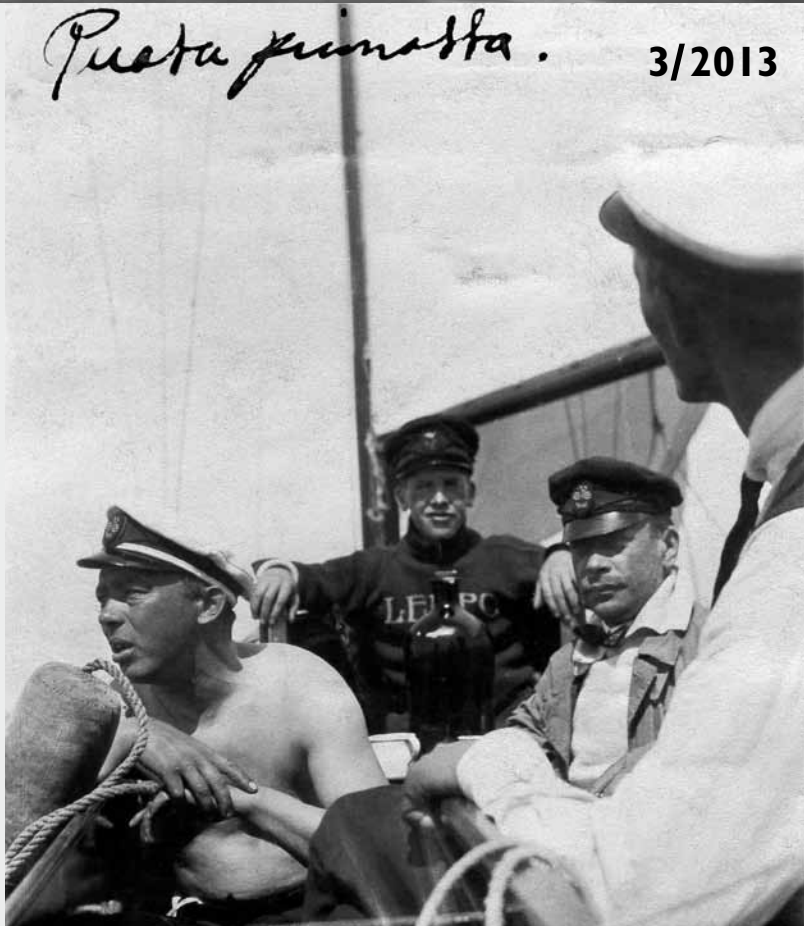


PURSI

Suomalainen Pursesseura

Puota puimasta.

3/2013



Eskaaderi Tågholmeniin 31.8.–1.9.2013
Syystalkoot Sirpalesaassa 9.9.2013 klo 17
Lipunlasku 27.9.2013 klo 18.30



Tervetuloa Lipunlaskuun!

A&S Ravintolat ja Ravintola Saari toivottavat kaikki pursiseuralaiset tervetulleiksi perinteiseen Sirpalesaaren Lipunlaskuun pe 27.9.2013 klo 18.30.

Ravintola Saari tarjoaa SPS:n jäsenille Lipunlaskun Menun erikoishintaan! Lisäksi tarjolla on myös erikoishintaisia juomia.
KAIKKI MUKAAN!

Lipunlaskun Menu 25,00 €

Syksyinen Aperitiivi

Alkupalapöytä & Pääruoka & Jälkiruoka

25 €/aikuisen & 10 €/lapsi 4-11 v.

Pöytävaraukset pe 20.9. 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 2013

Nro Aineistopvm Ilmesty

Nro	Aineistopvm	Ilmesty
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

Toimiston aukioloajat

Elokuussa Sirpalesaarella
ti klo 17.10–19.50 ja Kankurinkadulla
to klo 10–14.

Syyskuun alusta Kankurinkadulla
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 3/2013

SISÄLTÖ

Pääkirjoitus	4
Telakka tiedottaa	5
Eskaaderi 31.8.–1.9.	5
Jollat ja mastot merkittävä	6
Vaja ja paloturvallisuus	7
Vartiointi loppukaudella	7
Juhlavuosi	8
Vierailu Meripelastusyhdistykseen 2.9.	9
Juhlaregatta	10
Lipusta, liinasta ja lippumerkistä	17
Purjevenetekniikkaa 5	18
Syystalkoot 9.9.	23
Pari pientä vihjettä	24
Siimasaareen?	26
Syksyn buffetit	26
Yhteysveneen syysaikataulu	27

Kansikuva: Zake Westinin suunnitteleman purjevene Lempon miehistöä. Pinnassa "Pitkä poosu" Alfred Laine, vasemmalla veneen omistaja ja kapteeni Leuto Pajunen. Kuva Helsingin kaupungin-museo, kuvaaja tuntematon, n. 1925.

