

# PURSI

*Suomalainen Pursiseura*

I/2013



**SPS:n kevätkuosis kokous ke 20.3.2013 klo 18**  
**Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 404**

# KOKOUSKUTSU

**SPS:n kevätkuokokous pidetään  
keskiviikkona 20.3.2013 klo 18**

Tieteiden talo, Kirkkokatu 6, sali 404

Esillä ovat sääntöjen 12 §:n mukaiset asiat sekä  
EUR 70 000 lainanottovaltuuksien antaminen hallitukselle.

**Tervetuloa!**

## ***Telakka tiedottaa***

Sataman venepaikkojen haltijoita/jäseniä muistutetaan, että jos on jo talvella tiedossa MUUTOKSIA VENEPAIKKASOPIMUKSEEN, asiasta toivottaisiin tieto mahdollisimman pian, ts. ennen kuin on ehditty laatia venepaikkalista.

Sopimukset ovat voimassa toistaiseksi eli jos muutostarvetta ei ole, jokavuotista erillistä venepaikkahakemusta ei tarvitse tehdä.

*Jussi Auvinen*  
*telakkapäällikkö*

## ***Kilpailuavustukset***

Kilpailuavustushakemukset on jätettävä 30.4.2013 mennessä. Sähköinen lomake täytetään seuran verkkosivuilla osoitteessa [www.suomalainenpursiseura.fi](http://www.suomalainenpursiseura.fi) > Lomakkeet > Muut lomakkeet > Kilpailuavustushakemus.

Avustuksista ilmoitetaan hakijoille päätöksen jälkeen. Saajan on käytävä kuittamassa avustus ja allekirjoittamassa kilpailuavustuksen ehdot seuran toimistossa.

*Joel Kanervo*  
*kilpailupäällikkö*

# PURSI

## Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

### Vastaava päätoimittaja

Pilvi Vainonen  
Solnantie 22 A 1  
00330 Helsinki  
puh. 040 560 2889  
pilssi(ät)kolumbus.fi

### Ilmestymisaikataulu 2013

Nro	Aineistopvm	Ilmestyy
2	8.3.	vko 15
3	14.6.	vko 33
4	11.10.	vko 46

---

**Painopaikka** Painojussit Oy, Kerava  
**Painos** 450 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

**Toimisto** on avoinna Kankurin-  
kadulla ti klo 17–19 ja to klo 10–14.

### Pankkiyhteys

FI54 1018 3000 0760 28

Laskun viitenumero on annettava  
maksettaessa. HUOM. Kausikortti- ja  
katsastusmaksussa ei ole viitenumeroa,  
vaan VIESTIKENTTÄÄN kirjoitetaan  
kausikorttimaksussa niiden henkilöiden  
nimet, joita maksu koskee, ja  
katsastusmaksussa veneen nimi sekä  
'Katsastusmaksu'.

## PURSI 1/2013 SISÄLTÖ

---

Kokouskutsu . . . . .	2
Telakka tiedottaa . . . . .	2
Kilpailuavustukset . . . . .	2
Pääkirjoitus . . . . .	4
SPS:n hallitus 2013 . . . . .	5
Ville Savolainen esittäytyy . . . . .	6
Toimintasuunnitelma 2013 . . . . .	7
Ansiomerkit ja palkinnot 2011 ja 2012 . . . . .	12
Juhlavuosi 2013 . . . . .	13
SPS:lle ympäristöohjelma . . . . .	16
Matkapurjehdusilta . . . . .	16
Tervetuloa talvipäivään! . . . . .	16
Vartiointivuorojen varaus . . . . .	17
Tietoja kuutonen <i>Renatasta?</i> . . . . .	17
Syysvierailu Merisotakoululle . . . . .	18
<i>Raita II</i> MM-kisoissa . . . . .	22
Purjevenetekniikkaa III . . . . .	27
Kari Ainesranta muistoissamme . . . . .	31
Pari pientä juttua Sirpalesaaresta . . . . .	32
Tapahtumia 2013 . . . . .	39

---

### SPS:n uusia jäseniä:

Ahti Aro  
Anita Navaratnam

*Tervetuloa joukkoon!*

---

# Pääkirjoitus



## LIPPU NOUSEE SADANNEN KERRAN

Alkanut vuosi on täynnä sekä juhlaa että aherrusta SPS:n sadannen vuoden kunniaksi. Monet pitkään valmis-teilla olleet ja paljon ponnistusta ja yhteistyötä vaatineet hankkeet, kuten juhlakirja ja -elokuva, saadaan päätökseen, ja elokuun puolivälissä vauhti vain paranee juhlaiviikonlopun koittaessa. Juhlallisuuksien ennakkokutsu on tässä lehdessä samoin kuin juhlatuotteiden esittely ja tilausohjeet.

Juhlavuoden tapahtumien lisäksi muutakin seuratoimintaa on tarjolla runsaasti aina alkuvuodesta lähtien. Voidaan hyvällä syyllä sanoa, että satavuotias SPS toimii tänä vuonna täysillä kierroksilla. Ennätyksellisen täysi tapahtumakalenteri tämän hetken tiedoilla on sivulla 39, ja tarkentuneet tapahtumatiedot päivitetään verkkosivuillemme osoitteeseen [www.suomalainenpursiseura.fi](http://www.suomalainenpursiseura.fi) > *Toiminta*.

Muiden tapahtumien lisäksi myös vuoden kaikkiin talkoisiin toivotaan runsasta osallistumista, jotta saamme Sirpalesaaren yhteisvoimin juhlakuntoon. Toivon mukaan ehdimme kaiken humun keskellä nauttimaan myös purjehduksesta!

Syyskokouksessa valittu hallitus on järjestäytynyt vuoden alussa. Uutena jäsenenä kaksivuotisen pestinsä aloit-

ti Ville Savolainen, joka sai vastuulleen junioritoiminnan ja IT-asiat. Muuten tehtävät eivät juuri muuttuneet viime vuodesta, ainoastaan sataman ja telakan asiat tulivat nyt kommodorin vastuualueelle. Seuraava yhdistyksen kokous pidetään tuttuun tapaan Tieteiden talolla, tällä kertaa keskiviikkopäivänä 20.3.2013. Kaikille tervetuloa!

Ja sitten tämänkertainen muu lehti. Viime kauteen liittyvien juttujen lisäksi *kapteeni koukku* katsoo hieman kauemmas taaksepäin ja vähän muihinkin ulottuvuuksiin. Nyt on hyvä katsoa myös eteenpäin ja pohtia, mitä voimme tehdä ympäristömme tulevaisuuden hyväksi. Viime kesänä Tägholmeeniin saatiin Nicen myötämielisyydellä ja talkoovoimin rantavesiä säästävä tiskauspiste, ja hallitus päätti viime vuoden viimeisessä kokouksessa ryhtyä valmistelemaan SPS:lle ympäristötoimintaohjelmaa. Ympäristöasioista vastaava Tuomas Aarnio kutsuu jäseniä mukaan ideoimaan sivulla 16.

Hyvää historiallista vuotta 2013!

*Pilvi Vainonen*  
040 560 2889  
*pilssi(ät)kolumbus.fi*

# SPS:N HALLITUS 2013



---

## Heta Leppävuori

kommodori, yhteiskuntasuhteet,  
telakka ja satama  
0400 829 891  
aallotar(ät)welho.com

---

## Ravil Asis

varakommodori, laki- ja sopimusasiat  
0400 405 351  
ravil.asis(ät)kolumbus.fi

---

## Hannu-Ilari Nuotio

varakommodori, kiinteistöt, talkoot  
0400 616 381  
hannuilari.nuotio(ät)gmail.com

---

## Tuomas Aarnio

Tågholmen, ympäristöasiat,  
matkapurjehdus  
040 50 64 595  
tuoarni(ät)welho.com

---

## Jukka Honkimaa

100-vuotisjuhla  
040 556 8938  
jukka.honkimaa(ät)fi.ibm.com

---

## Risto Kaario

kalusto, kiinteistöt  
050 412 9002  
riba.kaario(ät)gmail.com

---

## Joel Kanervo

kilpailupäällikkö  
040 821 2080  
joel.kanervo(ät)gmail.com

---

## Eero Mörä

talous ja hallinto  
050 2682  
eero.mora(ät)gmail.com

---

## Ville Savolainen

junioritoiminta, IT  
040 5360 323  
v.savolainen(ät)iki.fi

---

## Anne Sjöholm

seuratoiminta,  
Nice-toimikunnan yhteyshenkilö  
anne.sjoholm(ät)welho.com

---

## Pilvi Vainonen

tiedotus, Pursi-lehti, verkkosivut,  
hallituksen sihteeri  
040 560 2889  
pilssi(ät)kolumbus.fi

---

# Ville Savolainen esittäytyy



SPS:n hallitukseen syyskokouksessa valittu Ville Savolainen kertoo purjehdusharrastuksestaan näin:

Olen tullut SPS:lle 1980-luvun alussa, kun perheen H-35 s/y *Meri-Anna* sai paikan Sirpalesaaresta. Omalla optarilla tuli satunnaisesti kokeiltua SPS:n tiistaitreenejä, mutta enemmän pidin isojen veneiden kilpailuista. Joka keskiviikko ajet-

tiin HSS/SPS:n keskiviikkoskabat ja viikonloppuisin sitten kalenterin mukaiset isommat kilpailut.

Nykyisin olen s/y *Dynamiten* kkipari, ja teemme lähinnä lomapurjehduksia. Lapsia on 3 ja purjehdus on koko perheen harrastus. Seuran toimintaan olen aikaisemmin osallistunut kilpailulautakunnan tehtävissä.



# Toimintasuunnitelma 2013

Hyväksytty syysvuosikokouksessa 26.11.2012

## **SATAVUOTIAS SUOMALAINEN PURSI- SEURA RY 2013**

Lähestyvä satavuotisjuhla valmisteluineen vaikuttaa monien eri ihmisten ja monen eri vastuualueen toimintaan tulevana vuonna 2013. Juhlavalmistelut ovat hyvässä vauhdissa ja osaavia jäseniä on valjastettu toimimaan juhlien onnistumiseksi. Koska on tarkoitus järjestää sekä virallinen vastaanotto kutsuvieraille että oma iltajuhla jäsenille ja lisäksi vielä brunssi jäsenille, on suunnittelemissa ja järjestelemisessä paljon. Töitä riittää sekä jäsenille että ravintolan toiminnasta vastaaville. Onneksi meillä on vuokralaisena ravintola, jonka laadun tunnemme ja johon voimme luottaa. Siellä ei olla ensi kertaa pappia kyydissä; tämän ravintolan osaava henkilökunta on järjestänyt isoja tilaisuuksia vuosien varrella lukemattomia kertoja.

Vanhat rakennukset ja niiden korjaaminen on kestoaihe toimintasuunnitelmissa, mutta onneksi sentään joskus myös toimintakertomuksissa. Vajan katto odottaa vieläkin korjausta, mutta tulevana keväänä katon korjaaminen on saatava käyntiin. Sitten kun nähdään, mikä on katon kustannus, voidaan suunnitella muita korjauksia. Edelleen kannattaa muistaa, että suuriin investointeihin meillä ei ole varaa, vaikka seuran talous onkin ennätyksellisen hyvässä kunnossa.

Uusia jäseniä tulee koko ajan lisää, mikä on erinomainen asia sekä talouden että jäsenten ikäjakaman kannalta. SPS mielellään etupäässä matkapurjehdusseuraksi, kun taas naapurisaaren seuralla taitaa nykyisellään olla enemmän kilpailuimago. Hyvä näin, sillä erilaista seuratoimintaa tarvitaan ja ”erikoistumalla” voidaan tarjota kaikille veneilijöille heidän haluamiaan palveluja. Muutaman viime kuukauden aikana hallitus on hyväksynyt joka kokouksessaan pari kolme uutta jäsentä eikä eroilmoituk-

sia ole ollut, joten viivan alle jää positiivinen luku. Jäsenmäärään negatiivisesti vaikuttaa jäsenemme luonnollinen poistuma, eikä tänäkään vuonna ole suruviesteiltä vältytty. Hallituksen puolesta lausun lämpimän osanottoni poisnukkuneiden läheisille.

Tågholmeneen saatiin keväällä uusi laituri, ja ensi keväänä on tarkoitus hankkia vielä pari poijua lisää. Tarkoitus on myös poistaa laiturin vieressä oleva kivi, jolloin saadaan vielä ainakin yksi lisäpaikka esim. folkkarin kokoiselle veneelle. Tågholmeneen rakennettiin tiskauspaikka eskaaderipäivänä. Toivon, että sitä käytettäisiin ahkerasti, sillä onhan lähivesien yhtä hyvin kuin Itämeren suojeleminen meidän kaikkien yhteinen tavoite.

Telakkaryhmän jäsenet ovat aika ajoin ihmetelleet, miten kenttä saataisiin siistiksi vesillelaskujen jälkeen. Siivouslupauksista huolimatta veneenomistajat jättävät tikkaat, rätit, maalipurkit ym. roinan pukin vieren ja häipyvät varustelemaan venettänsä. Koska kaunis puhe ei tunnu riittävän, on pakko panna järeämpi vaihe päälle. Jatkossa venettä ei lasketa ennen kuin pukin ympäristö on telakkapäällikön mielestä riittävän siisti. Tämä ei ole kiusantekoa, vaan pieni askel meidän kaikkien yhteisen viihtyvyyden parantamiseksi. Kokemuksesta tiedän, että tällainen menettely on joissakin muissakin seuroissa ja se toimii niissä. Miksi se ei toimisi meillä?

Toiminta Sirpalesaareissa hiljenee talvikaudeksi, mutta puuhakkaimmat askartelevat pajassa ja valmistelevat tulevaa purjehduskautta. Hallitus työskentelee tahollaan, toivottavasti hyvässä ilmapiirissä, ja juhla-toimikunta ahkeroin valmistellen tulevia satavuotisjuhlia. Toivottavasti juhluvuodesta tulee onnistunut ja mieliin painuva sekä säiden että juhlallisuuksien suhteen!

