ei. On siis, tarvittaessa, syytä muistaa irtisanoa sopimus siinä mainittuun päivämäärään mennessä.

Venepaikoista lienee aiheellista myös huomata, että venepaikkasopimus ei ole sidottu tiettyyn laituripaikkaan. Venekannassa tapahtuvat muutokset heijastuvat myös niiden sijoitteluun satamassamme. On mahdollista, että jo tulevana kesänä joudumme tekemään muutoksia eritoten aallonmurtajan satamassa. Seuraan on tulossa muutama vene, jotka eivät kokonsa vuoksi voi kiinnittyä ponttonilaitureihin.

Tietäen, että jotkut saattavat vetää kokonaisen herne-maissi-paprikapussin nenäänsä jos joutuvat pois vuosia asuttamastaan laituripaikasta, niin toivon vapaaehtoisten, ei niin kaavoihin kangistuneiden astuvan esiin. Ponttonipuolellahan on tilaa, tuulensuojaa ja halvempaa. Paatin leveyskään ei aiheuta ongelmaa.

Mastot ja muu irtain telakalla.

Silminnäkijähavaintojen mukaan muutamilta muualla telakoivilta on unohtunut ilmoittaa mastonsa säilyttäminen Sirpalesaareissa.

Samaisten havaintojen mukaan myös seuran omistamia telakointitukia aina silloin ja tällöin yllättäen ja ilmoittamatta siirtyy joidenkin veneiden alle.

Molemmille edellä mainituille on hinnastossa omat euromääränsä. Voihan olla, että moiset pikkuasiat saattavat unohtua. Nyt on kuitenkin muistutettu, että seurakin on euronsa ansainnut.

Toivon, että henkilöt, jotka tuntevat piston sydämessään em. asioiden kohdalla ovat itse aktiivisia. Vielä ehtii...

Monesti ja useassa yhteydessä on mainittu, että mastot, pukit ja muukin telakalla oleva irtain tulisi varustaa omistajan/aluk-

sen nimellä. Sanon sen taas tässäkin siinä toivossa, että edes muutama pukki ja masto lisää nimikoitaisiin.

Jussi Auvinen.
jussi.a.auvinen@gmail.com
0400 211 100

PS. Telakan lisäksi hoidan jatkossa myös venepaikka-asiat.

Kuka tietää kuvan pienestä punaisesta purjeveneestä?

Punaisen noin 6-metrin pituisen purjeveeneen omistajaa pyydetään ilmoittautumaan Jussi Auviselle puhelimitse 0400 211 100 tai sähköpostitse osoitteella jussi.a.auvinen@gmail.com. Mikäli joku muu SPS:läinen tietää ko. ve-

neen omistajasta, pyydetään nämäkin tiedot ilmoittamaan Jussille.

Tällä hetkellä vene on telakoituna Sirpalesaarella marinakomerorakennuksen takana olevan leikkikentän keijujen vieressä.”





Toimintasuunnitelma 2010

(vahvistettu syyskokouksessa 30.11.2009)

Esipuhe

Jo moni kommodori tahollaan, vuorollaan ja yhä uudelleen on toistanut sitä, että seuran toiminnan jatkuvuuden vuoksi on elintärkeää saada uusia ja aktiivisia jäseniä. Suomalaisen Pursiseuran nykyisen kommodorin toive ei millään tavoin poikkea tuosta. SPS:n jäsenmäärä on junnannut lähes paikoillaan jo monta vuotta. Uusia jäseniä kyllä tulee ihan kiitettävästi, mutta samanaikaisesti jäseniä joko eroaa omasta vapaasta tahdostaan tai siirtyy purjehtimaan pilvilaivalla, johon matkaan ei asianomaisen halukkuutta kysytä. Kun seuran jäsenten ikärakenne on sellainen kuin se meidän seurassamme on, ei voida välttyä ikäviltä suruviesteiltä. Omasta ja seuran hallituksen puolesta esitän lämpimän osanottoni kaikille niille, jotka viime aikoina ovat läheisensä menettäneet.

Seura tarvitsee uutta verta toiminnan jatkumisen turvaamiseksi. Junioreita kaivattaisiin lisää, jotta saataisiin junioritoiminta kunnona pyörimään. Joitakin vuosia sitten meillä oli suorastaan kukoistava junioritoiminta, mutta sopivan ikäisten junnujen puuttuessa toiminta on hiipunut. Hallituksessa on puhuttu, puhutaan lisää ja suunnitellaan, miten saadaan junioritoiminta elpymään.

Toinen toiminta, johon kaivataan uusia tekijöitä, on telakkatoiminta. Ei voi olla oikein, että samat ihmiset raatavat vuodesta toiseen sekä telakalla että muissa seuran toimissa kuten esim. kaluston huollossa ja korjaamisessa. Kukaan meistä ei nuoru eikä tule parempikuntoiseksi, joten uusia tekijöitä todellakin tarvitaan. Myös hallitustyöskentelyyn tarvitaan joka vuosi ainakin muutama uusi tekijä. Jos tuntuu, että voisit olla apuna jollakin seuratoiminnan alueella,

älä epäröi ottaa yhteyttä joko hallituksen tai telakkaporukan jäseniin! Ei tarvitse olla eläkeikässä eikä kymmeniä vuosia jäsenenä ollut, vaan erityisesti nuoret ja ihan uudetkin jäsenet ovat tervetulleita!

Talouden kannalta on ensiarvoisen tärkeää, että sekä telakointi- että laituripaikat saadaan täytettyä. Telakan kannalta tilanne on jo varsin hyvä, mutta laituripaikkoja on turhan paljon tyhjinä. Aktiivisen markkinoinnin pitäisi oikeastaan kuulua jokaisen jäsenen tehtäviin eikä sen luulisi olevan edes kovin vaikeaa. Meillähän on Helsingin paras pursiseura: telakointi toimii mallikelpoisesti, ylikululiikenne ja sen hoitaja ovat maan parhaita, kilpailuihin osallistumisesta tai muuten kilpailutoiminnasta kiinnostuneille tarjoutuu hyvät mahdollisuudet, jäsenten kesken vallitsee varsin hyvä sopu ja lisäksi saari on maisemaltaan ja miljööltään kaupungin paras. Eikä pidä unohtaa myöskään ensiluokkaisen ruoan ravintolaa, joka tarjoaa jäsenille alennusta sekä ruoista että tietystä juomista.

Mitä tulee tulevan vuoden konkreettisiin suunnitelmiin, niin vanhoja rakennuksia joudutaan varmasti taas korjailemaan, mutta mitään suuria ongelmia ei ainakaan juuri nyt ole tiedossa. 100-vuotisjuhlat lähestyvät ja sitä varten perustetaan työryhmä, joka suunnittelee ja ennen pitkää myös toteuttaa juhla järjestelyt.

Vaikka syksyinen eskaaderi Tågholmeeniin ei houkutellutkaan kovin monta venettä, tunnelma oli erittäin kiva. Siksi päätettiin kuitenkin tavalla tai toisella jatkaa perinnettä, kun se kerran yli 10 vuoden tauon jälkeen jälleen saatiin elvytettyä.

Yhteiskuntasuhteista vastaavana mainit-
sen lyhyesti, mitä ilmassa liikkuu. Tulevina
kesinä Helsinkiin on tulossa isoja kevytve-
nekilpailuja. Niitä hoitaa Helsinki Sail Racing
Management -yhteenliittymä, mutta käytän-
nön töihin tarvitaan jokaisesta seurasta run-
saasti tekijöitä. Hernesaaren osayleiskaavan
hyväksyminen on ajankohtainen asia, mut-
ta siinä asiassa ollaan toistaiseksi lähinnä
kuulolla samoin kuin Verkkosaareen mah-
dollisesti tulevan telakointialueen suunnit-
telussa.

