

PURSI

Suomalainen Pursesseura

3/2012



Eskaaderi Tågholmeniin 1.–2.9.2012
Syystalkoot Sirpalesaassa 10.9.2012 klo 17
Lipunlasku 28.9.2012 klo 18.30



Tervetuloa Lipunlaskuun!

A&S Ravintolat ja Ravintola Saari toivottavat kaikki pursiseuralaiset tervetulleiksi perinteiseen Sirpalesaaren Lipunlaskuun pe 28.9.2012 klo 19.00.

Ravintola Saari tarjoaa SPS:n jäsenille Lipunlaskun menun 1/2 hintaan ja lisäksi tarjolla on erikoishintaisia juomia!
KAIKKI MUKAAN!

Lipunlaskun Menu

Syksyinen Aperitiivi

Alkupalapöytä & Pääruoka & Jälkiruoka

25 €/hlö (Lapset 10 €/4-12 v.)

Pöytävaraukset pe 21.9. mennessä:

p. (09) 7425 5566 / sales@asrestaurants.com

Nyt tuulta purjeisiin ja kaikki joukolla Lipunlaskuun!



- The Best of Summer by the Sea -

**Lämpimästi Tervetuloa
Hyvän Tuulen Saareen!**

Toivottavat:

Anne & Sakari sekä koko Saaren tiimi

www.asrestaurants.com

PURSI

Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

Vastaava päätoimittaja

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

Ilmestymisaikataulu 2012

Nro	Aineistopvm	Ilmesty
4	15.10.	vko 46

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

Toimisto on avoinna syyskuun loppuun Sirpalesaareissa ti klo 17.10–19.50 ja Kankurinkadulla to klo 10–14, lokakuun alusta Kankurinkadulla ti klo 17–19 ja to klo 10–14

Pankkiyhteys:

FI54 1018 3000 0760 28
Viitenumero on aina annettava maksettaessa.

PURSI 3/2012 SISÄLTÖ

Pääkirjoitus	4
Telakka tiedottaa: veneiden nostot	5
Tapahtumia	6
100-vuotisjuhla 2013	7
Vartiointi loppukaudella	7
Yhteysveneet täyttävät vuosia.	8
Buffetti auki Sirpiksessä	9
Purjevenetekniikkaa, osa 1	10
Uusia merimuseoita lähivesillä	14
Pari pientä ohjetta	19
Yhteysveneiden syysaikataulu	20

SPS:n uusia jäseniä:

Samu Anttila	Anne Nahkala
Laura Björk	Liisa Perttula
Anna Keto-Tokoi	Minna Pitkänen
Tuomas Korpela	Timo Pulkkinen
Riku Linna	Pekka Ristellä
Anneli Markovaara	Joonas Siltala

Tervetuloa joukkoon!

Kannen kuva:

Tägholmenin uusi laituri kesäkuussa 2012.

Kuva Pilvi Vainonen.

Pääkirjoitus



Tämän lehden kansikuvaksi oli helppo valita kesän ehdoton ilonaihe eli Tågholmenin uusi laituri. Tukevaan ja turvalliseen laituriin kiinnittyessä ja sitä kävellessä tulee edelleen joka kerran mieleen: Jo oli aikakin! Puhun varmasti kaikkien seuralaisten puolesta esittäessäni suuren kiitoksen Tägis-isännille ja kaikille laituritalkoisiin osallistuneille!

Kovinkaan lämpimiä päiviä ei tänä kesänä saatu, mutta hyvänä puolella tuulta riitti. Monet venekuntamme se kiidatti pitkillekin reissuille. Kesän kuulumisia on mukava vaihtaa tulevissa tapahtumissa, joita ovat grilli-ilta, eskaaderipurjehdus Tågholmeniin, syystalkoot sekä syyskuun huipentava lipunlaskujuhla. Eskaaderin ohjelmasta on pian tulossa lisätietoa verkkosivuillemme, ja ravintola Saaren lipunlaskubuffettiin voi jo ilmoittautua.

Ensi vuoden 100-vuotisjuhlaan valmistautuminen käynnistyy loman jälkeen täydellä puhdilla. Juhlavuoden hankkeet ovat edistyneet hyvin ja tulevat tärkeät päivämäärät kannattaa panna korvan taakse jo nyt. Ne löytyvät tästä lehdestä samoin kuin tämän

syksyn ajankohtaiset tiedot veneiden nostoista sekä vartioinnista. Lokakuun alussa yhteysvene siirtyy syysaika-tauluun ja toimisto muuttaa kokonaan Kankurinkadulle, aikataulu ja avoinnaoloajat ovat myös tässä numerossa.

Seuran veneet *Nihti* ja *Mikko Pitkäniemi* juhlivat kumpikin pyöreitä jo tänä vuonna. Näitä kaikille tuttuja syntymäpäiväsankareita esitellään lehdessä hieman tarkemmin, ja vielä kauemmas ajassa taaksepäin vie Maarianhaminan ja Tallinnan uudistuneita merimuseoita käsittelevä juttu.

Tässä *Purressa* alkaa myös Hannu Sarvanteen kirjoitussarja purjevenetekniikasta. Tulossa on monia mielenkiintoisia aiheita liittyen mm. virtauksiin, veneen muotoihin ja materiaaleihin. On hienoa, että asiantuntija jakaa tietoutaan muillekin, siitä kiitos Hannulle.

Toivon kaikille kuuluun kauniita syyspurjehduspäiviä ja hyvää yhteistä mieltä 2013 juhluvoiteen valmistautuessa!