*Heta Leppävuori*

## TALOUS JA HALLINTO

---

SPS:n taloustilanne on hyvä, koska sataman ja telakan käyttöasteet ovat hyvät ja ravintola on suosittu. SPS:n normaali toiminta sekä satama- ja telakkalaitteiden ylläpito on pystytty hoitamaan tulorahoituksella. Sirpalesaaren rakennuskannan ja kalustonkin suunnittelemattomiin korjaus- ja uusintainvestointeihin on varauduttava.

Vuoden 2013 aikana uusitaan vajarakennuksen katto, joka on kustannuksiltaan suuri SPS:n resurssisiin nähden. Lisäksi 100-vuotisjuhlasta aiheutuu lisäkustannuksia. Ylläpitoinvestointeja ovat mm. yhteysliikennekaluston kunnan ylläpitämiseksi tehtävät korjaukset ja kunnostustyöt.

Sirpalesaaren rakennuksia ja kalustoa kunnostetaan tai uusitaan resurssien rajoissa.

Lähivuosina toteutettavia ylläpito- tai uusintainvestointeja ovat:

- mobiilinnosturin (Volvo) uusiminen
- satamaisännän asunnon kunnostus
- m/s *Nihdin* hiekkapuhallus, uusi kate sekä teräskaarinen säilytys- ja kunnostusteltha
- Sirpalesaaren saunan kunnostus ja mahdollisesti uusi vierassauna
- uusi mastoteline
- kevytvenelaiturin kunnostus/uusiminen
- Busterin uusiminen

SPS:n hallintoon ei suunnitella merkittäviä muutoksia vuonna 2013. SPS:n toiminto jatkaa vuokratiloissa Kankurinkadulla ja seuralla on osapäiväinen toimistonhoitaja. Hallinnon kehittämistä jatketaan mm. kehittyvän tietotekniikan paremmalla hyödyntämisellä.

Kuittikuria tehostetaan edelleen SPS:lle tulevien laskujen ja käteiskuittien oikeellisuuden, oikean kirjaamisen sekä toimistonhoitajan järkevä ajankäytön varmistamiseksi.

## SATAMA JA TELAKKA

---

Vanhan Volvo-nosturin tilalle pyritään edelleen löytämään korvaava ratkaisu, koska Volvo alkaa olla elinkaarensa päässä ja kysyntää mastonostoille on enenevässä määrin.

Muita isompia investointikohteita ovat *Nihdin* hiekkapuhallus sekä maalaus ja mahdollisesti *Nihdin* kovamuovikate nykyisen pressukatteen tilalle.

Sekä telakan että sataman käyttöaste on ollut korkea ja jatkunee samalla tavoin tulevan vuoden. Telakalla on isompien veneiden osalta jo täyttä.

## TALKOOT JA KIINTEISTÖT

---

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.
- Vajan seinien maalausta jatketaan.

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

## SIRPALESAAREN RAKENNUKSET

- Vajan katon pinnoitus uudelleen ja pajan katon rakentaminen uudelleen (urakoitsija tekee).
- Vajan lattian peruskorjausta (maanalanainen armeija tekee pakkotöinä).
- Tuetaan ravintolatoiminnan vaatimia, rakennuksiin kohdistuvia kehittämis- ja korjaustöitä.



Liikuntavirasto valmistelee Sirpalesaaren viemärin perusparannusta, hankkeen aikataulu ei ole tiedossa.

## TÅGHOLMENIN VAATIMAT TYÖT

- Tågholmenin isännistön esitysten mukaisesti.

## 100-VUOTISJUHLA

---

SPS täyttää 100 vuotta ensi vuonna 2013. Juhlavuoden järjestelyt etenevät. Paitsi että aiomme juhlia isoa merkkipäivää, pyrimme tekemään koko juhluvuodesta erityisen sekä seuran jäsenille että myös kaikille seuran sidosryhmille. Juhlavuoden tapahtumista, seuran 100-vuotisesta historiasta ja juhluvuoden valmisteluista saa tietoa SPS:n Internet-sivustolle lisätystä *Juhlavuosi*-osista.

### JUHLAVIIKONLOPPU 15.–17.2013

Vuosi 2013 huipentuu elokuussa, jolloin juhliitaan useampana päivänä. Torstaina on kutsuvierastilaisuus, perjantaina 16.8. järjestetään ravintola Saarella jäsenille kekkerit ja lauantaina 17.8. brunssi. Tavoitteena on, että veneissä liehuu juhlaiputus torstaina, perjantaina ja lauantaina.

### JUHLAKIRJA

Juhlavuoden kunniaksi julkaistaan seuran 100-vuotiselta taipaleelta juhlaulkaisu.

### LYHYTELOKUVA

Valmisteilla olevan lyhytelokuvan käsikirjoittavat ja ohjaavat Aleksi Bardy ja Nick Lovelock. Elokuvaa tullaan esittämään myös Helsingin kaupungintalon VIRKA Galleriasa kesäkuun alusta elokuun loppuun sekä VIRKA Kinossa viikolla 33.

### JUHLATUOTTEITA

Yksilöllinen, seuralle suunniteltu juhlatuote toteutetaan yhteistyössä Purjebägien kanssa.

Hyviä ideoita, joita seuran jäsenet ovat tuoneet julki runsaasti, käydään läpi, ja parhaimmat toteutetaan joko sellaisenaan tai jalostettuna.

### JUHLAREGATTA

Juhlaregatta nimetään myöhemmin, kun SPS:n järjestämät kisat ensi vuodelle varmistuvat.

### SIRPALESAAREN SIISTEYS

Eryistä huomiota tullaan kiinnittämään Sirpalesaaren siisteyteen ja sen vuoksi tullaan talkoita järjestämään enemmän kuin perinteiset kevät- ja syystalkoot.

### ESINEISTÖN KUNNOSTUS

Entisessä Bostonbaarissa sijainneet pylväskompassi ja ns. käsilennätin sekä kaksi plokia ja Tallinnan Pursiseuran SPS:lle 25-vuotislahjaksi antama puulaatta kunnostetaan juhluvuodeksi.

## MATKAPURJEHDUS JA TÅGHOLMEN

---

Tågholmeniin lisätään kaksi poijua. Laiturin vieressä olevan kiven poistamismahdollisuutta tutkitaan. Muuten Tågholmenin tuki-kohtaa kohennetaan tarpeiden ja toiveiden mukaan.

Matkapurjehtijoille järjestetään illanvietto sekä keväällä että syksyllä kokemusten ja tietojen vaihtamiseksi matkapurjehduksesta ja kohteista.

Syyskuun ensimmäisenä viikonloppuna järjestetään Juhla-Eskaaderi perinteen mukaan.

Kommodori Pentti Heikkilän kiertopalinto jaetaan hakemuksesta veneelle, jolle on kertynyt purjehduskauden aikana eniten mailleja.

## KILPAILUTOIMINTA

---

Juhlavuoden kunniaksi tarkoitus on saada SPS:n järjestettäväksi kaudella 2013 juhla- vuoteen sopivat regatat klassisessa tai modernissa veneluokassa. Toinen iso tapahtuma kesällä on Helsinki Regatta, jossa SPS järjestää kilpailut parille luokalle. Loppukesästä on luvassa jo perinteiset X-99 Ranking ja Olympiamalja.

Kilpapurjehduksesta kiinnostuneille tarjotaan mahdollisuus koulutukseen purjehduskilpailujen järjestämisessä. Suomen Purjehdus ja Veneily (SPV) järjestää jäsenseuroilleen mm. kilpailunjärjestäjä-, kilpailupääällikkö- ja sääntökurseja sekä eritasoisia kilpailuomarikursseja. SPS lähettää mahdollisimman monta kiinnostunutta näihin koulutustapahtumiin.

SPS:n budjettiin on myös varattu pie- nehkö summa käytettäväksi seuran jäsen- ten kilpailuavustuksiin. Kilpailuavustusten hakuaika tulee seuran sivuille myöhemmin keväällä.

## KAUDEN 2013 KILPAILUT

- Helsinki Regatta
- 100-v. Juhlaregatta
- X-99 Ranking
- Olympiamalja (kevyt- ja kölivenelle)

## JUNIORI- JA KEVYTVENE- TOIMINTA

---

Kevytvene- ja junioritoiminnan keskeisim- mät tavoitteet vuonna 2013:

- järjestää tarpeiden mukaisesti toimintaa aloitteleville junioripurjehtijoille ja innos- taa heitä purjehduksen pariin
- järjestää valmennusta/ohjausta purjeh- duskauden aikana kysynnän ja tarpeiden mukaisesti
- tukea kilpapurjehdustoimintaa ja harjoit- telua

- huolehtia seuran varusteiden asianmu- kaisesta huollosta

## SEURATOIMINTA JA NICE- TOIMIKUNTA

---

*Lisäys:* Lipunnosto kauden alkaessa ke 1.5.2013 klo 13 ja lasku kauden päättyessä pe 27.9.2013 klo 18.30.

Lisäksi on tiedossa seuraavat Nice-toi- mikunnan järjestämät tapahtumat (tapahtu- matiedot täydentyvät verkkosivujen *Toimin- ta*-osioon):

- Ke 16.1. klo 18–19.30 tutustumme John Nurmisen Säätiön vuosisatoja vanhoi- hin merikarttoihin sekä meritaiteen hel- miin säätiön tiloissa: Huolintatalo, Pa- silankatu 2, Länsi-Pasila (raitiovaunu 7A ja 7B). Ilmoittaudu 9.1. mennessä: anne.sjoholm(at)welho.com. 2 € / hlö. (Lisää: [http://www.johnnurmisenasaatio. fi/?cat=17](http://www.johnnurmisenasaatio.fi/?cat=17))
- Su 3.3. klo 12–15 perinteinen SPS:n Tal- vipäivä Sirpalesaarella. Ohjelmaa ja edullista tarjoilua niin lapsille kuin aikuis- sille. Pakkasraja –15 astetta.
- Viikonloppuna 16.–17.3. ensiapukurs- si erityisesti veneilijöille. *Lisäys:* HUOM. Uusi ajankohta 9.–10.3. Kurssista saa virallisen todistuksen (SPR:n EA1-kurs- si). Opetuksesta vastaa talkoohenges- sä SPS:n jäsen Toni Oja. Todistuksen ja materiaalien hinta 10 €. Jos haluaa lou- nastauolla ”soppaa” molempina päivinä, maksu on 18 €. Mukaan mahtuu 12 en- simmäistä. Ilmoittaudu 28.2. mennessä: anne.sjoholm(at)welho.com.
- Toukokuussa vierailimme Meripelastus- seuran tukikohdassa Matosaarella. Tu- tumme seuran aluksiin sekä toimin- taan. Tarkemmin myöhemmin.
- Nice järjestää myös grilli-illat Sirpalesaa- rella alku- ja loppukesällä. Päivämäärät lähempänä.

- Ohjelmassa on myös sammutinkatsastus keväällä sekä buffetti Sirpalesaassa viikonloppuisin keväällä ja syksyllä veneenkunnostusaikaan. Päivämäärät tarkentuvat myöhemmin.

## TIEDOTUS

---

Tiedonkulku rakentuu jatkossakin sekä *Pursi*-lehden että nopeammin toimivien verkkosivujen ja sähköpostitiedotuksen varaan siten, että ne täydentävät toisiaan pitkin vuotta. Yhteistyö kirjapaino Painojussien kanssa jatkuu.

Juhlavuoden tapahtumia varten laaditaan tiedotussuunnitelma yhteistyössä juhlatoimikunnan kanssa kohderyhminä jäsenistö, sidosryhmät ja media. Verkkosivuilla on juhluvuotta varten oma osio.

## PURSI

*Pursi*-lehti julkaistaan painotuotteena 4 kertaa. Lehden sähköinen versio linkitetään seuran verkkosivuille pdf-tiedostona. Lehti ilmestyy seuraavasti:

1. numero helmikuun puolivälissä sisältönä pääsääntöisesti:
  - toimintasuunnitelma 2013
  - hallituksen jäsenet
  - kevätkuukokouskutsu
  - ansiomerkkien ja kausipalkintojen saajat
  - kilpailuavustushakemusten jättöpvm
2. numero maaliskuun puolivälissä sisältönä pääsääntöisesti:
  - lipunnostokutsu
  - kevättalkoopvm
  - vuoden 2013 aikataulu/tapahtumat
  - vesillelaskuaikataulu ja -ohjeet
  - vartiointiohjeet
  - katsastusaikataulu ja -ohjeet
  - yhteysveneiden kevät- ja kesäaikataulu

3. numero elokuun puolivälissä sisältönä pääsääntöisesti:

- telakointiaikataulu ja -ohjeet
- syystalkoointi
- lipunlaskukutsu
- loppukauden vartiointiohjeet
- yhteysveneiden syysaikataulu

4. numero marraskuussa ennen syysvuosikokousta sisältönä pääsääntöisesti:

- syysvuosikokouskutsu
- Lehti jatkaa mustavalkoisena.

## VUOSIKIRJA

*Vuosikirja 2013* ilmestyy touko-kesäkuussa sisältäen ainakin:

- hallitus 2013 yhteystietoineen
- toimihenkilöt ja kommodorit -luettelo
- palkintosaaaluettelot päivitettyinä
- toimintakertomus 2012
- toimintasuunnitelma 2013
- tulos ja tase 2012
- talousarvio 2013
- SPS:n säännöt
- SPS:n satama- ja telakkasääntö
- SPS:n veneiden rekisteröimis- ja katsastusohjeet
- veneen katsastuspöytäkirja
- maksutaulukko
- jäsenluettelo
- veneluettelo

Satavuotisjuhlaan liittyen *Vuosikirjaan* tulee kuvaesittely seuran veneistä.