Heta Leppävuori

TALOUS JA HALLINTO

Vakaa taloudellinen tilanne

Seuran taloudellinen tilanne on kohtuullisen
hyvä. Olemme pystyneet lyhentämään lai-
nojamme ja samalla toteuttamaan kunnos-
sapitoinvestointeja. Pääasialliset seuram-
me tulot myös tulevana vuonna koostuvat
jäsenmaksuista, laituripaikkojen vuokraa-
misesta, ravintolan vuokrasta ja telakkatoi-
minnan tuotoista. Vastaavasti suurimmat
kuluerät muodostuvat järjestötoiminnas-
ta sekä kiinteistökuiluista. Järjestötoimin-
nan osalta vuoden 2010 budjettiin ei sisälly
merkittäviä muutoksia painotuksissa, vaan
se noudattelee pitkälle parin aikaisemman
vuoden linjauksia

Investointeja kiinteistöjen ylläpitoon

Kiinteistöpuolella on suunnitelmissa telak-
kavajan sähköjärjestelmän korjaaminen ja
vesipostijärjestelmän rakentamisen. Ra-
kennusten kuntoa seurataan jatkuvasti ja

edessä on myös mahdollisesti telakkames-
tarin asunnon remontointia jo v. 2010. Sa-
moin Tågholmenin laiturin kuntoa tarkkail-
laan ja varaudutaan sen osalta mahdolliseen
investointiin lähivuosina.

Yhteisvastuullista taloudenpitoa

Kuten aiemminkin on todettu, seuran ikään-
tyneet rakennukset ja kalusto vaativat joka
vuosi myös ennakoiduttomia investointeja,
joten löysään taloudenpitoon ei ole varaa.
Jokainen seuralainen voi omalta osaltaan pi-
tää talousasioista huolta osallistumalla yh-
teisiin talkoisiin, maksamalla velvoitteensa
ajoissa ja vaikkapa houkuttelemalla uusia
jäseniä seuraamme. Näillä keinoin voimme
pitää jäsen- ja muut maksut kohtuullisina.

KILPAILUTOIMINTA

Kilpailutoimintaan vaikuttavat HSRM'n (Hel-
sinki Sail Racing Management) järjestämät
kilpailut Helsingissä:

- Junioreiden PM kisat 20.-24.7.2010
- Olympialuokkien EM kisat kaudella
2011

Myös seuraavina kausina on tarkoitus käyt-
tää samaa konseptia aina isompien kisojen
järjestämisessä. Merisataman alue (HSS,
SPS ja mantereen puoli) tulee toimimaan kil-
pailujen tukisatamana kaikissa tapahtumis-
sa. (HSRM:ssä on mukana seurat: BS, HSK,
HSS, HTPS, M, NJK, SPS).

Kilpailuorganisaatio toimi hyvin kuluneel-
la kaudella. Pääkilpailu oli Junioreiden SM
kilpailut, joissa SPS'n vastuulla oli Melkin
rata-alueella e-jollat ja laserit. Järjestelyistä
selvittiin kunnialla, vaikka kalustossa oli toi-
vomisen varaa ja lautakunnassa olisi voinut
olla enemmän tekijöitä mukana.

Viime kesän kokemukset mielessä, ke-
vällä kehitetään kalustoa edelleen ja ensi
kesän Junioreiden PM kilpailujen järjestäji-
en rekrytointi on jo aloitettu.

Näihin hankkeisiin tarvitaan paljon kiinnostuneita mukaan järjestelyihin niin maisa kuin vesilläkin. Nyt on hyvä hetki hypätä mukaan järjestelytoimikuntaan, jotta pääsee toteuttamaan ainutlaatuisia Olympialuokkien EM kisoja kesällä 2011.

Lisäksi pyritään järjestämään kilpapurjehduksesta kiinnostuneille koulutusta sekä varsinaisissa kilpailutaidoissa että purjehduskilpailujen järjestämisessä. Purjehtijaliitto järjestää jäsenseuroilleen mm. kilpailunjärjestäjä-, kilpailupäällikkö- ja sääntökurseja sekä eritasoisia kilpailuumarikurseja. Pyritään saamaan SPS:stä mukaan mahdollisimman monta osallistujaa näihin koulutus-tapahtumiin.

SPS:n budjettiin on myös varattu rahaa käytettäväksi seuran jäsenten kilpailuavustuksiin. Kilpailuavustusten hakuaika tulee seuran sivuille keväällä.

Kauden 2010 kilpailut:

- Helsinki regatta 3. - 4.7.
- Junioreiden PM kilpailut 20. - 24.7.
- X-99 Ranking 18.9.
- Keskiweekkisat elokuussa.
- Olympiamalja

JUNIORI- JA KEVYTVENE-TOIMINTA

Kevytvene- ja junioritoiminnan keskeisimmät tavoitteet vuonna 2010:

Selvittää, miten palvella parhaiten aloittelevia junioripurjehtijoita ja innostaa heitä purjehduksen pariin.

Järjestää valmennusta touko-, kesä-, elokuun ja syyskuussa

- Kysynnän mukaan, riippuen myös valmentajatilanteesta

Tukea kilpapurjehdustoimintaa ja harjoittelua

- Kevytveneilijöille säännöllistä harjoittelua ja kannustusta kilpailutoimintaan
- Optipurjehtijoille toimintaa:
- Avoin treeniryhmä

Huolehtia seuran kevytvenekentän ja varusteiden asianmukaisesta huollosta

- Mm, kevytvenetalkoot kaksi kertaa vuodessa

KATSASTUS

Katsastuksia jatketaan samaan tapaan kuin edellisinäkin vuosina. Kevään tulosta riippuen katsastukset alkavat toukokuun ensimmäisellä tai toisella viikolla ja päättyvät juhannusviikolla.

Katsastajien määrä tuntuu nykyisellään olevan riittävä.

SATAMA JA TELAKKA

Vuoden 2009 suurin ponnistus – torninosturin maalaus – antaa hyvän teknisen pohjan telakkatoiminnan jatkolle pitkälle tulevaisuuteen. Telakkakentän käyttöaste on ollut hyvä mutta satamassa on laituripaikkoja vielä vapaana ja käyttöastetta pyritään nostamaan. Ongelmana on ollut kysynnän kohdistuminen enempi isomman kokoluokan paikkoihin, joissa käyttöaste on ollut korkeampi.

Siirtyminen vuosittaisista hakemuksista toistaiseksi voimassaolevaan sopimukseen (telakoinnin sekä laituripaikkojen osalta) aiheutti hieman alkukankeutta, tulevana vuotena tämä sujuu varmasti sujuvammin.

KIINTEISTÖT JA TALKOOT

Kevät ja syystalkoissa tullaan tekemään SPS:n tilojen ja järjestelmien ylläpitoon liittyviä töitä ja pieniä perusparannushankkeita.

- Keväällä painopiste on talven jälkien siivoamisessa ja telakkakentän järjestämisessä (pukit, telakointituet) kesäkautta varten
- Syystalkoissa siivotaan kesällä tulleet epäjärjestykset, tehdään talkootöinä tehtäväksi sopivat kunnostus- yms työt ja valmistaudutaan alkavaan talvitelakointiin.

Tarvittaessa teetetään erillisiä talkootöitä, jos jotkut jäsenet eivät ole muiden sitoumusten vuoksi tilaisuudessa osallistumaan yhteisiin talkoisiin.

Sirpalesaaren rakennukset (mahdollisuuksien mukaan)

- Satamaisännän asunnon märkä- ja keittiötilat
- Saunatilojen peruskorjaus
- Vajan lattian peruskorjausta
- Vajan katon korjausta tilanteen vaatimassa laajuudessa
- Tuetaan ravintolatoiminnan vaatimia, rakennuksiin kohdistuvia kehittämis- ja korjaustöitä.

Tågholmenin vaatimat työt

- Tågholmenin isännistön esitysten mukaisesti

TIEDOTUSTOIMINTA

Pursi-lehti

Pursi-lehti julkaistaan painotuotteena 4 kertaa 2010

1. nro helmikuun puolivälissä sisältönä ainakin:

- toimintasuunnitelma 2010
- toimintakertomus 2009
- hallituksen jäsenet
- kevätkuukauskokouskutsu
- kilpailuavustushakemusten jättöpvm

2. nro ilmestyy maaliskuun puolivälissä sisältönä ainakin:

- lipunnostokutsu
- kevättalkoopvm
- vuoden 2010 aikataulu/tapahtumat
- vesillelaskuaikataulu ja -ohjeet
- vartiointiohjeet
- katsastusaikataulu ja -ohjeet
- yhteysveneeseen kevä- ja kesäaikataulu

3. nro elokuun puolivälissä sisältönä ainakin:

- telakointiaikataulu ja -ohjeet
- syystalkooilmoitus
- lipunlaskukutsu
- loppukauden vartiointiohjeet
- yhteysveneeseen syysaikataulu

4. nro marraskuussa ennen syysvuosikokousta sisältönä ainakin:

- syysvuosikokouskutsu
- ansiomerkkien ja kausipalkintojen saajat

Pursi-lehti taitetaan kuten vv. 2007-09 lehtien painavassa painolaitoksessa. Kustannusten alentamiseksi lehti jatkaa mustavalkoisena.