Pilvi Vainonen

Telakka tiedottaa

3.8.2012

Veneiden nostot 2012

Nostot suoritetaan viikoilla 37–40 siten, että viikolla 37 nostetaan yhtenä ja viikolla 38 kahtena arki-iltana sekä viikoilla 39–40 kolmena arki-iltana alkaen viimeistään klo 17 ja jatkuen tarpeiden ja olosuhteiden mukaan. Ensimmäinen nostopäivä on keskiviikkona syyskuun 12. päivänä. Viimeinen iltanostopäivä on 5.10.

Tämän jälkeen nostetaan veneitä vielä kahtena lauantaina eli 6.10. ja 13.10. Muina aikoina sopimuksen ja hinnaston mukaan.

Telakan ilmoitustaululla on jokaiselle nostopäivälle oma listansa. Listaan voi merkitä veneitä sen verran kuin listassa on rivejä. Ylimääräiset lisämaksusta resurssien salliessa.

Veneet on ilmoitettava listalle **viimeistään 2 päivää ennen nostopäivää**.

Nostojärjestyksestä päätetään ennen töiden aloitusta. Järjestys merkitään listaan nähtäväksi.

Mikäli vene omistajasta riippuvista syistä ei ole ollut nostettavissa ilmoitettuna iltana, on omistajan ilmoitettava se **uudestaan** jollekin myöhäisemmälle listalle.

Telakasta (tai säästä) aiheutuneet nostopäivien siirrot pyritään ilmoittamaan samana iltana sekä suullisesti että ilmoitustaululla.

Lisätietoja numeroista 0400 211100 / Jussi Auvinen ja 050 63780 / Pekka Markkanen.

Telakoinnin nopeuttamiseksi:

- varmistu, että venepukkisi on kunnossa ja säätöruuvit herkistelyinä sekä tarvittavat työkalut, puutavara ym. tarvikkeet ovat käsillä (ei esim. veneessä),

- veneen kannella olevan irtaimiston on pyydyttävä paikoillaan,
- aseta ohjailuköydet (**ilman solmuja, hakoja tms. takertuvia osia**) paikoilleen,
- keskeytä veneesi pesu siksi aikaa kun viereesi tuodaan toista venettä.

HUOM.

Veneet punnitaan ja verrataan viime syksynä punnittuun painoon, joten purkakaava ylimääräinen irtain. Ehdoton max. 8 tonnia.

Telakoitavien veneiden on oltava riittävästi vakuutettuja. Seuralla ei ole nosto- tai telakointivahinkoja korvaavia vakuutuksia.

Nostohihnojen sijoituskohtien osoittaminen on omistajan vastuulla.

Jos hihnat on nostoryhmän toimesta sijoitettu mielestäsi väärin, ilmoita siitä selvästi ennen noston aloitusta.

RIIPPUVAN TAAKAN ALLA LIIKKUMINEN JA OLESKELU ON HENGENVAARALLISTA. SEURAA NOSTOJA JA VÄISTÄ OMA-ALOITTEISESTI.

*Jussi Auvinen
Telakkapäällikkö*

TAPAHTUMIA

GRILLI-ILTA SIRPALESAARESSA

tiistaina 21.8.2012 klo 18

Jos sää sallii, kaasugrilli on kuumana telakkakentän liepeillä,
jos sataa, illasta nautitaan venevajassa.

HUOM. Tuo omat ruoat, juomat ja ruokailuvälineet!

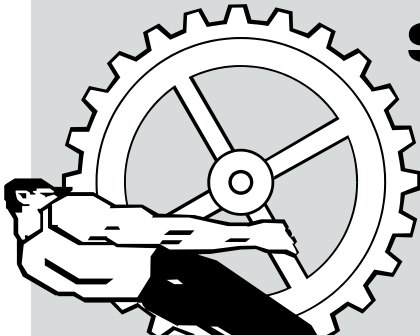
Tervetuloa vaihtamaan kesän kuulumisia!

T: NICE

ESKAADERI TÄGHOLMENIIN

1.-2.9.2012

Ohjelma ja tarkemmat tiedot verkkosivuilla.



SYYSTALKOOT

**maanantaina
10.9.2012 klo 17**

Tervetuloa kaikki mukaan!

Talkooväki palkitaan uurastuksesta
maistuvalla ruoalla ja juomalla.



100-vuotisjuhla 2013

Juhlan ajankohta tiedoksi:

- To 15.8. - Päiväjuhlat ja virallinen vastaanotto Ravintola Saaressa
- Kutsuvieraat
Pe 16.8. - Seuralaisille rennot omat juhlat Ravintola Saaressa
La 17.8. - Brunssi la-aamuna Ravintola Saaressa

Lisää tietoa seuraavissa *PURSI*-lehdissä sekä juhlan luonteesta että ennakkoilmoittautumisesta. Ennakkotietona: Varaudu juhلالiputukseen erityisesti to, pe.

Juhlaliputusohje:

Veneeseen voidaan nostaa juhلالiputus yleisinä liputuspäivinä, veneseuran juhlissa, omistajan tai veneen merkkipäivinä ja muissa juhlatilaisuuksissa.

Juhlaliputuksessa nostetaan kansainväliset viestiliput keulasta maston tai mastojen huipun kautta perään. Jos liput eivät kaksimastoisessa veneessä riitä, voi mastojen välin jättää tyhjäksi.

Lippujen järjestys on keulasta lukien: A, B, C, 1, D, E, F, 2, G, H, I, 3, J, K L, 4, M, N, O, 5, P, Q, R, 6, S, U, V, 7, W, Y, Z, 8, ensimmäinen korvausviiri, toinen korvausviiri, kolmas korvausviiri. Tarvittaessa voidaan käyttää useampia viestilippusarjoja. Kirjaimia T ja X sekä vastausviiriä ei käytetä.