## VERKKOSIVUT JA SÄHKÖPOSTI-TIEDOTUS

Verkkosivuilla julkaistaan mm. tapahtumakalenteri sekä tiedotetaan muista ajankohtaisista asioista. Juhlavuoden tapahtumille on verkkosivuilla oma osionsa, jota päivitetään tapahtuma- ja muiden tietojen tar-

kentuessa pitkin vuotta. Verkkosivujen pääkuvaksi vaihdetaan vuoden aikana SPS:n vanhoista kuvakokoelmista valittuja kuvia.

Sähköpostitiedotusta jatketaan toimiston kautta kiireellisistä asioista sekä tärkeimmistä tapahtumista.

## KATSASTUS

---

Katsastustoimintaa jatketaan edellisten vuosien hyväksi havaitun mallin mukaisesti, eli katsastuksia tehdään tiistai- ja torstai-iltaisin juhannukseen saakka.

Jotta katsastukset saadaan jatkossakin sujuvasti suoritettua, kaivataan muuta-

man lopettaneen katsastajan tilalle uusia katsastajia.

## VARTIOINTI

---

Vartiointivelvollisuus koskee kaikkia venepaikan haltijoita.

Tulemme jatkamaan hyvin sujunutta yhteistyötä Partiolippukunta Korvenkoukkajien kanssa ja tutkailemme kenties jotain uusia mahdollisuuksia olemassa olevan perinteisen vartioinnin tueksi.

Vartioimatta jättämisestä tai sen hoitamisesta huonosti peritään yhdistyskokouksen määräämä maksu.

---

# ANSIOMERKIT JA PALKINNOT 2011 JA 2012

### **Ansiomerkki**

2011 –  
2012 Risto Kaario

### **Rakentajamerkki**

2011 –  
2012 Hannu Sarvanne

### **Kommodori Pentti Heikkilän palkinto matkapurjehdukseen**

2011 *s/y Canace*, Veikko Hautanen  
2012 *s/y Noppa*, Rainer Korhonen

### **Merikarhujen plaketti matkapurjehdukseen**

2011 Jukka Honkimaa  
2012 Tom Liljestrand ja Markku Auvinen

### **Torsten Janzon -palkinto**

2011 Yrjö Buchert  
2012 Paavo Eskelinen

### **Vuoden juniori -pokaali**

2011 –  
2012 Ilse Kavonius

### **Nice-toimikunnan kiertopalkinto**

2011 –  
2012 Marja-Terttu Eskelinen

### **Huoltoipikari**

2011 Hannu Sarvanne  
2012 Seppo Mäkinen

### **Egon Pylpyrä**

2011 Antti Aliklaavu  
2012 Kari Linna

### **Vuoden kevytveneilijä -palkinto**

2011 Jyrki Taiminen  
2012 Pekka Taiminen

### **Toivo Sohlbergin palkinto**

2011 Kilpailulautakunta  
2012 Anneli Markovaara

---

ENNAKKOKUTSU  
SUOMALAISEN PURSISEURAN 100-  
VUOTISJUHLAILTAAN

Arvoisa SPS:n jäsen

Olet sydämellisen tervetullut juhlimaan  
100-vuotiasta Suomalaista Pursiseuraa  
kotisatamamme Ravintola Saareen  
perjantaina 16.8.2013 kello 18.00

ja

brunssille

lauantaina 17.8. kello 11.00-13.00

**Juhlaillalliskortti 50 €**

sisältää tervetuliaiskuohuviinin ja kolmen ruokalajin juhlaillallisen

**Juhl brunssi 30 €**

**100-vuotisjuhla viikonloppu 70 €**

sisältää juhlaillalliskortin ja juhlabrunssin

**Sitova ennakoilmoittautuminen**

**31.5. mennessä**

**- varaustunnus SPS 100 -**

puhelimella:

A&S Ravintoloiden myyntipalvelu 09 7425 5505

sähköpostilla:

sales(at)asrestaurants.com

tai

Ravintola Saari

Iltajuhla 16.8. on SPS:n jäsenille ja heidän perheilleen



PURJEBÄGIT

### SPS-PURJEKANGASÄMPÄRI

Yksinkertainen kangasämpäri saunakassiksi veneeseen ja mökille. Sisäpuolelle ommeltu leveä kuminauha, jonka alle saa shampoopullon yms.

**Hinta: 30€**

Korkeus: 30 cm  
Halkaisija: 25 cm



### TAUSTAA

Suomalainen Pursiseura on yhteistyössä Purjebägitin kanssa suunnitellut juhluvuoden kunniaksi **kaksi uniikkia tuotetta**, jotka tullaan valmistamaan seuralaisten omista käytöstä poistetuista purjeista.

**Purjebägit** on Sirpalesaaressa syntynyt design-yritys jonka ajatuksena on antaa vanhoille purjeille uusi elämä.

# JUHLAVUOSITUOTTEET

## SPS-MERIMIESSÄKKI

Klassinen tilava merimiessäkki jossa pitkä vetoketju sivulla ja kaksi taskua. Merimiessäkkiä valmistetaan vain tilauksesta.

**Hinta: 100€**

Korkeus: 57 cm  
Halkaisija: 31 cm



## TILAUSOHJEET

- Tuotteet ovat nähtävänä SPS:n toimistolla 1.3.2013 alkaen
- Purjekangasämpärit myydään SPS:n toimistosta
- Merimiessäkkien **sitovat tilaukset 5.5.2013 mennessä**
- Tilaukset ja tiedustelut [info@suomalainenpursiseura.fi](mailto:info@suomalainenpursiseura.fi) tai puhelimitse 050 342 2836 (virka-aikaan)

# SPS:lle ympäristö- toiminta- ohjelma

Hallitus päätti 12/2012 kokouksessa ryhtyä valmistelemaan SPS:lle ympäristötoimintaohjelmaa. Lähinnä ohjelma koskisi seuran omia aktiviteetteja, ensinnä telakkaa. Jäsenistön ympäristötoimia ohjelma käsittelisi rajoitetummin. Ohjelma laadittaisiin nykyaikaiseen tapaan yhteistoiminnassa jäsenistön kanssa. Ota yhteyttä, jos sinulla on ideoita. Luonnos ensimmäiseksi ympäristöohjelmaksi julkaistaan seuran verkkosivuilla.

## Matka- purjehdusilta maaliskuussa

Tarkoitus on kokoontua kiinnostuneiden kesken juttelemaan, mitä seura voisi tehdä matkapurjehduksen edistämiseksi. Teemoja voisivat olla kohteet, matkapurjehduksen turvallisuus ja mukavuus sekä luonnollisesti itse purjehtiminen. Ensimmäinen tilaisuus on tarkoitus pitää maaliskuussa. Seuraa seuran verkkosivuja!

*Tuomas Aarnio  
ympäristö- ja  
matkapurjehdusvastaava  
040 50 64 595  
tuoaarni(ät)welho.com*



SPS:n perinteinen

## TALVIPÄIVÄ

Sirpalesaarella sunnuntaina 3.3. klo 12-15

• Tervetuloa ulkoilemaan koko perheen voimin!

Tarjolla mukavaa puuhastelua sekä

pikkurahalla lämmintä juomaa, makkaraa ym. ym.

Huom! Käteismaksu!

Pakkasraja -15

Tervetuloa! t. NICE





# VARTIOINTIVUOROJEN VARAUS 15.5. MENNESSÄ

***Hyvä veneenomitaja, jolla on venepaikka Sirpalesaarella, vartiointivollisuus koskee kaikkia venepaikan haltijoita.***

Vartiovuorojen varauslista ilmestyy vartiotu-  
van seinälle Pääsiäissunnuntaina 31.3.2013.

Varaa vuoro 15.5. mennessä ja merkitse  
ajankohta itsellesikin muistiin.

Niiden venekuntien kesken, jotka eivät  
ole varanneet vuoroaan em. päivään men-  
nessä, arvotaan vartiovuoro.

HUOM! Arvottuja vuoroja ei ilmoiteta ve-  
neenomitajalle erikseen, koska päivämäärä  
on näkyvissä vartiokopin seinällä, josta ve-  
neenomitaja voi itse käydä sen tarkista-  
massa.

Muista kirjoittaa selvästi nimesi, vene-  
paikkasi ja puhelinnumerosi, jotta vartija saa  
Sinuun tarvittaessa yhteyttä.

Jos olet pakotettu muuttamaan vartio-  
vuorosi ajankohtaa, ilmoita siitä vartiopääl-  
likölle.

Jos et syystä tai toisesta itse pysty hoita-  
maan vartiointivollisuuttasi, Korvenkouk-  
kaajien partiolippukunta voi tehdä sen puo-  
lestasi korvausta vastaan. Yhteystiedot ja  
hinnat löytyvät vartiotu-  
van seinältä.

*Rauhallisia juhluvuoden vartiointeja.*

*Satu Lehesmaa  
vartiopäällikkö*

## Tietoja kuutonen *Renata*sta?

Kuutosvene (6mR) *Renata* (L6, ex. L17) vuodelta 1927 oli Henrik Ramsayn kil-  
pavene, joka saavutti Sandhamnin regatan kokonaisvoiton 1928, kansainvälis-  
ten huippukuutosten joukossa. *Renata* on ollut SPS:n venerekisterissä ainakin  
1960-luvulla. Nyt *Renata* on löytämässä väylänsä entisöintiin ja se on, ensimmäi-  
senä huviveneenä Suomessa, saanut äskettäin Museoviraston merkittävän enti-  
söintiavustuksen, jonka ansiosta työ päästään aloittamaan jo tänä vuonna, 2013.

Olen lupautunut laatimaan *Renatan* historiikkiä varsinaisten entisöintitöiden  
sivussa ja sitä varten tarvitsisin myös SPS:ltä ja seuran jäsenistöltä kaikkea mah-  
dollista muistitietoa, valokuvia, lokikirjoja ja muuta tietoa, mitä vain on olemassa.

Tässä tarkoituksessa kohteliaimmin kysyn, onkohan SPS:n jäsenillä muistis-  
sa tietoja, joita voisin lainata historiikkiin. Kaikenlaiset pienetkin tiedot, kuvat ja  
muistikuvat ovat ehdottoman tervetulleita. Historiikki-osuus valmistuu 2014–15  
ja siitä tehdään mahdollisimman tarkka ja laaja, käsittäen purren kaikki vaiheet  
rakentamisesta nykypäivään.

*Purjehdusterveisin,  
Kyösti Helin  
044-270 9495, helinkyosti(ät)hotmail.com*

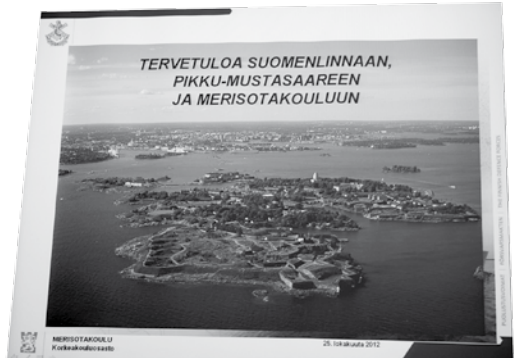
# SYYSVIERAILU MERISOTAKOULULLE

**SPS:n tukipylväs Maanalainen armeija kutsui jälleen perinteiselle syysretkelle Suomenlinnan Merisotakoulun kuulun saunan lämpöön. Upeiden löylyjen lisäksi tarjolla oli harvinainen mahdollisuus kuulla Merisotakoulun historiallisissa tiloissa esitelmä koulun toiminnasta.**

Torstaina 25.10.2012 pidetty tilaisuus houkutteli Suomenlinnaan 22 pursiseuralaista. Isäntämme oli s/y *Inkan* kippari Petri Ahola-Luttila, joka on sekä Maanalaisen armeijan että meripuseerina vähän armeijankin miehiä.



*Illan isäntä Petri Ahola-Luttila.*



Komentajakapteeni Erkki-Tapani Heinonen esitteli meille Merisotakoulun historiaa ja toimintaa. Hän on puolestaan myös purjehdusmiehiä, itse asiassa kilpapurjehtija jo lapsesta asti. Hänen aktiivisimmat kisa- vuotensa päättyivät Sydneyn olympiaedustukseen Soling-luokan miehistössä vuonna 2000. Vielä sen jälkeen vuosina 2001–2002 hän osallistui America's Cupiin. Nykyisin hommaa riittää järjestäjäpuolella, esimerkiksi tulevana kesänä NJK:n ja HSS:n järjestämän Match Racing -kisan tehtävissä.

Ennen esitelmää viriteltiin kuitenkin hie-man erityyppistä kilpaluokkaa, nimittäin SPS:n muinaisen uimaseuran soutukilpailua. Ns. valasvenesoutu on päässyt unohtumaan 1950-luvun jälkeen, ja toiveikkaiden elvytys-suunnitelmien mukaan SPS voisi juhluvuonna 2013 soutaa jälleen kilpaa, tällä kertaa Merisotakoulun joukkuetta vastaan. Innokkaat soutajat, ilmoittautukaa siis Petrille!

## **Sotaoppia Suomenlinnassa**

Klassisista rakennuksista muodostuva Merisotakoulu on alun perin rakennettu Ruot-

si-Suomen saaristolaivaston sairaalaksi. Rakennuksiin kuuluu mm. Helsingin vanhin kivitalo vuodelta 1756, ns. koulunjohtajan talo. 1700-luvun puolivälissä Suomenlinnan Pikku Mustasaarelle nousseet rakennukset ovat nähneet jo monet peruskorjaukset, ja vuonna 2015 puolustusvoimauudistuksen yhteydessä uudistuksia jatketaan Museoviraston valvonnassa. Suomenlinna kuuluu Unescon maailmaperintökohteisiin ja myös koulun alue on avoinna yleisölle, mutta rakennukset eivät. Siksi SPS-joukkomme antoi vierailulle erityistä arvoa.