Vuosikirja

Vuosikirja ilmestyy toukokuussa sisältäen ainakin:

- Hallitus 2010 yhteystietoineen
- Toimihenkilöt ja kommodorit -luettelo
- Palkintosaaialuettelot päivitettyinä
- Toimintakertomus 2009
- Toimintasuunnitelma 2010
- Tulos ja tase 2009
- Talousarvio 2010
- SPS:n säännöt
- SPS:n satama- ja telakkasääntö
- SPS:n veneiden rekisteröimis- ja katsastusohjeet
- Veneen katsastuspöytäkirja
- Maksutaulukko
- Jäsenluettelo
- Veneluettelo

Seuran kotisivut

Sähköistä tiedottamista kehitetään täydentämään painettua tiedottamista.

MATKAPURJEHDUS JA SEURATOIMINTA

Matkapurjehduksen osalta vanha perinne mailien kirjaamisesta ja palkitsemisesta kommodori Pentti Heikkilän -maljalla jatkuu. Kahden aiemman vuoden kokemusten perusteella myös Eskaaderipurjehdus tullaan järjestämään. Eskaaderia järjestävälle tiimille annetaan toki mahdollisuus kehittää purjehdusta paikan, ajan ja ohjelmiston suhteen.

Pyrimme järjestämään SPS:n jäsenille myös vuonna 2010 vastaavan tapahtuman kuin käynti Kuivasareen elokuussa 2009. Tapahtuman tarkoitus on tutustua meren-

kulkuun tai merialueeseen sinänsä liittyvän paikkaan tai aiheeseen, samalla mahdollista seuran jäsenten keskinäistä tutustumista ja kanssakäymistä muutenkin kuin Sirpalesaaren laitureilla.

Tulemme nimeämään työryhmän, jonka tehtävänä on tuottaa suunnitelma seuran julkiskuvan rakentamiseksi ja selkeyttämiseksi sekä seuran jäsenistön määrän turvaamiseksi tulevaisuudessa monen rakenteellisen muutoksen asettaessa uusia haasteita, mutta myös mahdollisuuksia. Esimerkkinä tällaisesta muutoksesta Hernesaaren kehityssuunnitelmat.

Matkapurjehduksen ja seuratoiminnan kehittämisen rajat ovat lähinnä SPS:n jäsenten mielikuvituksen ja aktiivisuuden asettamia. Siksi kaikki seuran jäsenet kutsutaan mukaan suunnittelemaan ja sitten toteuttamaan yhteisiä suunnitelmia.

VARTIOINTI

Vartiointitoiminta jatkuu pääpiirteissään entiseen tapaan. Vartiovuoro varataan toukokuun 15. mennessä vartiotuvan seinällä olevalta listalta, joka ilmestyy sinne huhtikuun alussa.

Muista vuonna 2010:

- a) vartiovuorojen ajallaan varaaminen ja vartioiminen virallisena vartiointisesonkina - yhtään poikkeusta ei tulevana vuonna sallita!
- b) vuoron hoitaminen silloin, kun sen on varannut (vain Force Majeure tilanteessa mahdollisuus siirtoon) merkitse itsellesi varaamasi ajankohta sellaiseen paikkaan, josta voit sen tarkistaa, vaikka et ole Sirpiksessä (esim. puhelimeesi).
- c) vartiovuoron asiallinen hoitaminen
Vartiovuoro alkaa klo 20.00 paitsi silloin, kun aurinko laskee ennen klo 20.00 ja päättyy aina n. kello 6.00.

Edelleen tulevana vuonna jokaisen vartiossa olevan on TÄRKEÄÄ kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

kierrokset tehdään keskenään eri järjestyksessä ja siten, että kierrokset eivät ala/lopu säännöllisesti (esim tasatunnein tai puolitunnein). Aloita kierros kuitenkin AINA vartiotuvassa olevan napin leimauksella.

Kirjoita puhelinnumerosi selvästi vartiotuvan listaan, jotta vartijat voivat tarvittaessa ottaa yhteyttä. Suositeltavaa on myös, että vartiovuorossa olisi aina 2 henkilöä (joista toinen aikuinen).

Lue edellisessä vuorossa olleiden vartiojiden merkinnät sekä vartiotuvan ovesa olevat kommentit vartiosi aikana.

Partiolippukunta Korvenkoukkaajat vartioivat tulevanakin vuonna puolestasi maksua vastaan, jos itse olet estynyt.

NICETOIMIKUNTA

Sammutinhuolto järjestetään perinteiseen malliin yhteistyössä Lohjan Sammuttimen kanssa toukokuun toisena lauantaina, jolloin ylikulku toimii paremmin jäsenistöä palvelen kuin muutamana vuonna, jolloin huolto on ollut huhtikuun puolella.

Pääsiäisenä buffetti on auki joka päivä, jos sää sallii.

Nicetoimikunta pitää buffettia auki tavanomaiseen tapaan huhtikuun viikonloppuina. Syyskaudella buffetti on auki loka-kuun viikonloppuina.

Toivoisimme, että joukkomme saisi lisävahvistusta muutamasta kahvinkeittokykyisestä henkilöstä.

Yhteydenotot:

Satu Lehesmaa 040 765 9057



Sirpalesaari 31.12.2009, kuva Eero Mörä

Matkakertomus

Osa 1 Itämeri

SPS:n Veikko Hautanen miehistöineen purjehti veneensä s/y Canacen kesällä 2009 Helsingistä Saint-Brieuciin Bretagneen Ranskaan, jonne Canace telakoiitiin odottamaan vuoden 2010 purjehduksia. Tässä on matkakuvauksen ensimmäinen osa, joka sisältää purjehduksen Itämerellä. Kuvauksen toinen osa, johon sisältyvät osuudet Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa, julkaistaan Pursi 2/2010:ssa.



Veikko Hautanen kesällä 2009 Den Helderissä

Helsinki - Saint-Brieuc

Aluksi

Sain ensi kosketukseni veneeseeni S/Y Canaceen syksyllä 1990 ollessani Maltalla. Mielenkiintoni veneeseen heräsi tunnistetuani redillä olevan veneen tyypiltään maineikkaaksi JOSHUAKSI. Rannassa olevasta australialaisveneestä sain soutajan ja pian koputin veneen kylkeen saaden kutsun nousta veneeseen. Vene oli tuolloin eläkkeellä olevan englantilaispariskunnan omistuksessa. Kippari kertoi yllättäen Canacenkin saattavan tulla myyntiin kuultuaan kiinnostuksestani Maltalla, Gozon saarella, rakennettaviin teräspurjeveneisiin. Tästä alkoi kuherruskuukausi, jota kesti kevääseen 1992, jolloin omistukseni Canaceen sinetöitiin. Nimi Canace tulee kreikkalaisesta mytologiasta ja tarkoittaa tuulen jumalan tyttä.ä.

Ranskalaisen venesuunnittelijan Jean Knockerin käsialaa oleva JOSHUA on 40-

jalkainen kutteritakiloitu teräsketsi. Tämän pitkäkölisen ja linjoiltaan klassisen ”double-enderin” tyhjäpaino on 14 tonnia. JOSHUAN prototyypin teetti itselleen 1960-luvun alussa Ranskan kansallissankariksi purjehduksillaan noussut Bernard Moitessier, joka nimesi veneensä JOSHUAKSI Joshua Slocumin mukaan.

Bernard Moitessier piti pitkään hallussaan maailmanennätystä pitkän matkan purjehduksen saralla: Bernard Moitessier osallistui ensimmäiseen järjestettyyn Solo-purjehduskilpailuun maapallon ympäri 1960-luvun lopulla. Tämän kilpailun, jossa ei saanut käydä maissa kertaakaan, olisi Bernard Moitessier mitä ilmeisimmin voittanut, ellei olisi ”keskeyttänyt” kilpailua ja päättänyt Kap Hornin kierrettyään eteläisellä Atlantilla jatkaa matkaansa Tahitille kiertäen toistamiseen samalla matkalla Hyväntoivon niemen. Tahitille saavuttuaan Bernard Moitessier oli

purjehtinut yhtäjaksoisesti, käymättä maissa kertaakaan, 1,5 kertaa maapallon ympäri.