Jos perässä jää viimeiseksi numeroviiri, voi sen korvata lipulla, jotta viiri ei koskettaisi kantta. Juhlaliputus ei saa päättyä perässä lipputangon huippuun. Kansallisina liputuspäivinä, kuten juhannuksena, voi maston huipussa viestilippuja ylempänä pitää kansainvälisen tavan mukaan liputuksen aiheita osoittamassa Suomen kansallislippua tai pursilippua. Veneseuran juhlissa ja yksityisissä juhlatilaisuuksissa huippulippuna voi olla pursilippu.

Juhlavuoden kierrätyspurjetuotteista tulee lisää tietoa seuraaviin *PURSI*-lehtiin ja *SPS:n* nettisivuille.

Mietittäväksi vielä toistamiseen:

Kuva veneestä vuosikirjaan

Yksi ehdotus juhlavuoden vuosikirjaan (ehdotus on tullut Kimmo Kuuselalta) on tehdä *SPS:n* tämänhetkisistä veneistä valokuvagalleria veneluettelon ohteen.

Lähetä omasta veneestäsi kuva, jonka haluat vuosikirjaan. Sähköiset kuvat lähetetään osoitteeseen pilssi(ät)kolumbus.fi, paperikuvat osoitteeseen Pilvi Vainonen, Solnantie 22 A 1, 00330 Helsinki.

Satu Lehesmaa

040 765 9057

satu.lehesmaa(ät)peoplegroup.fi

VARTIOINTI LOPPUKAUDELLE

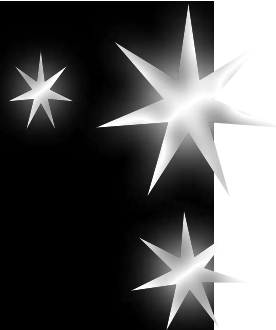
Öiden pimetessä ja pidentyessä syksyä kohti mentäessä muista tarkistaa auringonlaskun ajankohdat.

Varaudu ottamaan valovoimainen taskulamppu mukaasi.

Elokuun loppupuolella aurinko laskee jo ennen kello 21.00:aa, syyskuussa jopa ennen kello 20.00:aa.

Rauhallisia vartiointiöitä toivottelee vartiopäällikkö.

Satu Lehesmaa



YHTEYSVENEET TÄYTTÄVÄT VUOSIA

SPS:n yhteysveneet täyttävät tänä vuonna 2012 tasavuosia: *m/s Mikko Pitkänieni* 40 vuotta ja *m/s Nihti* 20 vuotta.

M/s Mikko Pitkänieni on uudesta alkaen eli vuodesta 1972 palvellut SPS:n yhteysveneenä siihen saakka, kun Blueship Line/*Mikko Lanki* aloitti yhteysvenelaivurina vuonna 2000. Tuolloin *m/s Nihti*, joka siihen saakka oli palvellut kilpailulautakunnan aluksena ja SPS:n työveneenä, muutettiin yhteysveneeksi, ja *m/s Mikko Pitkänieni* siirtyi reserviin. Syynä yhteysveneiden vaihtamiseen oli *m/s Mikko Pitkänieni* epäkäytännöllisyys: varttuneiden tai esim. lastenvaunuissa matkaväen mukaan saaminen oli ongelmallista eikä matkustajapaikkojen määräkään aina riittänyt (*m/s Mikko Pitkänieni* on rekisteröity 20 henkilölle ja *m/s Nihti* 30 henkilölle). Kun

samanaikaisesti *m/s Nihti* oli seisonut lähes käyttämättömänä Sirpalesaaren laiturissa, oli veneen vaihto Mikon mielestä selvä juttu.

M/s Mikko Pitkänieni on tehty peruskorjaus vuonna 1992 Lemminkäinen Oy:llä ja siihen on uusittu SPS:n oman porukan voimin ainakin vv. 2011–2012 turkkilevyjä ja moottorin jäähdytintä.

M/s Nihti on tilattu loppusyksystä 1991 perijäläiseltä Veneveistämö Nyqvistiltä alun perin monitoimiveneeksi ja se palveli vuosina 1992–2000 SPS:n työveneenä. Tämän jälkeen se siirtyi vakinaiseksi yhteysveneeksi palvellut siinä tehtävässä edelleen. Alun perin *m/s Nihti* oli täysin punainen, mutta yhteysveneeksi muuttamisen yhteydessä se sai nykyisen sinisen värinsä. Tuolloin myös veneeseen rakennettiin penkit perään ja keskiveneen istumaosuutta laa-



M/s Mikko Pitkänieni
40 vuotta.
Kuva Eero Mörä.

jennettiin. Näin alun perin 20 henkilölle rekisteröity vene voitiin rekisteröidä 30 henkilölle.

M/s Mikko Pitkäniemi on saanut nimensä SPS:n pitkäaikaisen kommodorin (1959–1969) Mikko Pitkäniemen mukaan. Vastoin eräitä muistikuvia vene on SPS:n rahoittama.

M/s Nihti taas on saanut nimensä SPS:n edellisen sataman eli Nihti-nimisen saaren mukaan. Nihtisaari jäi aikanaan Sompasaaren sataman täyttömaan alle.