Merisotakoulu on merivoimien komentajan alainen oppilaitos ja sen upseerikoulutusta johtaa Maanpuolustuskorkeakoulu. Se on oikeastaan myös Merivoimien joukko-



*Erkki-Tapani Heinonen.*



*Tarkkaavaisia kuulijoita.*



*Esitelmätsijä sai kiitokseksi kommodori Heta Leppävuorelta mm. SPS-pipon.*



*Naiset PU:n komennossa. (Suomenkos: Päivystävän upseerin.)*

osasto. Palkattua väkeä on 90 henkilöä ja lisää on tulossa, kun joitakin Merivoimien Tutkimuslaitoksen toimintoja ollaan siirtämässä Suomenlinnaan.

Koulun opetuslinjoja ovat laivasto-, rannikkojoukko- ja johtamisjärjestelmäopinto-

suunta. Sotatieteen kandidaatin tutkinto on kolmivuotinen, jonka jälkeen kadetit nimitetään luutnantin virkoihin. Maisterintutkintoon vaaditaan vielä kahden vuoden opinnot sekä gradun tekeminen kuten muissakin korkeakouluissa. Opiskelijoita on tällä hetkellä lä-

*Miehet Yläkerholla.*





*Historiallisia henkilöitä Merisotakoulussa.*

hemmäs sata. Mukana on myös naisia, siviilejä ja jo valmistuneita upseereita. Pääosa maisterikoulutuksesta tapahtuu tosin tällä hetkellä Santahaminassa.

Pääsykoe Maanpuolustuskorkeakouluun kestää kolme päivää. Vähimmäisvaatimuksena on Suomen kansalaisuus, aliupseerin arvo ja toisen asteen koulutus sekä hyvä

kunto, sillä kokeeseen kuuluu mm. Cooperin testi. Pyrkijöitä on tavallisesti noin 700 ja kokeisiin asti valikoituu noin 400. Tänä vuonna sotatieteen kandidaatin aloituspaikkoja on yhteensä 140, joista Merisotakouluun valitaan 15–25 kadettia. Kaikki opintolinjat eivät kuitenkaan ala joka vuosi. Opintoetuna koulutukseen valitut saavat päivärahana, opetuksen, majoituksen, ateriat, vaatetuksen ja terveydenhuollon. Koulutusaluksilla päästään harjoittelemaan, ja kadeteilla on myös purjehduskoulu. Ei hassumpaa!

### **Sauna**

Eikä yhtään hassumpaa ole sekään, että Merisotakoulun sauna on maailman suurin puulämmitteinen sauna. Sen metrisiä koivuhalkoja nielevän kiuhaan lämmittäminen kestää kolmesta kuuteen tuntiin. Wikipedian mukaan lauteille mahtuu kerrallaan jopa 200 saunojaa, mutta Viaporin Tuopin yhteissau-nassa on nähty villin arvi-on mukaan vielä jokunen päälle.

Eikä saunaa ilman maailmanparannusta: vierailumme viihtyisäksi jälkilöylypaikaksi oli varattu Suomenlinnan Yläkerho. Kiitos ja kumarrus Petrille, Erkki-Tapanille ja Maanalaiselle armeijalle mielenkiintoisesta tilaisuudesta!

*Teksti Pilvi Vainonen,  
kuvat Markku Leppävuori.*



*S/y RAITA II*

# Tie vuoden 2012 ORCi MM-kisoihin

## **Alkuvalmistelut**

Olin jo muutaman vuoden ajan miettinyt, pitäisikö veneelleni hankkia ORCi-mittakirja. Syynä oli lähinnä se, että Lys-luokan kilpailut pääkaupunkiseudulla olivat pidempään kärsineet osanottajapulasta. Tai ainakin luokassa  $\leq 1,14$ , johon veneeni Lys-luvun puolesta kuului.

Ongelma oli, että Finnfire 33:stä ei ollut olemassa ORCi-runkotiedostoa, joka olisi helpottanut mittakirjan hankintaa merkittävästi. Näin ollen mittakirjan saamiseksi mi-

nun täytyisi mittauttaa koko vene. Mittausprosessi on työläs ja Suomessa mittauksia teki vuonna 2012 vain yksi henkilö. Tosin sanoen muutaman kilpailun takia ei hommaan kannattasi lähteä.

Keväällä 2011 kuulin huhuja, että Suomessa järjestetään Avomeripurjehduksen ORCi-luokan MM-kilpailut. Tässäkö olisi sopiva porkkana mittakirjan hankinnalle? Epämääräisiä huhuja venekuntien osallistumiskriteereistä velloi siellä täällä. Milloin kisoihin hyväksyttäisiin vain edellisen vuoden ORCi-rankingsarjan parhaat veneet, ja

toisinaan tultaisiin hyväksymään 50 nopeiten ilmoittautunutta veneettä. Huhujen mukaan veneiden turvallisuusvarusteiden tasovaatimus olisi niin korkea, että realistisia mahdollisuuksia osallistumiseen ei olisi, jne. Näin ollen faktojen puuttuessa nostin veneeni syksyllä ylös ilman mittausprosessin aloittamista.

Ennen joulua varmistui, että kisat järjestetään ja mukaan pääsevät kaikki veneet, joiden GPH (= yleisluku joka kertoo veneen keskimääräisen nopeuden sekuntia/merimaili) on alle 700. Veneen nopeuden perusteella arvioin, että veneeni GPH tulisi olemaan alle 700. Arvion tueksi löysin Saksasta Finnfire 33:n, jolla on ORCi Club -mittakirja GPH:lla 685.

Varmuuden vuoksi ennen kuin ilmoittautuisin mukaan ja tekisin tilauksen muutamista kisapurjeista, pyysin AMP:ltä ORCi-testimittakirjan, mikä perustui saksalaisen Finnfiren ORCi Club -mittakirjaan. Testimittakirja päivitettiin minun purjemitoiliani ja veneeni painolla (saksalaisessa paino oli 500 kg pienempi ja isopurje reilusti suurempi). Tulokseksi tuli 693 GPH, joten ajattelin, että ongelmia raja-arvon kanssa ei tule.

Seuraavaksi oli aika aloittaa miehistön kartoitus. Kisoihin olisi turha lähteä, jos osaamisessa ja manöövereissä joutuisi heti kättelyssä antamaan muille liikaa tasoitusta. Eli haussa olisivat ensisijaisesti ne henkilöt, jotka ovat veneessäni kisoissa mukana olleet. Siskoni oli oletusarvoisesti mukana, joten haussa oli vielä kolme henkilöä. Mukaan sitoutuivat heti kokeneet kisaajat Mikko Määttä ja Jari Pietilä, joten kolmatta piti vielä hakea. Siskoni mies, purjehduslegenda Henrik Bischoff lupautui mukaan sillä ehdolla, jos muita ei löydy (joten lopetin siis saman tien muiden kyselemisen).

Kisat alkoivat realisoitua, helmikuussa täytin ilmoittautumiskaavakkeen ja maksoin osallistumismaksun. Mittauksia olin siis aiemmin jo selviteltyt, mutta nyt tein Avomeripurjehtijat Ry:ltä tilauksen virallisesta mittakirjasta. Ilmoitin, että veneeni olisi valmiina mittauksia varten heti toukokuun alussa.

Kevät saapui ja veneen kunnostus alkoi. Pohjan maalaustyöt tein erittäin huolellisesti, joten vesihiontapaperia ja pakkelia kului normaalia enemmän. Kunnostusten edetessä kyselin mittauksista tasaisesti AMP:ltä. Pie-noinen huoli nousi jo mieleen kun mittausajankohtaa ei saatu sovittua ja kevät eteni.

Runkomittaukset saatiin lopulta tehtyä 24.5. Masto mitattiin 28.5., joten jäljellä oli vielä vedessä tehtävä varalaita- ja vakavuusmittaus. Ne saatiin viimein tehtyä 11.6.

Alun perin olin suunnitellut, että MM-kisoja varten harjoitteleminen ajamalla kevään ORCi-rankingkisoja (lähinnä ratakisat), mutta mittausprosessiin venymisen vuoksi alkukauden kisat olivat nyt menneet sivu suun. Jäljellä ennen kesätaukoa oli enää yksi kisa 17.6., johon yrittäisimme päästä mukaan. Tätä kisa-aikaa varten AMP ei lopullista mittakirjaa ehtinyt tehdä (runkotiedoston tulosten tulkinnassa oli jotain ongelmia), vaan väliaikaista mittakirjaa varten käytettiin veneen piirustuksia. Väliaikaisen mittakirjan GPH oli 702,5. Tosin sanoen tällä luvulla emme pääsisi MM-kisoihin mukaan.

Saimme jännittää 28.6. asti ennen kuin lopullinen mittakirja tuli. GPH oli 699,7, eli mahdollisesti sittenkin mukaan 0,3 sekunnin marginaalilla. Tulisimme olemaan laskennallisesti kisojen hitain vene.

Miehistön lomista ja muista velvoitteista johtuen yhteiset harjoitukset jäivät kahteen kertaan ennen tosikoitosta. Yhteisharjoittelun puutetta tosin lievensi se seikka, että vene oli kaikille aikaisemmista kisoista tuttu. Jokaiselle henkilölle sovittiin omat roolit ja tehtävät, joita noudattamalla kisat ajettiin läpi.

## **MM-kisat 4.–11.8.2012, Merenkävijät, Särkkä**

Maailmanmestaruus jaettaisiin kahdessa luokassa. Isossa kilpailivat isot/nopeat veneet, joiden GPH on alle 615, ja pienessä hitaammat, joiden GPH oli 615–700. Isossa luokassa veneitä oli mukana 47 ja pienessä

77 kpl. Osallistujia oli reilusta paristakymmenestä maasta.

Pieni luokka oli jaettu A ja B -fleetiin (A-fleetissä oli 39 ja B-fleetissä 38 venettä). Viiden kilpailun jälkeen A ja B -fleetin parhaimmat jatkaisivat kulta-fleetissä (sijat 1–39) ja loput hopea-fleetissä (sijat 40–77). Lopputuloksiin laskettaisiin kuitenkin viikon kaikki lähdöt, yhtä poisheittoa lukuun ottamatta.

**1. Kilpailut** alkoivat lauantaina veneen ja kipparin rekisteröinnillä. Samalle päivälle saimme sovittua purjeiden ja venevarusteiden turvallisuustarkastuksen. Tarkastukset menivät sujuvasti ja hyväksymisleima löytyi paperiin. Varustetaso ei loppujen lopuksi poikennut katsastusluokasta 2. Vain muutamia turvallisuuden kannalta perusteltuja varustelisäyksiä piti veneeseen hankkia.

Sunnuntaina teimme viime hetken virityksiä/teippauksia ja vaimoni kävi maston huipussa rasvaamassa fallien trissat. Lisäksi ”jossittelun” välttämiseksi vene oli nostettu edellisellä viikolla SPS:llä Paavo Eskelisen avustuksella pohjan pesua varten ylös. Pohjan likaisuuden vaikutusta vauhtiin ei siten tarvinnut miettiä. Kaikki oli valmista kisoja varten.

Kisa-alue olisi Ilosaaren itäpuolella, jossa sijaitsivat rata-alueet ja avomerikisojen starttialueet.

**2. Maanantaina** kisat alkoivat ”pitkällä” avomerikisalla. Pitkä tarkoitti noin 63 mailin ajoa Porkkalan ja takaisin.

Meidän fleet lähti kello 10:15 matkaan 10 minuuttia A-fleetin lähdön jälkeen. Ison luokan veneet starttasivat meidän perässä.

Starttilinja oli suhteellisen pitkä, joten veneet mahtuivat siihen hyvin. Tuuli oli kuitenkin aluksi erittäin kevyttä ja meressä oli vanhaa maininkia. Vauhdin hakeminen oli siten haasteellista.

Heti kävi selväksi, mitä viikko tulee sisälään pitämään. Meidän veneemme oli mitaliluvultaan kisojen hitain ja se myös näkyi käytännössä. Hyvän startin jälkeen ei mennyt kauaakaan, kun isommat/nopeammat ve-

neet alkoivat painaltaa joka puolelta ohi. Vapaan tuulen etsiminen sulki tehokkaasti muut taktiset kuviot pois.

Kryssi jatkui Kasuunille, josta tuuli hieman kääntyi ja pääsimme ajamaan spinnulla kohti Porkkalanniemen edessä sijaitsevaa kääntömerkkiä. Vauhtimme oli ok ja pysyimme luokkamme hitaimpien veneiden vauhdissa hyvin. Nopeimmat vetivät nopeasti kaulaa, kuten niiden mittaluvun perusteella pitkin tehdä.

Porkkalan merkin kierron jälkeen lähdimme 1 genualla ajamaan muita takaa. Tuuli nousi tasaisesti, kääntyen samalla enemmän vastaiseksi, ja noin viisi mailia ennen Kasuunia se oli jo tasaisesti 10 m/s (puuskat 12 m/s). 1 genua alkoi olla jo liikaa, ja jos matka olisi ollut pidempi, olisimme vaihtaneet 3 genuan keulalle. Mutta kun kurssi kääntyi Kasuunilta kohti Hramtsovia, niin päätimme jatkaa 1:llä. Vauhti oli vielä hyvä ja saimme toisen fleetin 10 minuuttia edellä lähteneitä hitaimpia veneitä kiinni.

Rankasta vesisateesta ja pimeydestä johtuen näkyvyys oli huono ja ilman plotteria olisi radan loppuosa ollut jo turhan haastava. Ilosaaren kääntömerkillä nostimme spinnun ja ajoimme maaliin asti. Maalissa olimme 01:01. Sijoitus jäi hieman huonoksi (27.), sillä nopeammat veneet pääsivät ajamaan pidempään suoraan legillä Porkkala-Kasuuni ennen tuulen kääntymistä enemmän vastaiseksi. Nopein luokkamme vene oli ollut maalissa 22:35.