Bernard Moitessierin purjehdukset antoivat nostetta JOSHUALLE, joita rakennettiin Ranskassa 1970-luvulla noin 70-80 kappaletta. Canace on rakennettu Englannissa 1984.

S/y Canacen (Joshua -ketsi)
strategiset mitat

| | |
|---------------------|----------------------|
| Suunnittelija | Jean Knocker |
| Pituus | 12,08 m |
| Leveys | 3,68 m |
| Syväys | 1,60 m |
| Isomasto (kannesta) | 13,5 m |
| Mesaanimasto | 10 - 11 m |
| Isopurje | 33 m ² |
| Mesaani | 15 m ² |
| Staysail | 14 m ² |
| Rullagenoa | 43 m ² |
| Rullafokka | 22 m ² |
| Myrskyfokka | 5-6 m ² |
| Genaakkeri | 80-90 m ² |

Kesälomapurjehdusten 1993 - 1997 aikana on Canacen vanaveteen jäänyt Välimerta laidasta laitaan. Mainitut purjehdukset tehtiin perhemiehistöillä, johon kuuluu purjehdusten alkaessa 8-vuotias tyttärensä Katri, 10-vuotias poikani Jaakko sekä Marja. Vuonna 1993 ensipurjehdus kulki reittiä: Malta - Sisilian Syracuse - Kreikan Kefallonina, Lefkas ym. ja takaisin Maltalle, jonne telakoitiin elokuussa.

Kesällä 1994 matka jatkui reittiä Malta - Kreeta (Hania) - Aigeian meren monet saaret ja telakointi Turkin Marmariukseen. Joulukuussa 1994 vene laskettiin veteen Marmariuksessa ja seilattiin varsin vaativissa olosuhteissa Kosin kautta Lerokselle telakoitavaksi. Tällä matkalla, jonka tarkoituksena oli ALV-syistä saattaa vene EU:n alueelle ennen lähestyvää vuodenvaihdetta ja Suomen liittymistä EU:n jäseneksi, sattui ja tapahtui

paljon kaikenlaista, mikä sinällään sekin jo riittää aiheeksi omalle tarinalleen.

Kesän 1995 purjehdus alkoi Lerokselta jatkuen sieltä länteen pitkin useita Aigeian meren saaria Ateenaan ja sieltä edelleen Peloponnesoksen itäpuolta kiertäen tutuksi tulleelle Maltalle, jonne jälleen vene telakointiin Manoel Islandille.

Kesän 1996 purjehdus alkoi Maltalta, jatkui Sisilian eteläosiin ja sieltä Italialle kuuluvalla tuliperäiselle Pantellerian saarelle ja edelleen Tunisin lahdella Tunisiassa sijaitsevaan Sidi Bu Saidin satamaan. Tunisiasta olisimme saaneet maksua vastaan matkustajiksi Eurooppaan armenialaispariskunnan, joiden tausta ei kaiketi mahdollistanut tavanomaisemman matkustusvaihtoehdon valitsemista. Tunisiasta matka jatkui Sardinian Cagliariin - Menorcalle - Ibizaalle ja kaakkois-Espanjassa sijaitsevaan Aquadulcen satamaan, jonne vene jälleen telakoitiin talveksi.

Ennen vesille laskua Aquadulcessa kesällä 1997 Canacea oltiin ostamassa kahdesti, mutta neuvottelut eivät edenneet alkua pidemmälle, enkä koskaan edes kysynyt paljonko ostajat olisivat olleet valmiita veneestä maksamaan. Mielenkiintoa venetyyppejä kohtaan tunnetaan pitkän matkan purjehtijoiden keskuudessa maailmalla, mistä on hyvänä osoituksena juuri mainitut kaupankäyntitilanteet.

Kesälomapurjehdus 1997 poikkesi länteen edellisen kesän purjehduksista, oltiinhan siirtymässä etelän lämmöstä kohti pohjoisempia vesiä ja Suomea. Reitti kulki Aquadulcesta Gibraltariin. Siellä tuli vastaan samainen Aquadulcessa Canacesta kiinnostunut engelsmanni, joka edelleen olisi halunnut veneen ostaa. No deal. Matka jatkui reittiä Gibraltar - Lagos - Bayona - La Coruna - Falmouth - Dover - Cuxhafen - Heiligenhafen - Kristianopol - Byxelkrok - Hanko - Helsinki.

12 viimeisen vuoden aikana Canacen purjehdukset ovat kulkeutuneet eri puolille Itämeren ja useimmat Itämeren satamat Kalingradia lukuun ottamatta ovat tulleet tu-



S/y Canacen reitti Helsinki - Saint-Brieuc 26.6. – 5.8.2009

tuiksi, monet satamat useastikin. Viimeisten vuosien aikana veneen miehistöön on tullut muutoksia ja nykyisin purjehdusta harjoitetaan 2-hengen miehistöllä Hannan kanssa, joka on hankkinut ensi kokemuksensa purjehdusta juuri Canacen Itämeren purjehduksilla. Tällä kokoonpanolla tehdään myös tässä kirjoituksessa seuraavaksi kuvattu purjehdus.

Itämeri

Kevät 2009 on kiireistä aikaa, onhan tarkoitus tänä vuonna tehdä kesälomapurjehdus vain yhteen suuntaan purjehtien, jättää vene jonnekin ja jatkaa seuraavana vuonna, jolloin aikaa olisi runsain mitoin. Vene on ollut toimiva ja monessa suhteessa riittävästi varusteltu. Varustelua on aiemmin leimannut "keep it simple" -periaate ts. se mitä ei ole, ei voi mennä rikki. Onhan veneessä vahva

takila, toimiva moottori, pienellä miehistöllä käsiteltävissä olevat lukuisat ja reivattavissa olevat purjeet, mastotikkaat maston huoltoon ja takilaa koskevia tilanteita varten, mekaaninen tuuliperäsin, valopetrooililla toimivat kamiina sekä uuniliesi, jääkaappi, kaikuluotain, kalibrointia kaipaava kompassi, GPS ja VHF. Veneessä ei ole tutkaa eikä mittareita. Varusteita lisättiin käsillä olevaa purjehdusta ajatellen: asennettiin SSB pidemmän kantaman yhteydenpitoa varten ja muun muassa säätietojen saamiseksi, tuuligeneraattori mesaanimastoon, AIS ja sen kanssa yhteensopiva karttaplotteri sekä GPS, ostettiin GPS:llä varustettu Epirb-lähetin. Varusteita, varaosia, pilottikirjoja ja merikarttoja käytiin huolella läpi. Veneasiakirjoja täydennettiin englanninkielisillä ALV-todistuksella sekä venevakuutustodistuksella. Hankittiin myös veneenäyttelyssä näytteillä ollut Zodiac-jol-

la. Pelastuslautan ja aurinkopaneelien hankinta sekä akkukapasiteetin lisääminen jätettiin tuonnemmaksi ja matkalla tehtäväksi. Venehän ei ole koskaan täysin valmis ja monet tavarat löytävät paikkansa vasta matkalla ja hankintojen tekemistä sekä varustelua voi jatkaa muualla, missä todennäköisesti myös hintataso on alhaisempi.

Matkamme yhteen suuntaan olisi saatanut alkaa hivenen aikaisemmin, ellei mesaanimasto olisi kaatunut mereen vesillelaskupäivänä huhtikuun lopussa vanttiruuvipettäessä. Tapauksesta selvittiin kuitenkin ilman henkilövahinkoja, vaikka miehistö istui veneessä näköalapaikalla mesaanimaston kaatuessa mereen. Uusi tuuligeneraattori vaihdettiin toiseen, vantteja ja vanttiruuveja vaihdettiin ja lisättiin, kunnes mesaanimastorupesi muistuttamaan joulukuusta (ilmeisesti veneen vahvin kohta nykyään).

26.6.2009 iltapäivällä irrotamme köydet Sindadin laiturista Lauttasaaressa, missä vene on telakoituna talvisin ja on ollut nyt poikkeuksellisesti myös laiturissa huoltotoimien vuoksi. Idän ja kaakon välinen tuuli antaa alkumatkalle hyvän sysäyksen, tosin tuulta voisi olla enemmän. Saamme genaakkerilla lisää vauhtia ja minnekäs meillä on kiire. Varusteluun ja liikkeelle lähtöön liittynyt intensiivinen vaihe oli takana ja nyt pitäisi olla lupa hiljentää tahtia ja asennoitua matkan tekemiseen oikealla, kiireettömällä tavalla. Pääsemme Porkkalan selän alkuun hienosti genaakkerilla ajaen, ja muutaman solmun nopeudesta huolimatta olemme valmiita ajamaan ulos merelle Porkkalasta yötä vasten.