*M/s Nihti*n mitat ovat

- pituus 10,1 m
- leveys 3,2 m
- uppouma n. 5 tn
- moottori 120 hp Perkins-diesel

Eero Mörä

*M/s Nihti 20 vuotta.
Kuva Eero Mörä.*



Buffetti auki Sirpiksessä

Syyskuussa: la - su 29. - 30.9.

Lokakuussa: joka lauantai ja sunnuntai

Klo 11 - 15.30

Tarjoilu on kisakanssiassa tai sen edessä terassilla.



Edelleen edulliset hinnat (käteisellä!)

- ESIM:*
- Kahvi + pulla 2,5 €
 - Kahvi + voileipä 3 €
 - Grillimakkarat 2 €

LÄMPIMÄSTI TEROETULOA!

T. Nice

PS. Nice on avoin joukko, johon toivotaan aina uusia jäseniä. Jos ehdit vaikkapa kerran vuodessa kahvinkeittoon tms, kysy lisää buffettivuorossa olevalta tai: anne.sjoholm@welho.com

PURJEVENETEKNIikka

Hannu Sarvanne

OSA 1

Tarkoituksena on kirjoittaa Pursi-lehteen 4–5-osainen kirjoitus-sarja teknisistä asioista, joita purjehtijoiden olisi hyvä tietää ja jotka saattavat olla kiinnostavia.

– Hannu Sarvanne, S/Y Alute, puh. 040 845 2180

Millä eväillä?

Olen eläkkeellä oleva tuotekehitysinsinööri. 40 vuoden työelämässä erikoistuin virtaus- ja lujuustekniikkaan sekä koneenrakennukseen. Tosin teen vieläkin näihin liittyviä innovaatiokonsulttitoita. 30 vuotta sitten suunnittelin *Alute*-nimisen alumiinista valmistetun purjeveneen. Osallistuin talvena 2012 Suomessa pidettyyn purjevenesuunnitteluseminaariin. Mainittakoon, että osanottajia oli peräti 240, joten purjevenetekniikka ja -suunnittelu vaikuttavat kiinnostavan myös purjehtijoita.

Seminaarioppikirja

Seminaarioppikirjana oli *Principles of Yacht Design*, Third Edition, Lars Larsson & Rolf Eliasson, 2007.

Alustavaa aihesisältöä

- Yleistä purjevenesuunnittelusta
- Veneen nopeusvastukset ja koon vaikutus
- Polaarikäyrästä
- Virtaustekniikkaa rungon ympärillä, kölisä ja peräsिमessä
- Pinnankarheuden vaikutus
- Virtaustekniikkaa purjeissa ja maston vaikutus
- Etupurjeiden skuuttipistekulmat
- Genuakoot
- Genaakkerit
- Kölisuunnittelu ja jättöreunamuodot
- Bulbikölien viimeaikainen kehitys
- Lateraalibalanssi, kallistuman vaikutus
- Vanttien, vanttiruuvien ja rustirautojen lujuusvaatimukset sekä murtovoimat
- Vanttien kiristysvoimat. Uusi mittaustekniikka ja uudet kiristystyökalut
- Vakuutusyhtiön menettely takilavauriossa
- Kölikiinnityslujuudet, köliruuvit ja niiden kiristysmomentit ja tarkistustarpeet
- Ruuvi- ja niittimateriaalit, tunnistus ja lujuusarvot
- Ruuviliitoksien asennus ja varmistaminen
- Haponkestävät teräkset ja niiden tunnistus
- Lasikuitulaminaatit
- Hiilikuitulaminaatit
- Kavitaatio

Purjevenesuunnittelu

Purjeveeneen suunnittelu on aina monien tekijöiden ja niiden vuorovaikutusten kompromissien tekoa. Jopa tänä päivänä ei suunnittelijoilla ole edes mahdollisuutta tietää riittävästi näiden vaikutuksista.

Racing-veneet suunnitellaan kulkemaan mahdollisimman nopeasti. Tällöin kompromissien aiheena on erilaiset tuuli- ja aallokko-olosuhteet. Cruising-veneissä tulee kompromisseihin mukaan asumis- ja turvallisuustekijät. Racing/cruising-veneet ovat kaikkein hankalimpia kompromissisuunnitella em. syistä. Lisäksi on myös huomioitava veneen mahdolliset käyttöolosuhteet, Atlantin ylitys vai purjehdus suojaisilla vesillä.

Veneen ulkonäkö cruising- ja racing/cruising -veneissä on myös yksi tekijä. Valmistuskustannukset on myös huomioitava. Myös mahdollisen kilpailuluokan säännöt on huomioitava. Näiden tekijöiden huomioonottaminen antaa suunnittelijalle mahdollisuuden onnistua tai epäonnistua. Purjevenesuunnittelu on tyypillinen art of science -tehtävä.

Tietokoneavusteinen suunnittelu

Galileo Galilei oli historiatiedon mukaan katsolessaan puron virtausta sanonut: Veden virtausta on vaikeampi ymmärtää kuin tähtitiedettä. Käytännössä sekä veden että ilman virtaus on yleensä turbulენტista, voi sanoa "kaaosvirtausta", jossa on valtava määrä satunnaisesti syntyviä erikokoisia pyörteitä, jotka vaikuttavat toinen toisiinsa. Tänä päivänä virtauksen tietokonelaskenta elää vielä harmaata keskiaikaa. Tulokset eivät ole vielä riittävän tarkkoja virtaustekniikkasuunnittelijoille. Tutki-

jat yrittävät kehittää ns. turbulenssimalleja, ja niissä tarvitaan suuria tietokonekapasiteetteja.