### 3. Tiistai

Lähtöjä oli siirretty muutamalla tunnilla eteenpäin johtuen pitkän avomerin myöhäisestä maaliintulosta.

Nyt päästiin ensimmäistä kertaa ajamaan rataa. Lähtölinja oli suhteellisen pitkä, joten aivan mahdollottomia ruuhkia ei syntynyt vaikka veneitä linjalla paljon olikin.

Tuuli ja aallokko nousivat pitkin päivää ja lopulta tuuli oli 15–16 m/s. Olosuhteet olivat haastavat ja radalla tapahtuikin muutamia kolareita, mies-yli-laidan-tilanteita ja kalusto/purjevaurioita. Toisessa lähdössä jätim-





mekin spinnun suosiolla pussiin. Suurin osa veneistä, jotka yrittivät toisessa lähdössä spinnulla ajaa, tekivät komeita broacheja ja hukkasivat paljon aikaa.

Tulokset olivat lupaavat, ensimmäisessä lähdössä olimme sijalla 13 ja toisessa sijalla 11 (vain sekunnin tulevalle maailmanmestarille hävinneenä). Yhteistuloksissa kahden päivän jälkeen olimme lupaavasti 12. sijalla.

#### 4. Keskiwiikko

Lähdöt olivat aikataulun mukaan aamulla 10:00.

Tuuli oli pitkin päivää vaihteleva. Ensimmäiseen lähtöön lähdettiin 3 genualla ja isolla. Toisen kryssin aikana tuuli kuitenkin heikkeni merkittävästi, ja vauhtimme hiipui. Spinnuosuudet olivat ok, mutta toinen kryssi vei mahdollisuuden hyvään sijoitukseen.

Toiseen lähtöön vaihdoimme 1 genuan keulaan. Valinta oli vaikea, sillä vastoin ennustetta lähtöä odotellessa tuulen nopeus heitteli 5–10 m/s. Ennen lähtöä se oli kuitenkin maltilliset 5 m/s. Startin jälkeen tuuli kuitenkin lähti nopeasti nousemaan ja toi-

nen kierros oli 1 genualle aivan liikaa. Genuasta ei saatu tehoja pois tarpeeksi. Vene sorti ja vauhti oli olematon. Toisesta lähdöstä tulikin kisojen huonoin (33) ja se riitti heittämään meidät kulta-fleetistä ulos.

Viiden lähdön jälkeen olimme omassa luokassamme lopulta sijalla 22, kun 19 (+ toisesta ryhmästä 20) parasta pääsivät jatkamaan kulta-fleetissä.

Pettymys oli ankara. Jatkaisimme Silver Fleetissä yhdessä 38 veneen kanssa.

#### 5. Torstai

Kisat jatkuivat ratapurjehduksena erittäin kevyessä tuulessa. Ainoastaan yksi ratakilpailu saatiin vietyä läpi ja se päättyi meidän osaltamme sijalle 24. Vauhti ei vain kevyessä tuulessa ollut riittävä.

#### 6. Perjantai

Luvassa oli lyhyt avomerilenkki. Rata oli 41 mailia pitkä ja muotona mukailtu kolmio. Tuuli pysyi suhteellisen kevyenä ja jäljellä oli ikävä aallokko. Tämä toi kaikille omat haasteensa venevauhdin ylläpitämiseen. Startti

onnistui hienosti ja ylämerkillä olimme aivan fletin kärkipäässä.

Kaikki luokat ajoivat saman radan ja me lähdimme matkaan ensimmäisenä. Muut luokat tulivat perässä 10 minuutin välein. Tämän seurauksena oli jälleen se, että nopeimmat veneet ohittivat meitä joka puolelta koko kisan ajan. Omaa maksimivauhtia oli vaikea pitää yllä kun näytti siltä, ettei oma vene liiku mihinkään.

Keskityimme kuitenkin omaan tekemiseen. Lopussa todettiin, että ympärillä olevien oman luokan veneiden pitäisi olla reilusti meitä edellä, jotta he meidät tasoituksissa voittaisivat. Loppusijoitus oli jaettu viides sija 8 tunnin ja 11 minuutin purjehduksen jälkeen. Pienistä marginaaleista kertoo se, että myös 3. sija jaettiin. Voittajalle jäimme 3 min. 51 s.

## 7. Lauantai

Ohjelman mukaan kisojen viimeisenä päivänä oli tiedossa vielä ratakisoja. Kevyen tuulen takia ehdittiin ajaa vain yksi lähtö.

Tuuli oli heikkoa ja suunnaltaan aika vaihtelevaa. Lähtö onnistui erinomaisesti ja ylämerkillä olimme hyvässä asemassa. Spinnoisuuden jälkeen lähdimme alamerkillä ensimmäisen kierroksen mukaan taas vasemmalle. Valitettavasti tuuli siftasi hetkeksi ja oikealla laidalla olevat veneet saivat merkittävän edun. Ylämerkillä olimme pudonneet reilusti fletissä alaspäin.

Matka myötätuulessa maaliin meni tiukasti leikkaillessa. Vene yritettiin pitää vauhdissa ja spinnu jatkuvassa vedossa. Onnistuimme kohtalaisesti, ja saimme menetettyjä sijoja hieman takaisin. Maalissa olimme sijalla 15. Erot olivat pieniä ja kymmenes sija jäi vain 22 sekunnin päähän.

Koko viikon ajan aikamarginaalit veneiden tasoitetuissa ajoissa olivat (terävintä kärkeä lukuun ottamatta) pienet. Pienetkin virheet ja venevauhdin muutokset maksoivat heti useamman sijan. Kokonaistuloksissa olimme Silver Fleetissä sijalla 10/38. Ja koko MM-kisoissa sijalla 49/77.

Kisoihin lähdimme ilman sen ihmeellisempiä tavoitteita, tai kyllä tavoitteena oli päästä kulta-fleetiin. Tosin sen verran sovimme, että vene pidetään joka tapauksessa ehjänä.

Veneemme oli laskennallisesti kisojen hitain GPH-luvulla 699,7 sec/nm. Luokkamme nopeimmat veneet olivat siten laskennallisesti 85 sec/nm nopeampia kuin me. Veneiden mediaaniluku luokassamme oli noin 650 eli 45 sec/nm nopeampia kuin me. Tämä tarkoitti, että ratakisoissa olimme aina hyvänkin lähdön jälkeen nopeasti muiden pakkituulissa. Ja se korostui etenkin kevyellä kelillä.

Miehistö toimi koko viikon ajan erinomaisesti ja henki veneessä säilyi hyvänä. Rooolit olivat kaikille selvät ja manööverit sujuivat hyvin. Puomin reivilenkkiä lukuun ottamatta mitään ei viikon aikana mennyt veneestä rikki.

Kokonaisuutena kisat olivat mieleen jäävä kokemus ja järjestävä seura Merenkävijät teki hienon työn kisojen järjestelyissä.

Kulta-fleetistä putoaminen jäi kuitenkin meitä hieman harmittamaan. Joten jos MM-kisat vielä Suomessa joskus järjestetään, niin pitänee yrittää uudestaan.

*Matti Latvalahti*  
*S/y RAITA II*

*Kuvat Pavel Nesvadba*

# PURJEVENETEKNIKKAA

## OSA 3

Hannu Sarvanne

### Virtaustekniikkaa rungon ympärillä

**Kuvassa 9** on esitetty periaatteessa tyypillinen virtaustilanne rungon pinnan läheisyydessä. Heti keulan jälkeen on pituudeltaan noin 1–2 m:n alue, jossa on laminaarinen virtaus, suurilla nopeuksilla lyhyempi ja pienillä nopeuksilla pidempi. Laminaarikerroksessa ei synny pyörteitä. Siinä vesikerrokset ”liukuvat” toistensa suhteen lineaarisesti. Laminaarivirtauksen virtausvastus on noin puolet pienempi kuin turbulenssivirtauksella.

Tämän jälkeen muodostuu turbulenssinen virtausalue, jossa lähellä pintaa on ohut viskoosikerros. Viskoosikerroksessa virtaus on pääasiassa laminaarista, mutta sitä voivat häiritä turbulenssipyörteet. Viskoosikerroksen nopeudet aiheuttavat ympärilleen turbulenssikerroksen. Näiden kerrosten likimääräiset paksuudet on esitetty **kuvassa 9**.

Turbulenssikerroksessa on valtava määrä satunnaisesti syntyviä erisuuruisia pyörteitä, jotka vaikuttavat toinen toisiinsa (kaaosvirta-

us). Peräosassa mahdollisesti syntyvät suuret irtoamispyörteet aiheuttavat lisääntyvää vastusta. Nykyaikaiset veneet suunnitellaan siten, että peräirtoamispyörteitä ei tapahdu, eli loiva perä.

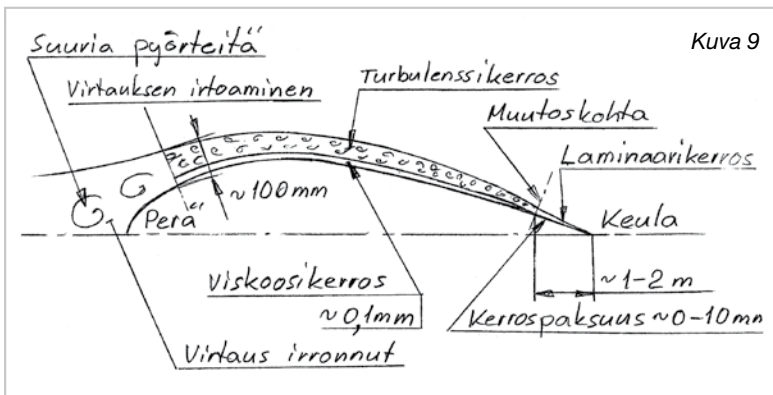
Irtoamispyörteiden välttämiseksi tulisi virtaviivan suuntaisen kulmamuuoksen olla pienempi kuin noin 20°. Henkilöautoissa, joiden takaikkunan kaltevuus on max. noin 20°, ei ole lainkaan takaikkunanpyyhintä, sillä ikkunassa kiinni pysyvä virtaus pitää sen puhtaana. Irtoamispyörteet likaavat sen.

### Nopeusmittarin anturin sijoitus

Jos nopeusmittarin anturi sijoitetaan keulaan laminaarialueelle, voi se näyttää liian pieniä nopeuksia, koska tällä alueella vedellä on nopeutta.

### Runkomuotovastus ja prismakerroin

Runkomuotovastus on riippuvainen ns. prismakertoimesta, joka kuvaa vedenalai-



sen keula- ja peräosan täyteläisyyttä. Käytetty alue on  $C_p = 0,5-0,6$ . Tällä alueella prismakertoimen vaikutus nopeuteen esim. 40-jalkaisessa köliveneessä on max. noin 0,3 solmua. Pienemmillä nopeuksilla ovat pienet kertoimet edullisia ja suuremmilla suuret kertoimet. Pieni kerroin pienentää märkäpinta-alaa ja suuri kerroin lisää näenäisrunkopituutta ja siten runkonopeutta.

## EVÄKÖLIT

### Profiiliteoriaa

Köillä on kaksi tehtävää: ehkäistä venettä sortamasta tuuleen ja ehkäistä venettä kallistumasta. Jälkimmäinen tehtävä on suunnittelijalle helposti hallittavissa. Sen sijaan veneen sortamisen ehkäisystä ja sen aiheuttamasta virtausvastuksesta ei vielä tänä päivänäkään tiedetä tarpeeksi. Lisäksi nykyisin on alettu käyttää erilaisia bulbeja, joiden vaikutuksesta kölivirtauksiin ei yleisesti tiedetä.

**Kuvassa 10** on esitetty painejakaumat köliprofiilissa, sekä mistä syntyvät kanto- ja vastusvoimat sekä kanto voiman vaikutuskeskiön sijainti.

Nähdään, että painenousupaineiden summa on vain noin 1/3 paineenemäpaineiden summasta. Voidaan sanoa, että pääasiassa köli saadaan imemällä estettyä sortamasta. Vastaavasti voidaan myös sanoa, että lentokoneet pysyvät pääasiassa ilmassa imemällä.

Kuvaan on piirretty myös kuvitteelliset virtaviivat molemmille puolille profiilia. Nähdään, että paineenemäpuolella se on voimakkaammin kaartuva. Jotta profiilin molemmilta puolilta tulevat vesipartikkelit olisivat samanaikaisesti profiilin takana, on paineenemäpuolella oltava suurempi virtausnopeus. Virtaustek-

niikan Bernoulin lain mukaan kun nopeus kasvaa, niin paine alenee nopeuden neliössä, mikä selittää suuren paineenemän.

Kölin vastus on noin 2–7% kokonaisvastuksesta siten, että suurilla nopeuksilla sen osuus pienenee, koska aaltovastus suurenee tällöin voimakkaasti.