Tuuli kuitenkin hyytyy ja avomerelle pääseminen siirtyy tuonnemmaksi. Soitamme hyville ystäville, jotka tavoitamme Inkoon saaristossa ovelta mökiltään ja pian suuntaammekin veneen keulan kohti tuttua mökkelaituria. Isäntäväen seurassa aika kuluu rattoisasti Canacen istuinlaatikossa lähtömaljoja juoden. Matka tuntuu todella jo alkaneen.

27.6.2009 aamulla itäinen tuuli on voimistunut ja pääsemme mukavasti liikkeelle, ensin saaristoväylää ajaen ja pian siirtyen Jussarön länsipuolta Suomenlahdelle. Suuntaamme keulan kohti Lehtmaa tasaisessa 9-11 m/s itätuulella ja kytkemme tuuliperäsimen. Tämän jälkeen matkanteko on helppoa ja vene kulkee mainiosti 6-7 solmun nopeudella. Saavumme illansuussa Lehtmaan, jonka aallonmurtaja tulee lopussa ilmaantuneesta sumusta johtuen esiin vasta noin 0,5 mailin päästä. Suojaisen Lehtman satamaan kiinnitymme kylki laituria vasten asetaen lankun laiturin ja veneen väliin suojaamaan kylkeä ja fendareita.

28.6.2009 valkenee aurinkoisena ja hiekkaranta kutsuu. Nautiskelemme aikamme rannalla uiden ja lekotellen, kunnes liikkelelähtö jälleen tulee ajankohtaiseksi. Kevyt tuulenvire luoteesta vie meitä genaakkerin avustuksella Lehtman rannikkoa pitkin hienosti kohti Ristnaa. Ristnan edustalla tuuli kuolee kokonaan, ilma on kirkas ja vielä lämmin. Yritämme ankkuriin Ristnan lähitöllä mutta epäilyttävän näköiset karit eivät houkuttele. Myöskään moottorilla ajo ei tunnu järkevältä ja päättämekin jäädä yöksi merelle rannan tuntumaan muutaman mailin etäisyydelle rannasta. Laivaväylät ovat etäällä, joten suunnitelma tuntuu hyvältä. Jätämme mesaanin ylös ja sidomme peräsimen keskelle. Tätä menetelmää (heave to/hove to) voi kovemmissa olosuhteissa käyttää pitkäkölisellä Joshualla tehokkaasti hyväksi ja odottaa sään paranemista tai ylipäättään antaa miehistölle lepohetki. Tuulen voimakkuudesta riippuen mesaaniin voi ottaa reivin tai kaksi. Jo pelkästään rullamalla keulapurjeen sisään ja pitäen päällä esim. reivattua isoa, staysailia ja mesaania tasaantuu meno merkittävästi ja veneen voi käytännössä tuolloinkin täysin jättää oman onnensa nojaan. Näin menetellen veneen keula pysyy koko ajan osittain tuuleen päin, ja vene on kuin pojussa. Vene ei myöskään ajaudu tuulen mukana juurikaan ”hovessa” oltaessa ja menetelmä onkin käyttökelpoi-

nen myös silloin, kun ei ole varaa siirtyä tuulen mukana määrättömästi tiettyyn suuntaan esim. lähestyvän rannan vuoksi ym. Ristnan edustalla olimme ”hovessa” siis muodollisesti, koska tuulta ei ollut lainkaan. Menetelmä osoitti käyttökelpoisuutensa tässäkin tilanteessa ja aamulla 10 tunnin hyvin nukutun yön jälkeen paikkamme ei ollut siirtynyt alkuasetelmaan nähden kuin pari mailia.

29.6.2009 Annamme periksi jalolle periaatteelle olla tarpeettomasti käyttämättä moottoria ja aloitamme koneella ajon rasvatyöntä merenpintaa pitkin suuntana Fårön pohjoiskärjen muutamat reimarit, joiden kiertämisellä varmistetaan turvallinen matkanteko. Ajamme 10 tuntia koneella ja ensimmäisten tuulen vireiden ilmaannuttua pohjoisen puolelta nostamme purjeet ja genaakkerin myötävaikutuksella saamme hetkessä 4-5 solmun nopeuden. Seuraavana yönä teemme vendan Gotska Sandön edustalla ja tuulen kääntynyttä idän puolelle jatkamme ilman genaakkeria. Hieno purjehdus reippaassa laitatuudessa pitkin Gotlannin länsirantaa päättää tämän purjehdusosuuden ja pian kiinnitymme Visbyn laituriin.

Erlaisia kulttuuri- ja muita tapahtumia tulvillaan oleva Visby jätetään 1.7.2009 aamupäivällä. Reippaan puoleinen luoteen ja pohjoisen välinen tuuli kutsuu matkantekoon. Jostain syystä emme saa heti balanssia aikaiseksi ja venettä kulkemaan luontevasti toivottuun suuntaan. Vaihdamme halssia, kytkemme tuuliperäsimen ja jälleen homma toimii keulan osoittaessa jonkekin Gotlannin eteläkärjen länsipuolelle. Hoburgin tasalle tuulta riittääkin ja tässä vaiheessa olemme ajaneet laivaväylien länsipuolelle ennakoiden tulevan yön, jolloin Öölannin rannikon läheisyys takaa turvallisen menon ainakin laivoihin nähden. Tuuli työntyy jälleen ja matkanteko menee koneella ajoksi. Tätä lystiä riittää seuraavanakin päivänä, jolloin illansuussa saavumme Christiansölle, siis ajaen koneella työntä Etelä-Itämeren pitkin aivan liian kauan. Aurinkoinen ja lämmin sää lienee ollut syynä siihen, että erityisesti

Bornholmin pohjoispuolisilla vesialueilla siinä olevaa oli meressä valtavasti.

Heti satamaan ajaessamme havaitsemme kaksi tuttua merikarhuvienettä rinta rintaan laiturissa. S/Y Cantanan ja S/Y Celindan väkeä ei veneissä näy, joten ei ole vaikea arvata mistä heidät löytäisi. Kapakastahan nämä seilorit löytyvät ja pari muutakin merikarhumiehistöä. Pöytä on pitkä ja aina on tilaa vielä kahdelle. Ilta menee turistessa ja kuulumisia vaihdettaessa ja nauttien pöydän antimista ja lopuksi myös ilta-auringos-ta saaren länsipuolella.

3.7.2009 aamupäivällä matka jatkuu eikä tästäkään päivästä näytä tulevan purjehdusellisesti kovin suurta juhlaa. Päättämme jatkaa kuitenkin matkaa koneella ajaen (vielä tämän kerran) ja pitäen mielessämme edelleen alkuperäisen suunnitelmamme saada vene seilatuksi Etelä-Portugalin maisemiin tällä reissulla. Aikaa purjehdukseen on varattu 6 viikkoa ja päälle viikko veneen telakointiin ym. Purjehdittuani edellisen veneeni (S/Y White Lady, L 32) Suomeen Marbellasta keväällä 1981 5 viikossa ja Canacen kesällä 1997 Suomeen 6 viikossa Espanjan kaakoiskulmasta en pitänyt lainkaan epärealistisena saada vene seilatuksi Etelä-Portugalin maisemiin tällä reissulla. Myös muutamat siirtopurjehdukset, joissa olen ollut mukana miehistön jäsenenä, ovat sujuneet joutuisasti, toisaalta juuri sen vuoksi, että purjehdus on ollut yhtäjaksoista avomeripurjehdusta eikä purjehtimista aina pelkästään vastatuuleen. Edellä mainitut purjehdukset ovat vahvistaneet mielikuvaani siitä, että suunnitelmamme on aikataulun suhteen toimiva ja matka taittuu pakostakin nopeammin loppupäässä, jolloin purjehdus on enemmän avomeripainotteista. Laskelmissani en ehkä kuitenkaan ollut riittävästi ottanut huomioon mahdollisuutta sellaisesta matalapainekehityksestä, joka toisi jatkuvat vastaiset tuulet mukanaan.