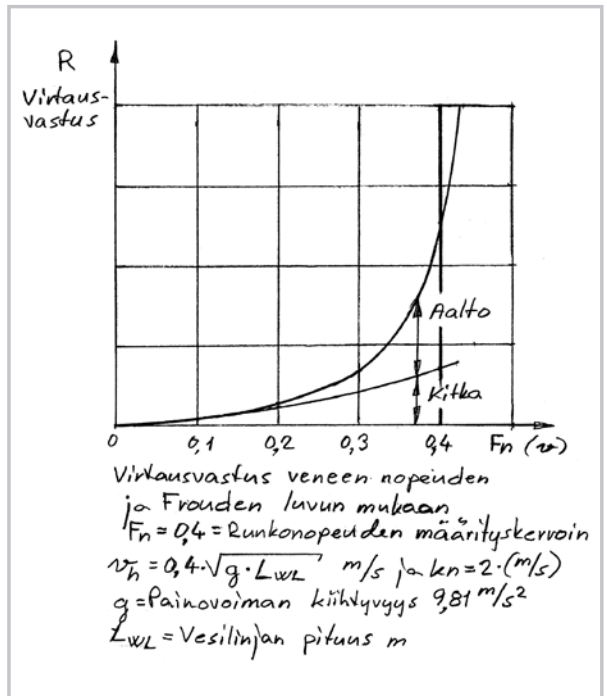
Veneen nopeus, vastukset ja koon vaikutus

Lyhyesti, tuulivoiman eteenpäinvievä voima on yhtä suuri kuin pääasiassa veden vastustava voima. **Kuvassa 1** on esitetty tyypillinen uppoumarunkoisen veneen vastuskäyrä nopeuden mukaan.

Pienillä nopeuksilla hallitsevana tekijänä on ns. kitkavastus, jonka veneen märkäpinta-ala aiheuttaa, eli sen suuruus riippuu veneen märkäpinta-alan suuruudesta. Tyypillistä sille on se, että se lisääntyy nopeuden neliössä.

Suurilla nopeuksilla hallitsevaksi tulee ns. aaltovastus (aallonmuodostusvastus). Tällöin vene tekee omaa aallonmuodostusta, johon tarvitsee energiaa. Tämä vastus

KUVA 1



nousee hyvin voimakkaasti lähellä ns. runkonopeutta, joka vastaa Frouden lukua 0,4. Rungossa mahdollisesti olevat keula- tai peräilytykset lisäävät vesilinjaa runkoaalosta johtuen, lisäten jonkin verran runkonopeutta.

Tavallinen raskaskölinen purjevene saattaa oleellisesti ylittää runkonopeuden surfissa laineen avustamana.

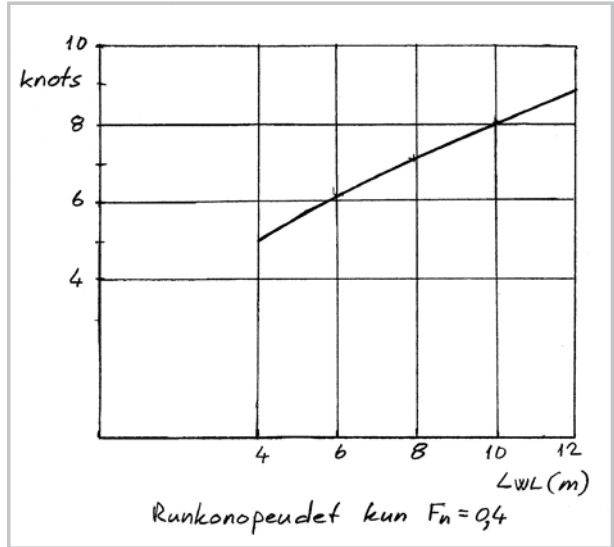
Periaatteessa tietenkin voitaisiin ylittää runkonopeus lisäämällä purjepinta-alaa, mutta tällöin lisääntyisi myös kallistava purjevoima ja vene kallistuisi liikaa luovissa ja slöörissä. Lenssillä syntyisi broutsivaara. **Ku-**

vassa 2 on esitetty graafisesti, miten runkonopeus (Frouden luvulla 0,4) lisääntyy veneen pituuden mukaan.

Nopeusalueella $F_n=0,2-0,4$ aaltovastus vaikuttaa ”myöhemmin” suuremmilla veneillä lisäten tällä alueella nopeutta.

Toisena tekijänä, joka lisää suurempien veneiden nopeutta myös pienemmillä nopeuksilla, on ”kiusallinen” oikaisu-/kallistusmomenttien välisen suhteen muuttuminen veneen koon mukaan, mikä vaikuttaa myös pienillä nopeuksilla.

Fysiikan lakien mukaan veneen oikaisumomentti veneen koon kasvaessa lisääntyy neljännessä potenssissa, kun kallistava tuulivoima ja märkäpinta-ala lisääntyvät kolmannessa potenssissa. Tällöin suuremmissa veneissä voidaan käyttää samalla kallistuskulmalla suurempaa pinta-alaa. Kun verrataan 10 m:n ja 8 m:n veneitä, on 10 m:n veneellä 25% suurempi purjepinta-ala, jolla saadaan heikoilla tuulilla noin 10% suurempi nopeus. Tähän voidaan vaikuttaa käyttämällä pienemmässä veneessä heikoilla tuulilla suurempaa purjepinta-alaa, esimerkiksi yli 150% genuaa tai suurta genaakkeria (tähän palataan myöhemmin).