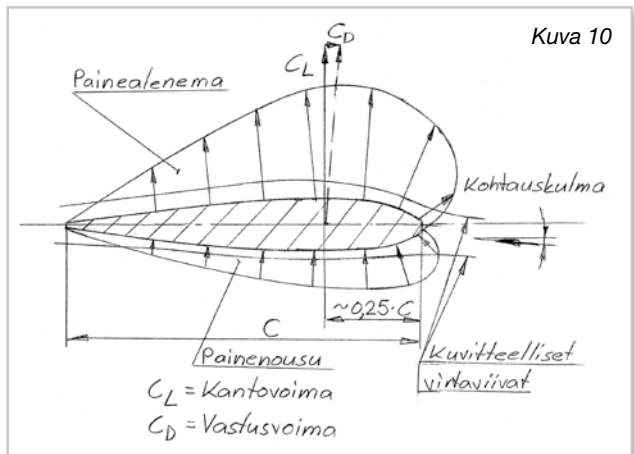
### Köligeometria

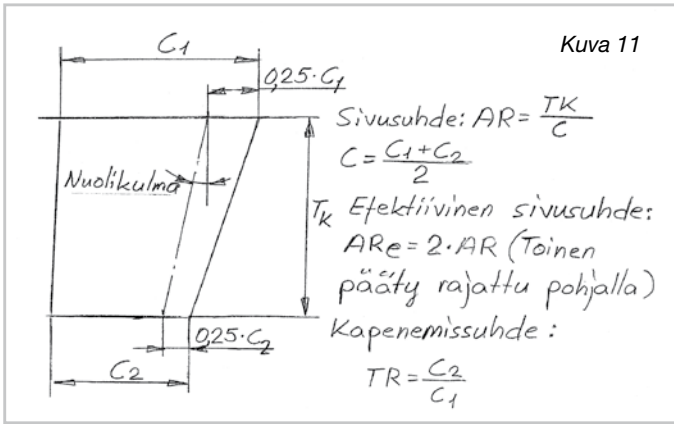
**Kuvan 11** mukaisesti määritetään kölin sivusuhte  $AR$ , kapenemissuhde  $TR$  ja nuolikulma. Voidaan sanoa, että mitä suurempi on sivusuhte  $AR$  (korkeus/leveys), sitä tehokkaampi köli. Kapenemissuhteen  $TR$  optimiarvo virtausteknisesti olisi 0,5, mutta jotta saadaan kölin alaosaan painoa, käytetään usein suurempaa arvoa.

Virtausteknisesti optimi nuolikulma kapenemissuhteella  $TR = 0,5$  olisi  $0^\circ$  ja suuremmilla kapenemissuhteilla jopa negatiivinen. Usein nuolikulma on noin  $20-30^\circ$ , jotta kölin massa ja painovoimavaikutuspisteet saadaan edullisesti taaksepäin. Bulbikölit ovat mahdollistaneet pienemmät nuolikulmat, koska bulbilla saadaan painopistettä taaksepäin.

### Köliprofiilit

Kölit suunnitellaan toimimaan luovissa pienillä kohtauskulmilla (n.  $2-3^\circ$ ) liiallisen sor-





tamisen välttämiseksi. Myötätuulessa kohtauskulma on 0°. Tällöin köleissä on ryhdytty käyttämään pienille kohtauskulmille ja 0-kulmille optimoituja profiileja, joille on tyypillistä kapeahko alkuosa. Sopivia profiileja ovat Naca-sarjojen 63, 64 ja 65 profiilit (ns. laminaariprofiilit).

### Kölin pohjamuoto

Tutkimusten mukaan tietyllä annetulle syvyykselle paras kölin pohjamuoto on vaakasuora taso. Muuten eräs hyvä pohjamuoto on katkaistu V-muoto sivuttaisilla pystykulmilla, noin 25°. Katkaisun sopiva leveys olisi noin 30–40% profiilileveydestä. Tällainen kölimuoto tehtiin s/y *Natinaan* syksyllä 2012.

### Takareunamuoto

Pyöristetty takareuna on huono takareunapaksuudella yli n. 3 mm, sillä sen aiheuttama turbulenssipyörteily lisää oleellisesti kölin vastusta. Tätä leveämmät takareunat kannattaa tehdä kohtisuoraan katkaistuun muotoon.

Ongelmana paksuissa takareunoissa ei ole itse takareunamuoto vaan se, että profiili on katkaistu, jolloin profiilin vastus voimakkaasti kasvaa. Erään tutkimustuloksen mukaan laskettuna aiheuttaa 7 mm:n takareuna verrattuna 3 mm:n takareunaan kokonaisvastuslisääntymisen, joka aiheuttaa

suuruusluokaltaan noin 0,05 solmun nopeusaleneman koko nopeusalueella. Jotta tämä saataisiin eliminoidua, pitäisi profiilimuotoa jatkaa, kunnes takareunapaksuudeksi tulee 3 mm tai ohuempi. Takareunan kaventaminen profiiliin takaosaa kaventamalla aiheut-

taa suurentuneen profiilivastuksen.

### Kölin pinta-ala

Kölin kantovoima kasvaa nopeuden neliössä, jolloin nopeammalle veneelle voitaisiin valita pienempi kölin pinta-ala. Koska suuremmilla veneillä on suuremmat runkonopeudet, voitaisiin niissä periaatteessa käyttää pienempiä pinta-aloja. Toisaalta tilastotutkimusten mukaan suurempien cruising- ja cruising/racing-veneiden syväykset ovat suhteellisesti pienempiä, mikä pienentää kölin tehokkuutta (AR-suhde alenee), minkä vuoksi kölin pinta-ala on toisaalta suurennettava. Myös kölin lateraalimuoto vaikuttaa kölin tehokkuuteen ja tarvittavaan pinta-alaan. Myös köliprofiili vaikuttaa. Näin ollen suunnittelija joutuu muodostamaan oman näkemyksensä kölin pinta-alasta (art of science). Erään julkaistun tilastotutkimuksen mukaan kölin pinta-alat (ilman bulbia) verrattuna kolmioituun purjepinta-alaan oli cruiser/racer-veneissä keskimäärin 3,5% ja hajonta +/- 0,75%.

Nopeissa racing-veneissä suurehköla syväyksellä käytetään alle 2,75%. Hyvin suurissa extreme-veneissä, kuten America's Cup ja VOR-veneet, käytetään jopa arvoa 1,5%. Näissä on myös bulbit. Hyvin nopeassa 49er-veneessä, jolla luovinoisuus on noin 11 solmua, on vain 1,3%.

## **Kölin painosuhte**

Kölin painolla lisätään veneen oikaisumomenttia, joka vastustaa veneen kallistumista. Erään tilastotutkimuksen mukaan 5–15 m:n veneille ilman bulbia oli saatu kölipainon ja veneen kokonaispainon suhtealueeksi 0,35–0,55 (keskimäärin 0,45). Tutkimuksessa ei ilmennyt riippuvaisuutta veneen koosta.

Seikat, jotka periaatteessa vaikuttavat kölipainosuhteeseen, ovat: Leveämmällä veneellä kölipainosuhte on alempi. Matlampi syväys lisää kölipainosuhdetta. Valurautakölin on oltava 5% painavampi kuin lyijykölin, jotta saadaan vedessä sama oikaisumomentti. Tyypillisen bulbikölin kokonaispaino on noin 10% pienempi kuin bulbitoman kölin, alentaen veneen painoa noin 5% ja märkäpinta-alaa noin 1,5%. Tällöin nopeus nousisi suuruusluokkaa noin 1% koko nopeusalueella. Myös tässä suunnittelija joutuu muodostamaan oman käsityksensä kölipainosuhteesta.

## **Valurauta-/lyijyköli**

Samalla oikaisumomentilla valuraudan profiilipaksuuden on oltava 1,65-kertainen verrattuna lyijyköliin. Paksumpi valurautaköli aiheuttaa veneelle kokonaisvastuslisäyksen vain noin 0,3–1% ja nopeuseron noin 0,2–0,5% nopeudesta riippuen, vähemmän suurilla nopeuksilla. Koska paksumpi valurautaköli on paksumpi alaosaltaan, aiheuttaa se suuremman alareunapyörteen. Vaikutuksista ei ole tutkittua tietoa.

Mainittakoon, että bulbiköleissä on alettu käyttää valurautaa kölissä ja lyijyä bulbissa. Syynä tähän on ollut lyijyn huono lujuus, joka ei ole riittävä pienillä kölipinta-alasuhteilla ja kapeilla profiileilla. Koska oikaisumomentti hoidetaan pääasiassa bulbilla, ei kölin massalla ole paljon merkitystä.

## **Peräsimen pinta-ala ja profiili**

Myös peräsinoimaan ja sen myötä pinta-alaan vaikuttaa veneen nopeus. Tyypillisen noin 10 m:n cruising/racing-veneen pe-

räsimen pinta-ala purjepinta-alasta on noin 1,5%, pienemmillä veneillä suurempi ja suuremmilla ja nopeimmilla veneillä pienempi. 49er-veneessä on vain 0,7% johtuen sen hyvin suuresta nopeudesta.

Peräsinpinta-alat ovat viime aikoina suurentuneet suuremmalla syväyksellä, jolloin myös sivusuhte lisääntyy, mikä myös tehostaa peräsintä, jolloin

- broutsiherkkyys vähenee,
- saadaan veneen sortoa vähennettyä (auttaa köliä),
- ohjattaessa riittävät pienemmät peräsin kulmat (alle noin 5 astetta), jolloin peräsimen vastus ei lisäänty.

Peräsinpinta-alaassa huomioidaan myös skegi. Tosin viime aikoina on skegistä luovuttu.

Mitään profiilisarjaa ei peräsimelle voi yksiselitteisesti suositella, koska peräsin joutuu toimimaan suurella kulma-alueella. Suunnittelija joutuu valitsemaan sen oman harkintansa mukaan, ja pitää sen salassa (art of science).

\*\*\*

## **Runkomuotojen viimeaikainen kehitys**

On alettu käyttää pystymäisiä keulamuotoja. Tällöin saadaan:

- Veneen pituuteen nähden pitkä vesilinja, joka lisää runkonopeutta. Vinon keulan keulaylitys ei lisää runkonopeutta yhtä paljon kuin pystykeula. Lisääntyneen märkäpinta-alan merkitys on vähäinen.
- Sisustusteknisesti vinosta keulasta ei juurikaan ole hyötyä.
- Vesilinjaan terävä keulamuoto, joka vähentää aallokkovastusta.
- Perämuodot ovat leveitä sekä vesilinjassa että kannella ja perän pohjamuoto on loiva, jolloin: Peräaallon aallonmuodostusvastus pienenee lisäen nopeutta keskisuurilla ja suurilla nopeuksilla. Takana olevan miehistön paino muuttaa vähemmän veneen pituussuuntaista trimmiä.

- Saadaan enemmän taakse kansi- ja säilytystilaa.

Tosin leveä perämuoto lisää märkäpinta-alaa ja kitkavastusta etenkin pienillä nopeuksilla, mutta edut ovat merkittävämpiä.

Aivan viime aikoina racing-veneisiin on kehitetty rungon peräosaan vesilinjan yläpuolelle palle (kantti), jolla saadaan perään leveä vesilinja ilman kansileveyden levitystä (esim. VOR-veneet). On mahdollista, että tämä muoto yleistyy myös cruising-veneissä.

### Aallokkovastus

Aallokko lisää vastusta ja pienentää nopeutta kryssissä ja slöörissä. Reippaassa aallokossa (1,5–2 m) nopeusalenema voi olla suuruusluokaltaan 10%. Pienempi veneen

pituussuuntainen hitausmomentti (kevyempi keula, perä ja masto) vähentävät aallokkovastusta. Eli ankkuri pois keulasta ja perämoottori pois perästä kisaan lähdetessä.

### Isopurjeen puomiliikki

Uusissa venetyypeissä trendinä on ns. lentävä puomiliikki. Sillä on paremmat mahdollisuudet säätää purjeprofiilin syvyyttä (latistaa) purjeen ala- ja keskialueella. Myös vanhalle venyneelle purjeelle saadaan parempi mahdollisuus latistaa, koska puomiliikkiköysi ei rajoita säätöä.

Jotta takahela liukuisi mahdollisimman helposti, voi sen kohdalla olevan liikkiuran voidella väröttömällä vanttiruuvirasvalla (esim. Biltemasta).

## Kari Ainesranta muistoissamme

Seuramme jäsen Kari Ainesranta menehtyi vaikeaan sairauteen joulukuun alussa 2012 53-vuotiaana. Kari liittyi SPS:an 2008, mutta ehti suhteellisen lyhyestä jäsenyydestä huolimatta tutustua hyvin seuraan ja sen toimintaan sekä ystävyytyä monen purjehtijan kanssa. Muillekin hänen pitkästä hahmostaan keltaisessa takissa ja lippalakissa tuli tuttu näky Sirpalesaaren telakalla ja kallioilla ja ykkösponttonilla kelluvan Vindö 30 *Khululilen* sitloodassa.

Kari vaikutti SPS:n elämään itse asiassa jo vuosia ennen seuraan liittymistään, sillä 1990-luvulla uutta ravintoloitsijaa valitessa hän alan ammattilaisena suositteli tuolloin hallituksessa toimineelle ystävälleen Matti Rautiolle A&S Ravintoloita. Hän itse oli huippuluokan kokki, joka työskenteli mm. Ranskassa sekä Helsingissä ravintola Eli-tessä ja Lyonissa. Karin aikana Lyon valittiin



Kari kesällä 2012. Kuva Matti Rautio.

kaksi kertaa peräkkäin Suomen parhaaksi ravintolaksi. Hänellä oli myös viinien tuontiagentuuri.

Sanavalmista ja huumorintajuista *Khululilen* kipparia jäi lähimpien lisäksi kaipaamaan monen SPS:n veneen miehistö ja laaja ystäväpiiri. Innokkaan puuvenemiehen tie jäi liian lyhyeksi.

---

# PARI PIENTÄ JUTTUA SIRPALESAARESTA

---

*kapteeni koukku*

## TUTUT MUODOT MUTTA OUDOT KIRJAIMET

Viime juhannusaattona oli eräässä helsinkiläisessä päivälehdessä koko sivun juttu, jonka pääosan täytti kartta Helsingin keskustasta. Kartassa oli tavallisen kartta-aineiston lisäksi 67 erikseen numeroitua kohdetta ja vieressä luettelo em. kohteista. Jos katsoi karttaa tarkemmin, huomasi, että tekstit olivat jotenkin kummallisia, osa kirjaimistakin oli oudon näköisiä. Kohdelista oli tosi arvovaltainen, ensimmäisenä oli presidentinlinna, sen jälkeen tulivat eduskuntatalo, kaupungintalo, valtioneuvoston linna, viidentenä valtioneuvoston juhlahuoneisto (Smolna) ja kuudentena ulkoministeriö.