Seuraava yö vietetään jälleen merellä eikä siinä mitään, sillä saamme yöllä kuumassa Rügenin luoteiskulmassa veneen

jopa purjeilla liikkumaan. Ilo on kuitenkin lyhytaikaista ja jälleen ajetaan koneella marsivauhtia eteenpäin. Saavumme 4.7.2009 kello 14 aikaan Gedserin viehättävään ja turvallisentuntuiseen satamaan. Aurinko paistaa, vesi on lämmintä ja vesirajan puhdistus sujuu ongelmitta. Todettakoon tässä yhteydessä, että merivedessä ei näillä kulmilla ole enää sinilevää, mikä selittyy Tanskan salmien läheisyydellä. Myöhemmin illansuussa länteen kääntynyt tuuli yltyy nopeasti ja lukuisia veneitä seilaa sataman suojaan vielä hämärän aikaan.

5.7.2009 valkenee pilvisenä ja aika mitään-sanomattomana. Edellisen illan kova tuuli on laantunut ja tuulen suunta on matkanteokoamme ajatellen suotuisampi. Laiturissa perässämme on myös kylkikiinnityksessä Saksan lipun alla purjehtiva pikkuk X (siis täysiverinen raaseri). Kippari nimeltään Knut tunnistaa Canacen JOSHUAKSI ja lähes välittömästi kysyy: "Is this boat for sale?" Joudun vastaamaan Knutille samalla tavalla kuin aikaisemmin Aquadulcessa ja Gibraltarissa vastaavissa tilanteissa. Knut kertoo lukeneensa jo nuorena miehenä Bernard Moitessierin JOSHUAN matkoja kuvaavat kirjat The Logical Route sekä The Long Way, joita voi hyvällä syyllä kutsua purjehduksen



Christiansö 5.7. 2009

klassikkoteoksiksi, ja päättäneensä jo tuoloin, että hän jonain päivänä hankkii itselleen JOSHUAN. Knutille X:n hankkiminen ei ilmeisesti ollut hänen elämänsä täyttymys ja kaveri haaveili pitkän matkan purjehdukselta ja siihen soveltuvasta veneestä (mielenkiintoisia lukuhetkiä tarjoaa myös Bernard Moitessierin aiempia merenkulkukokemuksia kuvaava esikoisteos The Vagabond of Southern Oceans). Seilatessamme ulos Gedseristä näemme pyöriäisen ja siis sekimä merkkinä siirtymisestä vähitellen puhtaimmille ja enemmän elämää sisältäville vesialueille.

Heiligenhafen on seuraava etappimme. Sieltä löytyy hyvin toimiva suojaan satama ja matka sinne Gedseristä tahtuu mukavasti saman päivän aikana. Heiligenhafen on varmaankin eräs varteenotettava vaihtoehto, jos haluaa enemmänkin bunkrata venettä. Kyllä mekin saimme ruokakorimme täytettyä erilaisilla eineksillä juomapuolta unohtamatta, mutta houkuttelevasta hintatasosta huolimatta jätimme vapaaehtoisesti runsaamman laivamuonituksen toiseen kertaan.

Iltapäivällä 6.7.2009 ulos Heiligenhafenista, mutta hivenen liian myöhään. Alussa puhaltanut myötätuuli kääntyy pian vastaiseksi ja voimistuu. Koneella ja purjeilla kohti Kielin on ainoa vaihtoehto päästä perille ennen pimeän tuloa. Navigoinnin ei pitänyt olla vaikeata eikä matkakaan ollut kovin pitkä. Siis kaiken piti olla hyvin hallinnassa. Siinä matkaa tehdessämme kuulemme yhtäkkiä takanamme huudettavan kovaääniseen. Käännämme päätämme ja havaitsemme keskikokoisen sotalaivan olevan aivan tuntumassamme. Komentosillalta kajautetaan: "You must go quickly northwards, this is a very dangerous area". Teemme työtä käskettyä ja sotalaiva jää paikoilleen. Olimme menossa kovapanosammunta-alueelle, joka sijaitsi Kielin pohjoispuolella, Kielin lahdella. Teemme laajan kaaroksen ja lopulta olimme omasta mielestämme riittävän kaukana ja saatamme normaalisti jatkaa matkantekoa. Saavumme illansuussa Laboe-nimiseen



*Kielin kanavan Itämeren puoleisessa päässä
7.7.2009*

huvivenesatamaan, Kieliin johtavan laivavälän itäpuolella väylän suussa.

Laboe on tasokas marina ja sitä voi täydellä syyllä suosittelua. Teemme päivämatkan Kielin keskustaan lautalla ja selvittelemme muun muassa mahdollisuutta ostaa pelastuslautta. Hinta on kohdallaan mutta toimintusaika ei, joten pelastuslautan hankinta siirtyy.

Sisään Kielin kanavaan, jossa monenkirjainen joukko matkaveneitä ahtautuu sulkuun ja purkautuu pian 60 mailin mittaiseen Kielin kanavaan. Osa matkantekijöistä yöpyy matkan varrella, me taas jatkamme monen muun tavoin kanavan toiseen päähän ja

ajamme sisään Brunsbütelin satamaan. Kanavassa laivaliikenne on ajoittain vilkasta ja oikeassa laidassa kulkeminen välillä kaisloja hipoen on välttämätöntä. Rankat sadekuurot heikentävät aika ajoin näkyvyyttä ja ovat samal-

la signaaleja lähestyvistä epävakamman sään jaksosta. Kiinnitymme hollantilaisen teräsveneen S/Y Maurienin viereen ja meidät otetaan ystävällisesti vastaan. Istumme tovin rantaan tulon päätteeksi hollantilaisten Rudien ja Hjerdan kanssa Canacen istuinlaatikossa ja sovimme lähtevämme samanaikaisesti seuraavana päivänä kohti Cuxhafia.

Veikko Hautanen

S/Y CANACE

(Jatkuu Pursi 2/2010:ssa)

AMERICA'S CUP 2010

Valenciassa Espanjassa 8.2.2010 starttaava kilpailu on 33. America's Cup. Kisa on tyypiltään paras-kolmesta -regatta ja kilpailut käydään helmikuun 8., 10. ja 12. päivinä. Tänä vuonna vastakkain ovat haastajana Golden Gate Yacht Clubia (San Francisco) edustava BMW Oracle -trimaraani ja puolustajana sveitsiläistä Societe Nautique de Geneveä edustava Alinghi -katamaraani.

Historiaa

America's Cupia on pidetty kansakuntien teknologian ja teollisen kyvykkyyden testinä. Sitä se oli alusta alkaen: jenkit purjehtivat v. 1851 kapeansolakan 95-jalkaisen America-kuunarin Eurooppaan alkuperäisenä tarkoituksena osallistua Lontoossa pidettyyn kaikkien aikojen ensimmäiseen maailmannäyttelyyn osoituksena jenkien laivanrakennustaidosta. Myöhemmin vuosikymmeninä America's Cupista on tullut myös nykyaikaisesti juristien taitojen mittauskenttä porsaanreikien etsimisen ja erilaisten sääntökikkailuiden muodossa. Ja onpa sääntöjen tulkintakin luovutettu toisiin käsiin, kun apua on haettu oikeudenkäyntien kautta. No, mikäpä siinä. Tuleehan kaivoonkin vettä, kun lakimies kutsutaan paikalle.

Kuunari America oli kimppavene, jonka omistivat eräät New York Yacht Clubin urheilumiehiksi itseään kutsuvat jäsenet. Selvyyden vuoksi todettakoon, että tuolloin termi "sportsman" tarkoitti henkilöä, joka ei niinkään urheilut itse, vaan pikemminkin pisti rahojaan urheiluun, kuten erimerkiksi veneisiin. Eivätkä nämä "urheilumiehet" tässä tapauksessa edes itse venettä Eurooppaan purjehtineet, vaan siirtyivät sinne höyrylailalla ja tulivat Americalle vasta viimeisellä legillä Le Havresta Lontooseen.

Erinäisten menestyksekkäiden harjoituskisojen jälkeen nämä Eurooppaan purjehtineet edelläkävijä-jenkit heittivät vanhaan maailman jahdeille haasteen purjehduskilpailusta. Britit eivät kuitenkaan lämmen-

neet haasteelle, joten jenkit päätyivät osallistumaan elokuulla 1851 kuunarillaan Wight-saaren ympäri purjehdittavaan purjehduskilpailuun (Wight-saari on Englantiin etelärannikolla muutaman merimailin etäisyydellä pääsaaresta suunnilleen Southamptonin edustalla oleva saari, jossa sijaitsevan Cowesin satamassa tässä lehdessä toisaalla olevan jutun pääosan esittäjä Canace-ketsi miehistöineen vieraili – tästä vierailusta tosin vasta Pursi 2/2010:ssa). Wight-saaren ympäripurjehduskisan palkintona oli kiiltävä hopeakannu ja historiaa on, että jenkit voittivat kisan ja veivät kannun mukanaan New Yorkiin.