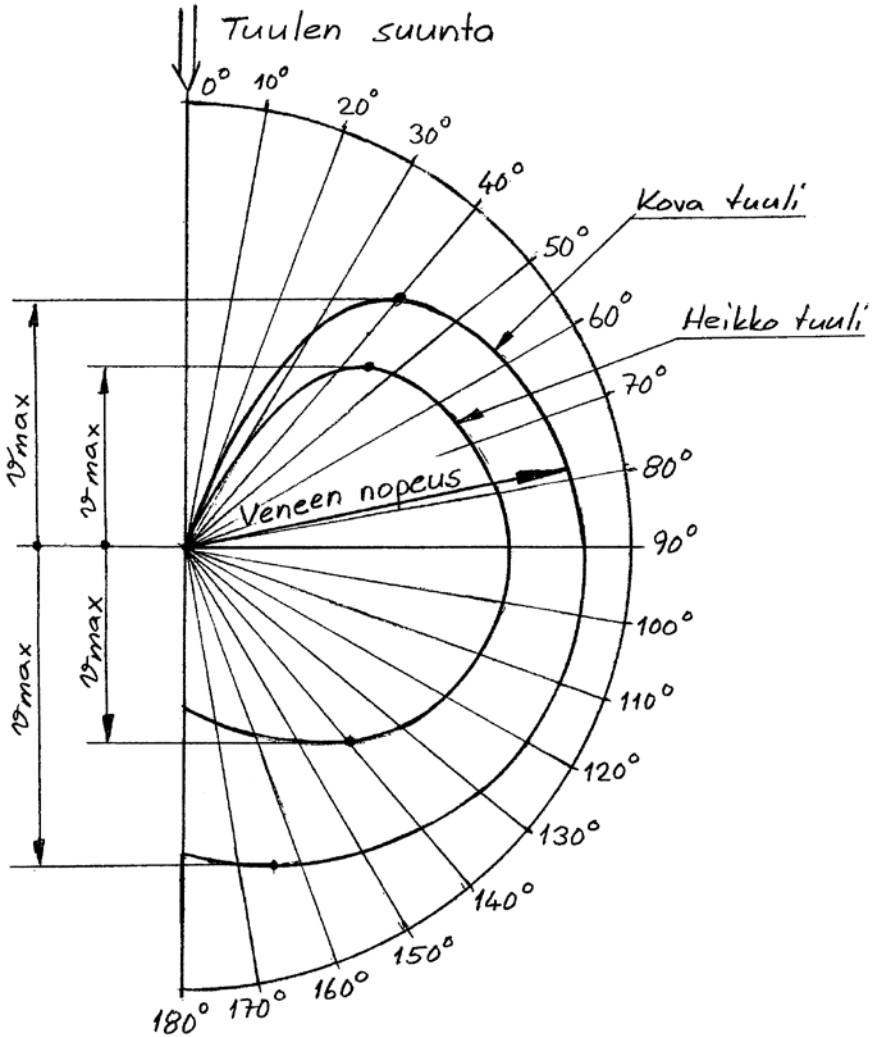
KUVA 2

Voidaan myös todeta, että 10 m:n veneellä on myös runkonopeus n. 10% suurempi eikä siihen vaikuta purjepinta-ala. Jos pienemmässä veneessä on suurehko purjepinta-ala, joutuu se vaihtamaan tai reivamaan purjeita aiemmin.

Polaarikäyrästä

Kuvassa 3 on esitetty tyypillinen purjeveneen polaarikäyrästä, jossa veneen nopeusvektori kuvaa veneen todellista nopeutta ja suuntaa tuulisuuntaan nähden heikolla tuulella ja kovalla tuulella. Luovisuunnilla 45° (heikko tuuli) ja 40° (kova tuuli) ja myötätuulisuunnilla 140° (heikko tuuli) ja 165° (kova tuuli) päästään nopeimmin perille vasta- ja myötätuuleen, eli leikkaamalla myötätuuleen.

Tästä näkee myös sen, että kevyellä tuulella kannattaa leikata enemmän. Etenkin heikon tuulen lenssillä kannattaa leikata runsaasti. Polaarikäyrästä nähdään myös selvästi, miten nopeasti nopeus alenee, jos purjehditaan liian ylös tuuleen, eli luovissa kannattaa seurata lokia ja varoa purjehtimasta liian ylös.



Tyypillinen polaarikäyrä
 v_{max} -arvot ovat max. nopeus-
arvoja tuulen suuntaan

Uusia merimuseoita lähivesillä

Tämän vuoden keväällä lähivesillämme avautui merihistoriasta kiinnostuneiden iloksi kaksi hienoa kohdetta. Tallinnassa toimiva Viron merimuseo Eesti Meremuseum laajeni Lennusadaman vanhoihin vesitashangaareihin rakennetulla näyttelytilalla, ja Maarianhaminan Ålands Sjöfartsmuseum avautui uusittuna 2,5 vuoden remontin jälkeen.

Tallinnan Lennusadaman eli lentosadaman ainutlaatuiset hallit valmistuivat osaksi ns. Pietari Suuren merilinnoitusta 1916–1917. Nyt hallien ympäristö on muuttuvalle kaupungille tyypillisesti osittain remontti- ja

kennustyömaata. Työmaa-aidat on kuitenkin kekseliäästi vallattu museokäyttöön kiinnittämällä niihin suurikokoisia valokuva- ja viestilipputulosteita, jotka kiertävät koko museoalueen. Aivan vieressä sijaitsee nyky-



Jäänmurtaja Suur Töllin nykyinen nimi juontuu saarenmaalaisesta hiidestä. Ollessaan suomalaisten hallussa 1918–1922 alus oli nimeltään Wäinämöinen. Takana Lennusadaman merenpuoleinen pääty.

sin kulttuuripuistona toimiva Patarein vankila, sekin merilinnoituksen osaksi rakennettu jo 1800-luvun alkupuolella, ja lähistölle Kalamajan kaupunginosaan rakennetaan uutta asuinalueutta. Alueen tunnelma on mukavan virkeä.