Jos jaksaa katsoa tämän jutun yhteydessä olevaa karttaa (s. 34–35) ja vaikka ei aakkosista ihan selvää saisikaan, voi huomata, että kovasti Sirpalesaaren näköinen saari on saanut kohdenumeron 49. SPS:n kotisaari onkin päässyt itseään parempaan seuraan.

Yleensä edellä mainittujen karttojen kaltaiset asiakirjat eivät paljoa julkisuudessa liiku, niitä säilytetään yleensä erinimisten esikuntien strongbokseissa ja käsitellään sälekaihtimet alhaalla. Reilut parikymmentä vuotta sitten ilmeni kuitenkin Lappeenrannasta itään olevalla alueella eräänlaista epäjatkuvuutta, ja niinpä Helsinkiä esittävä

kartta liiteluetteloiheen lähti omille teilleen ja päättyi vihdoinkin Helsingin Sanomien sivulle.

Itse kohteet ovat kuin suoraan vanhasta klassikosta ”Vallankaappauksen käsikirja”, eli valtiovallan keskeiset toimipakat, posti, lennätin, pankit, radio, televisio, liikenne, infrastruktuuri, esikunnat, teollisuus ja muu sellainen. SPS on päässyt tähän listaan telakkansa ansiosta. Vallattaessa maata, jossa on laaja saaristo, tarvitaan paljon pieniä aluksia sitä valvomaan ja huoltamaan ja pienet alukset tarvitsevat pienen telakan, juuri sellaisen kun Sirpalesaari oli. Tässä on nimenomaan kysymys siitä mikä oli, koska em. kartta on päivitetty 1989, jolloin Sirpalesaareissa oli vielä vanha kunnon vetotelakka.

Ja vaikka parikymmentä vuotta sitten epäjatkuvuutta vähän esiintyikin, ei ole syytä huoleen, päivitystä on senkin jälkeen varmasti jatkettu. Voitte olla varmoja, että jonnain kauniina kesäpäivänä 90-luvulla (sen jälkeen kun vetotelakka oli vaihdettu torninosturiin) Sirpalesaareen tuli pari harmasiin gabardiinihousuihin, pehmeisiin nahkakenkiin, pikeepaitaan ja aurinkolaseihin pukeutunutta herrasmiestä, jotka puhuivat englantia kylmää olutta terassilla nautiessaan. Jossain vaiheessa toinen miehis-



tä lähti etsimään käymälää telakkakentän suunnalta, varmisti torninosturin nostokyvyn vessaa etsiessään ja palattuaan toverinsa luokse valitti, ettei löytänyt miestenhuonetta. Sen jälkeen he tiedustelivat asiaa kohteliaasti tarjoilijalta, joka neuvoikin tien oikeaan paikkaan...

Vaikka useat kartan kohteet olivatkin ihan oikein määriteltyjä aatellen maan ja kaupungin haltuunottoa, joukossa on muutamia kohteita, joitten pääsy kartalle osoittaa, etteivät tiedusteluorganisaatioitkaan ole täydellisiä. Listalla on mm. Suvilahden voimalaitos, jonka kattilat kylmenivät ja turbiinit pysähtyivät lopullisesti jo 1970-luvulla. Harakan saari oli merkitty kohteena ”Puolustusvoimien entinen koelaboratorio”, joka kartan päivityksen aikana oli jo toistakymmentä vuotta ollut sukankutojien ja muiden taitelijoiden omana pikku kolhoosina.

Samoin valtionneuvoston juhlahuoneiston (Smolna) oleminen listalla saattaa herättää ihmetystä, mutta syynä on varmaan rakennuksen korkonimi ja muu menneisyys. Bolseviikeillä (se Leninin poppoo) oli Pietarissa lokakuun 1917 vallankaappauksen aikaan päämajana Smolna-niminen palatsi (entinen aatelisten tyttöjen koulu). Helsingissä kapinan aikana punakaarti (se Kullervo Mannerin ja myöhemmin Otto-Ville Kuusisen poppoon sotilaallinen siipi) perusti esikuntansa rakennukseen, joka sai pietarilaisen esikuvansa mukaan kutsumanimen Smolna. Ennen itsenäistymistä ja kapinaa rakennus oli ollut (venäläisen) kenraalikuvernöörin virkapalatsina, joten pikku hiljaa alkaa tulla ymmärrettäväksi, että se oli Helsingin valtaamista suunnittelevien listalla. Leninin ja punakaartin perinteiden katsottiin varmaan velvoittavan tulevissakin tilanteissa...

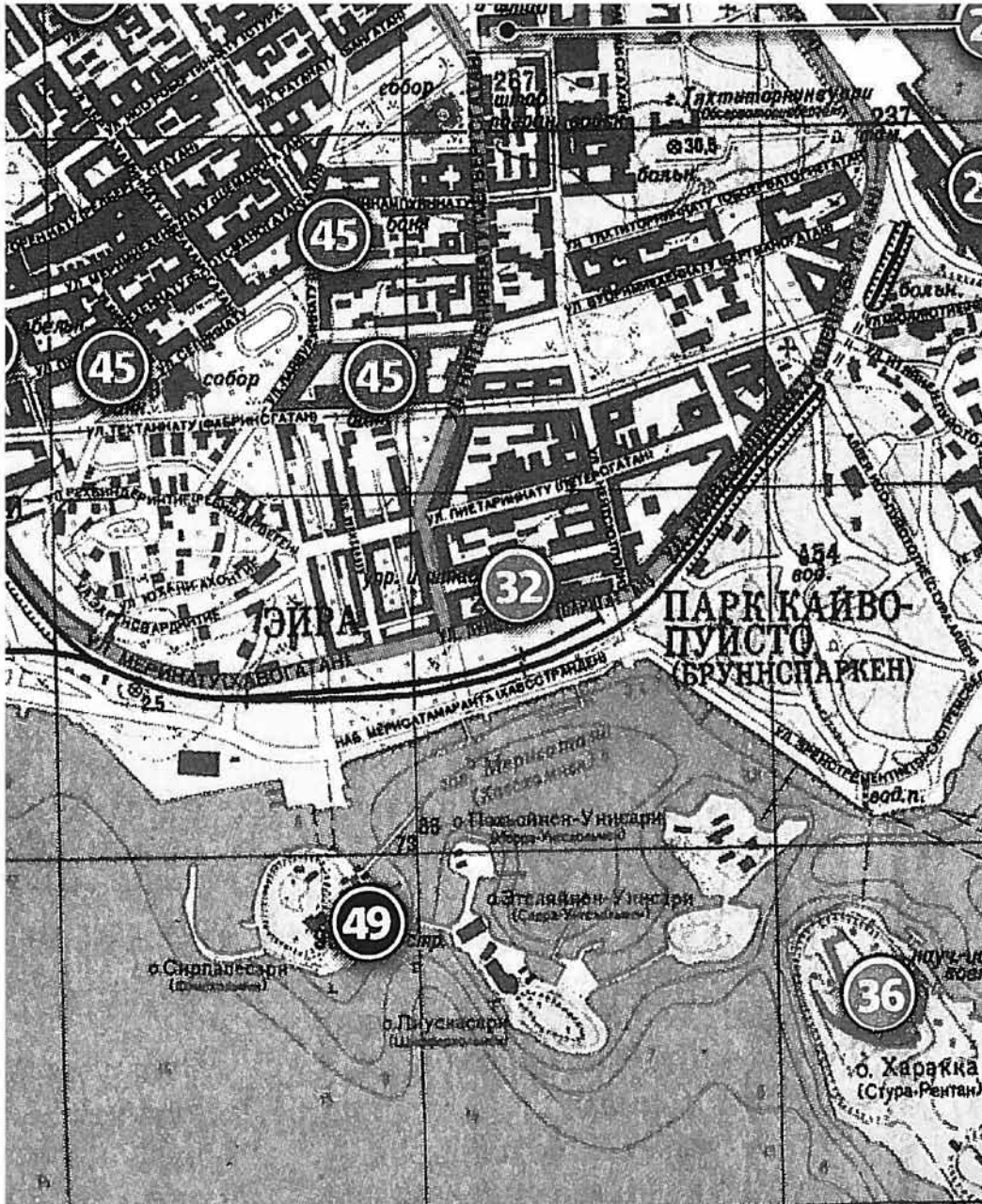
## **ENTÄ JOS...**

Vaikka elämmekin syvintä mahdollista rauhan aikaa eikä mitään uhkaa ole mistään suunnasta ainakaan näkyvästi tulossa, väisän mielikuvitustani sen suhteen mitä tapahtuisi, jos em. kartalle (tai sen päivitetuille

painoksille) tulisikin äkkiä käyttöä. Ja nimenomaan sen suhteen, mitä Sirpalesaareissa tapahtuisi. Nykyään, kun korostetaan iskun strategista luonnetta ja suorituksen nopeutta, niin voidaan lähteä siitä, että maan ja kaupungin valtaamista tekevät joukot vain yht’äkkiä olisivat tulossa Sirpalesaareen. Jos telakkaa pidettäisiin todella tärkeänä, voisi kyseeseen tulla useasta eri suunnasta tuleva hyökkäys. Mustiin kumipukuihin pukeutuneet miehet tulisivat merestä loivaa rantaa pitkin, toiset tulisivat ilmasta laskuvarjoilla. Lisäksi joku porukka voisi olla tulossa Suomen puolelta Karusellin rannalta, osoitella AK-74:illa ja RGP-seiskoilla ja melua uhkaavasti.

Kuvitellaan, että on kesäaika ja saareissa on normaaliin tapaan seuralaisia. Mitä tehdä? Merestä tulevia kannattaa varoittaa, että rantakallio on todella liukas (johtuen Suomenlahden voimakkaasta limoittumisesta ja ravinnepitoisuudesta (= paskaisuudesta)). Sitä, mistä sotkut ovat peräisin, ei ehkä kannata siinä tilanteessa ottaa tulijoiden kanssa puheeksi. Maahanlaskujoukoille voi koittaa kertoa, että ohjailisivat itsensä alas niin, etteivät osuisi veneiden mastoihin, koska silloin mastonpäiden instrumentit ovat vaarassa vaurioitua, ja jos ehtii, voi vielä täydennyksenä kertoa, että Brookes & Gateshouset maksavat todella paljon eivätkä Vindeksitkään ihan ilmaisia ole. Suomen puolella hosuvia voisi rauhoittaa vaikka käyttäen megafonia tai huutotorvea (löytyy kilpailulautakunnan konttorista) ja kertoa, että yhteyskaatteri ajaa puolen tunnin välein ja että varaavat sopivaa rahaa käteismaksuun (koska tulijoilla ei välttämättä ole 10 matkan sarjalippua kausikortista puhumattakaan).

Sen jälkeen kun vieraat ovat päässeet saareen, voi tulla eteen muita käytännön kysymyksiä, joista voi olla hyvä valistaa vieraita. Mikäli tulijoilla ei ole omaa muonahuoltoa mukanaan (eikä varmaan olekaan, jos kyseessä on kevyet iskujoukot, joilla on mukana vain välttämättömin), kannattaa mainita Ravintola Saaren tarjoavan edullisia ruo-



28

## Keskeiset kohteet, joihin Neuvostoliitto olisi iskenyt

2



### Hallinto

- 1 Presidentinlinna
- 2 Eduskuntatalo
- 3 Kaupungintalo
- 4 Valtioneuvoston linna
- 5 Smolna
- 6 Suomen ulkoministeriö

36 Puolustusvoimien entinen koelaboratorio

### Teollisuus, telakat, voimalaitokset

- 46 Työministeriö
- 47 Metallitalo
- 48 Telakka
- 49 Sirpalesaaren telakka
- 50 Sinebrychoffin panimo
- 51 Nokian kaapelitehdas
- 52 Salmisaaren voimalaitos
- 53 Nokian kaapelitehdas
- 54 Enso-Gutzeitin pääkonttori
- 55 Hanasaaren voimalaitokset
- 56 Suvilahden voimalaitos ja kaasukellot
- 57 Elintarviketeollisuuden tuotantolaitoksia
- 58 Wärtsilän tehdasalue
- 59 Rakennusviraston konepaja
- 60 Arabian tehtaat

Kartta kantakaupungin eteläosasta ja lista osasta kohteista, joihin Neuvostoliitto olisi iskenyt. Sirpalesaari nro 49 kartan alalaidassa. Julkaistu Helsingin Sanomissa kesäkuussa 2012.



ka-annoksia ja virkistäviä juomia. Purjehtijan annoksesta ja pursioluesta ei kannata mainita mitään, koska ne ovat vain jäsenille vieraita. Lisäksi voi olla hyvä mainita, (ainakin jos joukossa on paljon miehistöä), että ves-saa käytettäessä on seisten tarpeita tehtä-essä syytä nostaa istuinrenkas pystyyn, että pysyy siistinä seuraavallekin käyttäjälle. Samoin voi olla syytä neuvoa, että wc-istuimen renkaan päällä istutaan, ei seistä.

Jos joukoilla ei ole mukana suihkuteltaa eikä kylpytynnyriä ja he sattuvat osumaan suihku- ja saunatiloihin, voi olla hyvä mainita, että saunan käyttöä ajatellen pitää ensin hankkiutua seuran jäseneksi, sen jälkeen lunastaa avain toimistosta, joka ei valitetta-vasti ole nyt auki eikä jäsenyyssprosessikaan etene, kun kesällä ei ole hallituksen kokous-ta jossa uudet jäsenet voitaisiin hyväksyä.