Voitto oli tietysti hyvän purjehdustaidon ja taktisen silmän ansiota. Osansa oli myös jenkien teknologisilla läpimurroilla: kuunari American purjeet olivat brittien pellavan sijasta hich techia eli puuvillaa ja American-kuunarin rungon muoto oli engelsmannien keulasta leveitä veneitä modernimpi eli levein kohta oli keskellä venettä - American peräpuoli oli siis brittiveneitä kantavampi.

Kuunari American Englannissa voittama palkinto luovutettiin v. 1857 New York Yacht Clubille ja nimettiin voittajaveneen mukaan America's Cupin palkinnoksi. Tuolloin laadittujen sääntöjen mukaan mikä tahansa ulkomainen veneseura voisi kilpailla palkinnosta ilmoittamalla siitä kuusi kuukautta etukäteen ja informoimalla tietyt perustiedot veneestään. Tavoitteena oli ystävällinen kilpailu kansakuntien kesken ja vielä samana vuonna 1857 NYCC lähetti ympäri maailman kutsun kilpailla America's Cupista.



IACC-vene s/y Acracadabra San Diegon lahdella 7.11.2009, kuva Eero Mörä

Ensimmäistä haastetta saatiin kuitenkin odotella melkoinen tovi eli vuoteen 1869 saakka. Alkuvuosina haastajat olivat brittejä, hehän hallitsivat tuolloin meriä. Haastajia ilmaantui kuitenkin harvakseltaan, mitään karsintasarjoja osanottajille ei tarvittu. Tuttuja nimiä vilisee – teekauppias Sir Thomas Lipton ja lentokoneilla vaurastunut T.O.M. Sopwith kisasivat palkinnosta kumpikin useita kertoja onnistumatta sitä voittamaan. Sir Liptonin viimeinen, mutta yhä vain turhaksi osoittautunut yritys oli uuden säännön mukaisella J-veneellä (J-veneissä oli bermudariki erotukseksi aiemmista kahvelirikeistä sekä mm. alumiinimastoa ja genua) v. 1930, jolloin Sir oli jo 80-vuotias. Kun alkuvuosikymmeninä haastajat olivat siis lähes pelkästään brittejä, niin 60-luvulta haastajat ovat yleensä olleet australialaisia. Viime vuosina mukaan on liittynyt sellainenkin val-

tameripurjehdusmaa kuin Sveitsi. Alkuvuosikymmenten säännöt olisivat tällaisen estäneetkin, niiden mukaan kun järviltä ei kisaan voinut osallistua.

Säännöt

America's Cupin säännöt ovat aikojen kuluessa muuttuneet moneen kertaan: tarkoitushan oli jo alunperinkin haastaa teknologia mukaan purjehdukseen. Siksi AC:ssä on purjehdittu tasoitusluvuilla, haastaja on joutunut kilpailemaan puolustajaseuran useita veneitä vastaan, alkuvuosien haastajalle oli asetettu vaatimus purjehtia cupin puolustajan kotipaikkakunnalla järjestettävään kisaan omalla kölillä (mikä sivumennen sanottuna suosi selkeästi cupia puolustaneita jenkkejä, jotka saattoivat palkintoaan puolustaessaan käyttää sellaisia veneitä, joilla

*IACC-vene s/y Stars & Stripes
San Diegon lahdella 7.11.2009,
kuva Eero Möra*



ei avomerelle olisi ollut asiaa). Joten eipä ihme, että vasta v. 1983 USA-laiset hävisivät ensi kerran America's Cupin – ja kyllähän siitäkin tuli sanomista, kuten jäljempänä käy ilmi. Myöhemmin sääntöjen porsaanreiät ovat mahdollistaneet jopa siipipurjeella varustetun katamaranin purjehdittamisen yksirunkovenettä vastaan ilman tasoituskerrointa, kuten tapahtui v. 1988. Arvaahan sen olematta edes ennustaja, kuka sen kisan voittaa. Tästä kisasta tuli myös yksi niistä tapauksista, joissa lakimiehet ovat olivat seiloreiden sijasta pääosassa.

Vuodesta 1983 alkaen, kun haastajia oli alkanut ilmaantua enemmän, on cupin puolustajaa vastaa kilpaileva haastaja valittu erityisen haastajasarjan kautta. Myös puolustajan valittamiseen on käytetty karsintasarjaa ja säännöt ovat mahdollistaneet 90-luvulla sellaisenkin tilanteen, jossa puolustajamaan (USA) karsintasarjan voittanut saattoi valita varsinaiseen America's Cupin purjehdukseen karsintasarjaan osallistuneen toisen veneen – kun oli arvioinut sen omaansa nopeammaksi. Näin teki san diegolainen Dennis Conner, jonka vuoden 1995 puolustajasarjan voittajavene on tämän jutun kuvissa esiintyvä Star & Stripes. Se ei siis ole edellä mainitusta syystä johtuen osallistunut kilpailuun varsinaisesta America's Cupista, vaan sen America's Cup -historia päättyi karsintasarjan voittoon.

Veneistä

Sääntökikkailujen lisäksi venerakennustaidon kehittyminen on heijastunut America's

Cupin veneisiin, kuten tarkoitus olikin. Alun perin ei paljon rajoituksia ollut ja cupin puolustaja vain pyrki valitsemaan haastajan ilmoittamien tietojen perusteella kilpailukykyisen veneen vastaamaan haasteeseen. Niinpä sitten v. 1903 nähtiin suurin cupissa tähän mennessä mukana ollut vene, kun cupin puolustajat rakensivat purjevereen, jonka vesilinja oli 90 jalkaa, rungon pituus 143 jalkaa ja kokonaispituus keulapuun kärjestä peränkin ylittävän ison puomin kärkeen peräti 200 jalkaa. 30-luvulla taas oli J-veneiden aikakausi, jolloin tasoitusluvuista voitiin luopua ja 1958 – 87 veneet olivat kansainvälisen 12 mR -luokan mukaisia (tällainen vene on mm. Suomen Puuvenekeskuksessa Kotkan merimuseon vieressä työn alla oleva s/y Blue Marlin). Vasta tässä vaiheessa poistettiin sääntö, jonka mukaan haastajan on purjehdittava omalla köyllään kisapaikalle.

Alun perin America's Cupin veneille ei siis ollut mitään erityistä sääntöä, puolustaja valittiin haastajan mukaan. Sittemmin sääntöjä on muutettu ja haastaja saattoi valita kisa luokan ilmoittamalla luokan vaihdosta 2 vuotta etukäteen. Vuodesta 1992 alkaen America's Cupin veneet on rakennettu erityisen IACC-säännön (International America's Cup Class) mukaan. Senkin luokan kehityksen on katsottu tulleen tiensä päähän ja nyt

vuoden 2010 kisassa mukana olevat kaksi venettä ovat siis monirunkoveneitä. Suoraan sanottuna melkoisen futuristisen näköisiä purjehduslaitteita. Mahtaakohan noista tulla sellaisia ajattomia klassikkoveneitä kuten esim. kaksitoistaset ovat!

Vasta v. 1983 jenkit menettivät America's Cupin ensimmäisen kerran, kun australialaiset veivät cupin. Amerikkalaiset muistavat aina pointata sitä tosiseikkaa, että he menettivät kisan sen vuoksi, että cupin heiltä vieneillä ausseilla oli veneessään siipiköli - kun vene oli pystyasennossa, se oli mittasäännön mukainen, mutta kallistuessaan kölin "siivet" ikään kuin lisäsivät kölin pituutta, mistä tietysti on etua luovilla. Aussit olivat jenkkejä viksumpia, eihän siinä mitään. Siipiköli todettiin mittasäännön mukaiseksi.