Lähes 8000 neliön suuruudessa kolmikuulisessa lentokonehallissa huollettiin aikoinaan sotilaskäytössä olleita vesitasoja. Aktiivikäytön jälkeen tilat pääsivät rapistumaan ja vaativat näyttelytilaksi muuttuessaan museotekniikan rakentamisen lisäksi täydellisen remontin.

Muodonmuutoksessa korkeisiin halleihin on saatu sujuvasti mahtumaan aluksia puihin muhulaisveneen jäännöksistä kansanomaisiin veneisiin ja kilpapurssiin. Viron historia viimeisen sadan vuoden ajalta lieinee monelle suomalaisellekin tuttu, mutta kansanomainen merielämä ja kilpapurjehdus eivät ehkä niinkään, joten museo tarjoaa uutta ja mielenkiintoista nähtävää. Suurimmat vetonaulat ovat silti varmastikin torpedosukellusvene *Lembit* ja alun perin höyry-



Pieniä ja suuria merenkävijöitä Lennusadamassa.



Lennusadaman tunnelmaa.

käyttöinen jäänmurtaja *Suur Töll*, aikoinaan Suomenkin hallussa sotasaaliina ollut *Wäinämöinen*, vaikuttavia aluksia molemmat.

Sjöfartsmuseum, vähän kuin kansallismuseo

Säätiön ylläpitämä Maarianhaminan Sjöfartsmuseum on puolestaan alun perin museorakennukseksi suunniteltu. Meri ja merenkulku ovat aina olleet olennainen osa ahvenanmaalaista identiteettiä, ja niiden merkitystä vaalitaan maakunnassa ahkerasti. Museo on toiminut kaupungin länsisatamassa vuodesta 1949, ja sekin kaipasi jo kipeästi remonttia sekä lisää näyttelytilaa. Uusi osa istuu taloon nyt niin hyvin, ettei ulkopuolelta välttämättä edes huomaa mikä

on uutta ja mikä vanhaa, mutta sisällä uuteen, osittain maanalaiseen näyttelyhalliin tullessa eron näkee helpommin. Remontin yhteydessä rakennettiin myös muita lisätiloja, mm. auditorio ja kirjasto.

Osa vanhoista näyttelytiloista ja -rakenteista on säilytetty ja hyvä niin. Esimerkiksi suureen halliin kiinteästi pystytettyä nelimastoparkki *Herzogin Cecilien* salonkia ei ole purettu, ja komeat keulakuvat ovat paikoillaan avarassa tilassa. Myös ÅSS:lla vierailuille tuttu purjealus *Pommern* kuuluu merimuseon kokoelmiin, siinäkin on museoesinettä ja katsottavaa kerrakseen!

Valtavasti on kuitenkin uusittu sekä näyttelyteemojen että -suunnittelun puolella. Vanha rakennus sisältää mm. talonpoikaismerenkulkuun, navigointiin, laivaelämään ja kaukopurjehduksiin liittyvät osiot, ja uusissa tiloissa esitellään mm. laivanrakennusta, koneellista merenkulkua ja meriturvallisuutta. Visuaalisen näyttelysuunnittelun on tehnyt

Albatrossi on laskeutunut Maarianhaminaan.



Sjöfartsmuseumin vanhaa keskushallia ihailaan vakavin ilmein.

helsinkiläinen Suunnittelutoimisto Amerikka, jossa työskentelee veneemme *Morganan* gastina usein purjehtinut arkkitehti Jussi Salmivuori.

Upeat näyttelyt upeissa tiloissa

Lennusadaman näyttely- ja muiden tilojen arkkitehtuuri vie museokonseptin uusiin ulottuvuuksiin, eikä kustannuksissa ole arvatunkaan säästelyä. Kaikki tasot on otettu huomioon lattian jättiläismäistä merikorttia muistuttavasta pinnasta aina wc-tilojen sisustusta myöten onnistuneesta valo- ja äänisuunnittelusta puhumattakaan. Esineistö ja niihin liittyvä informaatio ovat kuitenkin tässä taianomaisessa tilassa pääosassa, ei näyttelytekniinen kikkailu. Myös ns. saavutettavuus eli liikuntarajoitteisten kulku on valtavassa tilassa hyvin huomioitu.

Siinä missä Suomen merimuseon sisätiloihin mahtuvat alukset on sijoitettu lattia- tasolle, Tallinnassa ne on etupäässä ripustettu ilmaan. Hallien korkeus antaa tähän mahdollisuuden, ja ilmassa kelluvia aluksia voi tarkastella lähemmin näyttelytilan halki kulkevalta sillalta. Leijuviin esineisiin liittyvät tekstit sekä laajempia teemoja esittele-



Kuriositeetteja kaukomailta.

vät multimediaruudut on nekin sijoitettu kätevästi sillalle. Lattiallekin riittää silti tavaraa yllin kyllin merimiinoista sukellusveneisiin ja suurikokoisiin infomoduleihin.