Ottaen huomioon vierailun oleellisen ta-voitteen eli telakointikapasiteetin saamisen valtaajien käyttöön, voi olla syytä kertoa ys-tävällisesti torninosturia pitkin ylös katsele-ville, että nosturia saavat käyttää vain telak-karyhmän tietyt jäsenet (ei ole syytä mainita nimiä, vaikka vieraat sitä tivaisivatkin), ja että kaikki asianomaiset ovat jossain kaukana purjehtimassa eikä ole tietoa koska he palaavat. Lisäksi nostoja tehdessä on aina oltava mukana myös nostoryhmä, joita hei-täkään ei ole paikalla. Siitä, missä nostova-rusteet, ohjainlaatikko ja pääkytkimet ovat, ei kannata olla tietoinen. Asiasta keskustel-taessa ei kannata edes vilkaista pajan suun-taan.

Voi hyvin olla, että edellä mainittujen asi-oiden kertominen saattaa vieraat henkises-ti ja ehkä fyysisestikin epävakaaseen tilaan, jos osoittautuu, että telakointimahdollisuut-ta, jonka vuoksi he ovat saareen tulleet, ei olekaan käytettävissä. Tässä tilanteessa kannattaa horjuttaa lisää vieraiden henkistä tasapainoa kertomalla, että ”Sirpalesaaressa on jo omasta takaa Maanalainen armei-ja (MA), joka on ihan riittävän vaivalloinen ja ennakoimaton”, ja ilmoittaa sen perusteel-la että ”ei täällä oikeastaan enää lisää muita armeijoita tarvittaisi”. Tässä tilanteessa to-

dennäköisesti paikalle aineellistuu tiedus-telu-upseeri (vieraiden kaltaisessa joukos-sa on aina mukana tiedustelu-upseeri), joka aloittaa ehkä ankarankin kuulustelun. Tästä ei pidä pelästyä, vaan voi olla hyvä koros-taa Maanalaisen armeijan salaista ja mystis-tä luonnetta, josta kukaan ei oikein tiedä mi-tään. Kysymykset voivat myös koskea MA:n tukikohtia, valmiutta, varustusta, vahvuut-ta, johtoa, komentosuhteita, ehkä taisteluj-aotustakin. Em. kysymysten suhteen kan-nattaa olla täysin tietämätön ja jos on pakko jotain kertoa (tiedustelu-upseerit ovat usein hyvin malttamattomia), voi mainita, että MA:han ilmeisesti kuuluu ainakin entinen tel-lakkamestari Väiski, koska hän ainakin syk-syisin käyttää vajan lounaispäässä hioma-konetta, vaikka onkin ollut edesmenneenä jo pitkään... Ei pidä myöskään yllättyä, jos vieraiden poliittinen upseeri (politruck) kerää kaikki joukot ympärilleen ja alkaa posmottaa jotain miehilleen. Voitte katsoa saaneenne erävoiton, koska Maanalaisen armeijan ole-massaolosta ei ehkä ole ollut mitään mainintaa taistelukäskyssä ja asia on vieraille yllätys. Yllätykset ovat aina vieraille epämiel-lyttäviä, koska ne voivat tietää lisää yllätyk-siä ja johtaa pahimmillaan hyvin suunnitel-lun miehitysoperaation epäonnistumiseen.

Mikäli vieraat jostain syystä pyrkisivät menemään vajaan, on ilmoitettava erittäin tiukasti ja yksiselitteisesti, että ”sinne ei sit-ten mennä palavien savukkeiden kanssa”. (Ei kannata mainita, että ainoa poikkeus oli Holopaisen Eero, tuskin olisivat tunteneet). Myöskään vajan ja Maanalaisen armeijan välistä yhteenkuuluvutta ei ole syytä paljas-taa, vaan jättää vieraat myös tässä asiassa epä tietoisuuden varaan.

Myös toisesta asiasta on oltava tiukka. Jos vieraat, pyrkiessään varmistamaan saa-ren etelärannan mahdollista vastaiskua var-ten, sijoittuvat ja varustavat vajan meren puolella olevan naisten huoneen omiin tar-koituksiinsa, on heille äärimmäisen päättä-västi ilmoitettava, että em. tila on tarkoitettu ensisijaisesti naisten käyttöön ja toissijai-sesti lyhytaikaiseen käyttöön eikä missään

nimessä mihinkään pysyvään oleskeluun, eikä niin ollen myöskään saa turmella sen tasapainoista olemusta millään sepelissäkeillä eikä teräslevyillä. Naisten asemaa voi korostaa muistuttamalla vieraille, että ”kuningas (ent. jaarli) Birger julisti naisrauhan jo vuona 1316”, joten asian ei luulisi olevan mitenkään uusi eikä pitäisi olla kenellekään vähänkään sivustystä saaneelle epäselvä.

Näitten esimerkkien mukaisten toimintatapojen perusteella voi yrittää tehdä vieraiden elämän sen verran vaikeaksi, että he pian kyllästyvät ja lähtevät pois. Merijalkaväen erikoismiehet vetävät harmistuneina kumipuvut päälleen ja menevät takaisin mereen loivaa rantakalliota pitkin, Suomen puolelta tulleet asettuvat parijonoon saaren puoleiselle ylikulkulaiturille ja odottavat kärsimättöminä jalkojaan nostellen, että kello tulisi puoli ja he pääsisivät takaisin sinne mistä tulivatkin. Myös ylpeitten ja itsetietoisten maahanlaskujoukkojen täytyisi alentua toiminaan tavallisen jalkaväen tapaan ja asettua parijonon hänille odottamaan poiskuljetusta *Nihdillä*.

No, tämä nyt oli vain tällöinen ajatteluharjoitus, jonka en koskaan soisi toteutuvan eikä se ehkä ihan näin menisi, mutta seuraavassa jutussa olikin sitten ihan tosi kyseessä ja vaikka se olikin yksittäistapaus, niin siinäkin saattoi olla takana edellisen jutun alussa jutun alussa mainittu kartta ja sen sisältö.

## TAPAUS NILO

Sirpalesaaren aallonmurtajalla on 1990-luvun alussa paikka *Nicolyn*-nimisellä veneellä, joka oli 1960-luvulla mahogista ja pronssista rakennettu klassisen kauden kaunis Enderleiner. Veneen omistaja oli kolmannen polven SPS:läinen Ville Erkkilä, joka mainittiin edellisessä *Pursi*-lehdessä olleessa, laivojen kaappauksia käsitelleessä jutussa. (Ville on *Volynetsin* kaappaja ansioituneen Emil Erkkilän pojanpoika.)

Tullessaan syyskuun 1. päivänä 1992 veneelleen aallonmurtajalle Ville huomasi, että vene oli poissa. Siis ihan yksinkertaisesti

ti se ei ollut siellä missä sen olisi pitänyt olla, ei omalla paikallaan eikä missään muuallakaan. Kylmävä johtopäätös oli, että joku/jotkut olivat sen varastaneet ja ajaneet pois.

Niinpä Villelle alkoi muutaman päivän mittainen tuskainen ajanjakso, jona aikana *Nicolyn* etsi Villen ja hänen kavereidensa lisäksi Finnairin lentokerho (ilmasta koko etelärannikon), Merivoimat ja kauppalivat (mereltä) huolintaliikkeet (omilta toimialueiltaan), Suomen rajavartiosto ja vasta(uudelleen)itseenäistyneen Viron rajavartiosto. Virolaisia onnisti, *Nicolyn* löytyi Lehtman satamasta Hiidenmaalta. Lisäksi virolaiset saivat kiinni (yhden) tekijöistä, mutta ainakin veneessä olleiden varusteiden mukaan varkaita saattoi olla enemmänkin.

Kiinni saatu oli (siinä vaiheessa jo entisen) Neuvostoliiton punalippuisen Itämerenlaivaston upseeri Alexander Popov, joka kiinnioton jälkeen kuulusteluissa kertoi todellisia kurpitsavaunutarinoita siitä kuinka oli veneeseen joutunut ja kuinka oli päättänyt ykskaks purjehtia sillä Amerikkaan. Todellisuudessa kyseessä oli ihan kunnolla valmisteltu ja tiedusteltu yksittäisen ammattisotilaan tekemä operaatio. Asianomainen oli nähty edellisenä sunnuntai *Sirpalesaaren* valmistelemissa keikissa. Veneestä löytyi myöhemmin noin 2 kiloa erilaisia avaimia ja tiirikoita, joilla olisi auennut useampikin lukko, merikartat Tanskaan asti, ruotsalaisia purjehdusoppaita ja muuta matkalla kohti länttä ja vapautta tarvittavaa.

Keikka olisi voinut vaikka onnistua, mutta Alexilla ja kavereillaan oli huono tuuri. *Nicolyn* isonpurjeen fallin sakkeli petti, stooria tuli alas ja kaikki tietävät, että harva vene (eikä ainakaan 60-lukuinen Enderleiner) luovii pelkällä rullagenualla vasten tuhtia etelätuulta Pohjois-Itämerellä. Koska matka ei edennyt, oli pakko mennä suojaan Lehtmaan, jossa kävi käry ja Alexin matka jatkui ensin paikallisella miekkataksilla ja lopulta yli lahden laivalla päätyen Katajanokan lääninvankilaan...

Ville & Cie kävivät sitten hakemassa omansa pois, kirjasivat vauriot ja sen jälkeen alkoivat vakuutusyhtiö Pohjolan kus-



*Nicolyn saattamassa sen jälkeen, kun Alex on pidätetty ja Ville & Cie ovat ottaneet taas aluksen haltuunsa. Kuvassa näkyy selvästi, kuinka räivittömästi stooraa on puomilla ja miten fendarit ovat kuin huolimattoman halot liiterissä.*

tantamat korjaustyöt. Punalaiivaston antama kalustokoulutus oli ilmeisesti ainakin avomeriristeilijän osalta ollut puutteellista, koska veneessä oli paljon osaamattomuudesta johtuvia vaurioita. Varvaslistat irti, keulakaide hajalla, vaihdelaatikko sekaisin ja öljyt pilssissä, maakariuudet purjeet oli pilattu yms. pikku vahinkoa. Lisäksi Villen mukaan vene oli sotkettu ruualla. (Vertaa edellisessä *Pursi*-lehdessä ollutta juttua *Volynetsistä*, missä kunnossa sen ruuma oli kun virolaiset sen 1980-luvulla saivat. Elleivät kyseessä olisi yksittäistapaukset, voisi olla aihetta luulla, että kyseessä oli neuvostolaivastolle ominainen piirre sotkea laiva ruualla sen sijaan että söisivät sen).

Sitä, mikä sai ylpeän punalaiivaston upseerin suuntaamaan hyökkäyksensä Sirpalesaareen, voidaan vain arvailla, mutta mahdollista ei suinkaan ole, että jossain esikuntaharjoituksessa nuorempi luutnantti A. Povov on saanut suunnitella Sirpalesaaren telakan haltuunottoa, ja sitten kun sekä punalippu että ylpeys katosivat alta, tuli mieleen kokeilla ihan käytännön tasolla esikuntaharjoituksessa suunniteltuja asioita ajan-

kohtaan ja henkilökohtaiseen tilanteeseen soveltaen. Mene ja tiedä.

Joka tapauksessa tämän sattumuksen jälkeen SPS:ssä ollaan säästytyt enemmiltä varkauksilta. *Nicolyn* tapauksesta on Villen ansiokas juttu SPS:n vuoden 1993 vuosikirjassa, johon Ville kirjasi myös muutamia kokemuseräisiä neuvoja siitä, miten tuollaiset tapahtumat voi välttää. Niitä olivat mm.

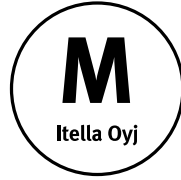
- Älä jätä veneeseen koneen tai päääkytkimien avaimia. (Jos moottori ei käynnisty, varas tuskin lähtee pelkillä purjeilla.)
- Piilossa oleva lisäatkaisin käynnistysvirtapiiirissa myös hidastaa varasta.
- Hanki varashälytys veneeseen. Kustannus on pieni verrattuna niihin mitä syntyy, jos vene varastetaan. Hälyttimen ääni pelästyttää varkaat ja voi saada ulkopuoliset kiinnostumaan asiasta.

*Tämän tärinän lähdeaineistona on Helsingin Sanomat kesäkuulta 2012, internetin ihmeellinen maailma, oma mielikuviutus, SPS:n vuosikirja vuodelta 1993 ja Ville Erkkilän haastattelu tammikuulta 2013.*

# TAPAHTUMIA 2013

- Talvipäivä su 3.3. klo 12–15
- Ensiapukurssi la-su 9.–10.3.
- Kevätkokous ke 20.3. klo 18
- Matkapurjehtijoiden illanvietto maaliskuussa ja syksyllä
- Lipunnosto ke 1.5. klo 13
- Vierailu Meripelastusseuran tukikohtaan toukokuussa
- Sammutinkatsastus keväällä
- Buffetti Sirpalesaarella veneenkunnostajille keväällä ja syksyllä (viikonloppuisin)
- Kevättalkoot ma 3.6. klo 17
- Grilli-illat Sirpalesaarella alku- ja loppukesällä
- Juhlaviikonloppu elokuussa: pe 16.8. ravintola Saarella jäsenille kekkerit ja la 17.8. brunssi
- Juhla-eskaaderi 31.8.–1.9.
- Syystalkoot ma 9.9. klo 17
- Lipunlasku pe 27.9. klo 18.30

Tapahatumatiedot tarkentuvat verkkosivuille:  
[www.suomalainenpursiseura.fi](http://www.suomalainenpursiseura.fi) > Toiminta.  
Tervetuloa mukaan!



*SPS:n ensimmäinen seuramaja Nihtisaassa, vasemmalla Sompasaari ja taustalla Mustikkamaa. Rakennus paloi 1939 ja Nihtikin jäi aikanaan Sompasaaren satamalaajennuksen alle. SPS muutti uuteen tukikohtaan Sirpalesaareen vuonna 1961. Kuva Helsingin kaupungin museo, Sääski Oy, 1930.*