IACC-sääntö

IACC-säännön (sääntöä kehitettiin koko ajan vuodesta 1992 ja vuoden 2007 kisassa käytössä oli versio 5.0) mukainen purjevene, kuten tämän jutun kuvissa esiintyvät s/y Stars&Stripes (voitti siis vuoden 1995 puolustajasarjan) ja s/y Acracadabra (osallistui Aucklandissa vuoden 2000 haastajasarjaan, muttei menestynyt), on mitoiltaan:

| | |
|----------------|--------------------|
| Pituus | 80 jalkaa |
| Masto | 35 m |
| Uppouma | 24 tn |
| Purjepinta | |
| - myötätuuleen | 750 m ² |
| - vastatuuleen | 350 m ² |



Acracadabra ja Stars & Stripes kohtaavat, kuva Eero Mörä

Vertailun vuoksi: X-99:n purjepinta-ala iso, spinnu ja 1.genoa ylhäällä on noin 140 m² ja s/y Canacella samaa luokkaa täyssissä purjeissa.

IACC-säännön mukaisia veneitä on tehty lähes 100 kappaletta (yksi jopa puusta), osin siksi, että todelliset kisaajat tarvitsevat toki pari – kolme samanlaista perusteellista valmistautumista varten. America's Cupin karsintasarjojen lisäksi luokan veneille järjestetään jonkin verran muitakin kilpailuita.

Suunnittelijoista

J-veneiden ja kaksitoistasten aikakausi oli myös venesuunnittelija Olin Stephensin aikakautta: Stephensin suunnittelemat veneet puolustivat cupia vuosien 1937 – 1980 välisenä aikana. Olin Stephens eli varmaankin oikean unelmien elämän, hän kuoli muuten vasta alkusyksystä 2008 ehdittyään juhliä samaisen vuoden keväällä 100-vuotiasjuhliin. Olin Stephensistä löytyy varmaan America's Cupin ainoita liittymäkohtia Suomeen ja jopa SPS:ään: suunnittelutoimisto Sparkman & Stephensin kantava voima Olin Stephens on tunnettu myös alkuaikojen Swanien sekä Antillojen suunnittelijana ja Olin Stephens on vierailut takavuosina Suomessa (viimeksi kasiin MM-kisoissa v. 2002) mm. SPS:n jäsenen ja Antillojen tekijän Eino Antinojan vieraana.

Vuosien varrella on America's Cupissa ollut pitempiä taukoja sotien aikoina. II maailmansodan jälkeen ensimmäinen America's Cup seilattiin vasta vuonna 1958. Silloin taikasanana oli 12 mR, jotka olivat aiemmin käytettyjä veneitä pienempiä ja siten myös halvempia.

AC 33

Tänä vuonna 8.2.2010 Valenciassa Espanjassa (paikka on tuomioistuimen määräämä, cupin puolustaja oli alun perin valinnut kisapaikaksi Persianlahden) starttaava kilpailu on 33. America's Cup. Kisa on tyypiltään paras-kolmesta –regatta – jolleivat osa-

puolet muuta sovi, mitä ei ole tiedossa tätä kirjoitettaessa (25.1.2010) - ja kisa käydään, kuten ennenkin, match racena. Kisan ensimmäinen startti on 20 nm vastatuuleen ja takaisin, toinen käydään 39 nm:n kolmioradalla ja kolmas, jos tarvitaan, on taas 1. lähdön kaltainen. Eurosport näyttäisi tarjoavan America's Cupin lähdöt livenä.

AC 33:ssa ovat vastakkain monirunko-veneet: haastaja Golden Gate Yach Clubia (San Francisco) edustava BMW Oracle on trimaraani ja puolustaja sveitsiläistä Societe Nautique de Geneveä edustava Alinghi katamaraani. Todellisuudessa veneiden taustajoukkoina eivät ole mitkään pursiseurat, vaan erinäiset suuryritykset, kuten veneiden nimistä voi päätellä. Veneet ovat 90 jalkaisia ja maston odotetaan olevan lopullisessa kisaversiossa lähes 60 metriä korkeita. Näillä mitoilla laitteet kulkevat vastatuuleen 25 solmua ja sivutuuleen 50 solmua.

Kisapaikat

Alkuvuosikymmeninä America's Cup purjehdittiin NYYC:n kotivesillä New Yorkissä ja vuonna 1930 siirryttiin lähimaisemiin Newportiin. Seuraava kisapaikka oli USA:n länsirannikolla: vuosina 1983 – 95 seilattiin Kalifornian leppeissä tuulissa San Diegossa, jonka jälkeen, kun kannu siirtyi australialaisille, kisattiin Aucklandissa Uudessa Seelannissa. Tämän vuotista edellinen eli vuoden 2007 kilpailu Valenciassa oli ensimmäinen America's Cup purjehdus Euroopassa (jollei Wight-saaren ympäriseilausta v. 1851 laske- ta, silloinhan ei vielä ollut America's Cupin sääntöä) ja tämän vuoden kisan paikaksi on tuomioistuin päättänyt joulukuussa 2009 myös samaisen Valencian.

Eero Mörä



IN MEMORIAM Kalevi Kännö

SPS:n pitkäaikainen jäsen Kalevi Kännö on poistunut seuran vahvuudesta 4.11.2009.

Purjehtiminen oli Kaleville iso ja tärkeä asia. SPS:llä hän alkoi käydä jo nuorena miehenä 60-luvulla ja purjehti sittemmin pitkälle 70-lukua SPS:n Jarkko (Jacke) Saarnion H-veneessä gastina yhdessä Pirjo-vaimon kanssa niin kansallisissa kuin pohjoismaisissakin kilpailuissa noin 10 vuoden aikana yhteensä 4 – 500 lähtöä, varsin hyvällä menestyksellä. Tuolloin kesät kuluivat regatasta toiseen kulkien ja kilpaillen. Nuo olivat aikoja, jolloin SPS:ssäkin oli 29 H-venettä ja SPS johtava H-veneseura Suomessa, jonka järjestämissä SM-kisoissa lähtölinjalle asetui 77 H-venettä.

H-venepurjehtijat muistavat Kalevin loistavana taktikkona, joka puhui asiaa eikä tiukasakaan paikassa hermostunut, vaikka tarpeen tullen löytyi kyllä sähkökyttäkin. Joka kisan jälkeen käytiin tarkasti läpi, mikä oli onnistunut ja mikä mennyt pieleen. Kun kisat Saarnion veneellä loppuivat, kyseltiin Kalevia vielä muihin miehistöihin.

80-luvulle tultaessa kilpailut jäivät ja tilalle tuli matkaveneily. Ensimmäisen oman matkaveneen Kalevi hankki perheensä kanssa v. 1982. Tämän jälkeen yleensä heinäkuut kuluivat perheen kanssa purjehtiessa Suomen hienossa saaristossa. Purjehdukset ulottuivat usein myös Viroon ja muutamana kesänä Ruotsiin asti.

Syksyisin Kalevi purjehti paljon yksin. Useimmiten hän meni Tågholmeneihin saunomaan ja lauantai-iltaa viettämään ja tuli takaisin kotiin sunnuntaina iltopäivällä. Kaleville luonto, meri ja merellä selviäminen olivat haaste, josta hän nautti. Hän sanoi, että tilanteet tulivat joka kerta erilaisina vastaan eikä ongelmiin ollut vakioratkaisua, vaan täytyi käyttää hyväksien luovaa ongelmanratkaisutaitoa. Kahtena viimeistä kesänä 2008 ja 2009 Kalevi sai tilaisuuden isommalla veneellä purjehtimiseen, mikä mahdollisti myös ystävien ottamisen mukaan pidemmäksi aikaa. Tästä mahdollisuudesta Kalevi sanoi viimeisinä päivinään, että se on ollut todella hieno kokemus.

Sirpalesaari ja SPS olivat Kaleville tärkeitä asioita. Hän osallistui talkoisiin viimeksi syksyllä 2009 ja hoiti tunnollisesti kaikki SPS:n jäsenvelvollisuudet.

SPS jää kaipaamaan hienoa jäsentään.

Vuoden 2010 tapahtumat

| | | |
|--------------------|---------------|-----------|
| Kevätkokous | to 18.3.2010 | klo 18 |
| Lipunnosto | la 1.5.2010 | klo 13 |
| Kevättalkoot | ma 7.6.2010 | klo 17 |
| Syystalkoot | ma 6.9.2010 | klo 17 |
| Lipunlasku | pe 1.10.2010 | klo 18.30 |
| Syyskokous | ma 29.11.2010 | klo 18 |
| Eskaaderipurjehdus | 4.-5.9.2010 | |