Viihtyisässä Sjöfartsmuseumissa näyttelysuunnittelu on perinteisempää, silti erittäin viimeisteltyä ja eleganttia rakennemateriaaleja ja värisävyjä myöten. Todella hyvin toimiva idea on ollut rakentaa petsattua vaneria olevat suurikokoiset vitriinit muistuttamaan valtavaa merimiesarkkua: auki oleviin 'kanssiin' sijoitetut, takaa valaistut tekstit ja kuvat sekä arkkujen sisään sijoittuva pienempi esineistö on kauniisti ja selkeästi esillä. Suurempaa esineistöä on myös jokaisessa osiossa ja osaan uskaltaa myös koskea: valtava koneen mäntä ei ihan helpolla hajoa. Aivan huikea on merimiesten kaukomailta mukanaan tuomia kuriositeetteja esittelevä huone, jossa simpukat, strutsinmunat, hainleuat ja coco de mer -kookospähkinät on sijoitettu valaistujen 'kuplien' sisälle – huoneessa olikin melkoinen tungos innostunutta väkeä.

Merimuseon pääsisäänkäynti on sopivasti meren ja pienvenesataman puolella.



Merellisiä elämyksiä

Molemmissa museoissa on runsaasti tekemistä ja kokeiltavaa kaiken ikäisille. Näpätuntumalla voi sanoa, että Maarianhaminassa tekeminen on etupäässä omilla lihasvoimilla tapahtuvaa, kuten taakkojen nostamista taljojen avulla, pelastuslautaan ryömimistä, solmuntekoa ja mastoon kiipeämistä. Tallinnassa taas on tarjolla enemmän sähköisiä vemppeitä, kuten interaktiivisia tietoruutuja, altaassa uivia kauko-ohjattavia aluksia ja lentosimulaattoreita. Isoa rahaa ja tekniikkaa ei kuitenkaan aina tarvita

Maarianhaminan merimuseon näyttelysuunnittelija Jussi Tägholmenissa.



oppimiseen ja viihtymiseen: Lennusadaman paperilennokkipiste ja ilahduttavan iso meriunivormuosasto keräsivät isoja ja pieniä museovieraita taittelemaan lennokkeja ja pukeutumaan kapteeneiksi ja amiraaleiksi yhtä lailla kuin monimutkaisemmatkin vemppeet.

Myös erilaisten tilojen sisään pääseminen luo sellaisia elämyksiä, joita pelkkä esineiden katsominen lasin takaa ei synnytä. Myös niitä riittää molemmissa museoissa hyteistä ja kabineteista kokonaisuun aluksiin ja sukellusveneeseen uumeniin. Erityisen kiinnostavaa on nähdä, miten vesillä asuttiin, syötiin ja juhlittiinkin, millaisissa tiloissa ruoka tehtiin ja miten vähäiset matkavarusteet kuljetettiin mukana olipa alus jäänmurtaja, purjelaiva tai sukellusvene – siis merenkulun inhimillinen puoli. Liikuttava on esimerkiksi Sjöfartsmuseumin kuvaesitys laivalemmikeistä: karskit merimiehet pajajaavat kuvissa hellästi laivojensa kissoja ja koiria, jotka näyttävät kuuluneen tärkeinä jäseninä miehistöön.

Tänä kesänä molempiin museoihin sai jonottaa, mutta ne ovat oivia retkikohteita myös kesäsesongin ulkopuolella. Kannattaa varata kokonainen päivä kumpaankin museoon mennessä, näkemistä ja tekemistä riittää.

Lennusadam:

<http://www.lennusadam.eu/fi/>

Sjöfartsmuseum:

<http://www.sjofartsmuseum.ax/sve/>

Teksti ja kuvat Pilvi Vainonen



PARI PIENTÄ OHJETTA

Kun viette roskia Sirpalesaaren jäte-asioihin, niin älkää täyttäkö astioita niin täyteen, ettei kansi mene kiinni, vaan ottakaa käyttöön uusi jäteastia. Mikäli kaikki jäteastiat ovat jostain syystä täynnä, viekää jätteenne Suomen puolelle.

Oheinen kuva kertoo kouriintuntuvasti mitä tapahtuu, jos toimitte toisin: paikalle tulee joku Sirpalesaassa päivystävistä lokeista, variksista, pääskysistä, paskaposkivanhista, minkeistä tai hillereistä, repii avoimista astioista itselleen aamiaisen, lounaan, päivällisen tai illallisen ajankohdasta riippuen ja sen jälkeen onkin paikat tämän näköiset ja lintukanta sen kun vahvistuu.

Asiaa tukee myös, että täytetään yksi astia kerrallaan ja kun se tulee täyteen, otetaan vasta sen jälkeen käyttöön uusi tyhjä astia.

nimimerkki Kapteeni Koukku



AIKATAULU SIRPALESAARI

Syksy 2012

Kutsu yhteysvene mantereelle nostamalla semafori!

Ajalla 1.10. - 14.10. ma-pe

12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 16.30 17.00 17.30 18.00 18.30 19.00
19.30 20.00

Lauantaisin ja sunnuntaisin ma-pe vuorojen lisäksi:

09.00 09.30 10.00 10.30 11.00 11.30 12.30 13.30 14.30 15.30

Seuraavina viikonloppuina (la-su):

20.-21.10. / 27.-28.10. / 3.-4.11.

09.00 09.30 10.00 10.30 11.00 11.30 12.00 12.30 13.00 13.30 14.00
14.30 15.00 15.30 16.00 16.30 17.00

Matkaliput (meno-paluu)

Aikuiset	5,00 €
Lapset alle 15 v.	2,00 €
10 matkan sarjalippu aikuiset	45,00 €

HUOM! SPS-kausikortit ovat voimassa 4.11.2012 saakka!

www.blueshipline.fi

Gsm. +358 400 844 172