SPS:n uusia jäseniä:

Mervi Aarnio	Rosa Lindqvist
Sirpa Ahomaa	Nikolaos Lönngrén
Gero Dau	Jussi Majamaa
Juha-Matti Ellonen	Raimo Markovaara
Anna Huilaja	Laura Ojala
Andreas Johanson	Jukka Pekka Piironen
Emil Johanson	Panu Pitkänen
Sakari Käär	Annina Takala
Matias Laitinen	

Tervetuloa joukkoon!

Pääkirjoitus



Perillä ollaan kun köydet ovat kiinni

Yksi jos toinen on palannut lomalta liehutettuaan SPS:n sinistä juhlaaviiriä Itämeren tuulissa, jotkut ehkä kauempanakin. Me liehuttimme omaamme Virossa ja Liivinlahdella ja tapasimme matkalla muitakin SPS:n veneitä. Monesti kävi mielessä, että Sirpalesaari on meille kuitenkin se yhdistävä asia, jossa suuri osa toimintaamme tapahtuu ja jonne on hyvä palata, kun on riittävästi seikkaillut muilla vesillä uusia paikkoja katsomassa.

Dramaattinen muistutus tukikohdan tärkeydestä oli kesän alussa satunut tulipalo naapurisaarella, jollaista ei soisi tapahtuvan missään. HSS:lla näyttää päästyn palosta kohtuullisesti yli ja eteenpäin, vaikka monet menettivät varusteitaan ja samalla taivaan tuuliin haihtui iso osa seuran vanhaa 'kulttuurikerrostumaa'. Kotiin palattua olikin hienoa seurata HSS:n yhteistyökumppaneineen järjestämää 8mR-luokan MM-mittelöä, kisajärjestelyt olivat mittavat ja hatunnoston arvoiset.

Oman seuramme juhlavuosi on edennyt mainiosti kohti elokuista juhla-viikkoa: lippu nostettiin vappuna iloisissa tunnelmissa, ja kesäkuussa valmistuivat sekä juhlaelokuva että -kirja. Kevättalkoiden lisäksi pidettiin ylimääräiset siivoustalkoot sekä kolmipäiväinen junnuleiri yhteistyössä Suomen

Purjehdus ja Veneily ry:n kanssa. Juhlaregatta purjehdittiin Helsinki Regatan yhteydessä kuun lopussa, siitä lisää sisäsivuilla.

Tapahtumia on silti vielä edessä juhla-viikonkin jälkeen, kuten eskaaderi elo-syyskuun vaihteessa, vierailu Helsingin Meripelastusyhdistykseen, syystalkoot ja lipunlaskujuhla. Juhlafilmikin pyörii vielä syyskuun 1. päivään asti VIRKA Galleriassa Kaupungintalolla. Syysvuosikokouksen ajankohta on puolestaan maanantai 25.11. Virallinen kokouskutsu julkaistaan *Purren* seuraavassa numerossa, mutta päivämäärä kannattaa laittaa jo muistiin.

Tämän lehden pääaiheita ovat Sirpalesaaren toiminta ja hoito, runollisesti ajatellen kiinnitysköytemme kotisaareen: vajan paloturvallisuus, saarella säilytettävä omaisuus, nosto- ja vartiointiasiat sekä tietysti syystalkoot, buffetti ja yhteysveneiden syysaikataulu. Teemaan liittyen *kapteeni koukku* antaa pari mastonosturin käyttöön liittyvää pientä vihjetä, ja Hannu Sarvanne jatkaa ansiokasta kirjoitus-sarjaansa purjevenetekniikasta.

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

Telakka tiedottaa

Nostot

Nostot suoritetaan viikoilla 37–40 siten, että viikolla 37 nostetaan yhtenä, viikolla 38 kahtena ja viikoilla 39–40 kolmena arki-iltana alkaen viimeistään klo 17 ja jatkuen tarpeiden ja olosuhteiden mukaan. Ensimmäinen nostopäivä on keskiviikkona syyskuun 11. päivänä. Viimeinen iltanostopäivä on 3.10.

Tämän jälkeen nostetaan veneitä vielä kahtena lauantaina eli 5.10. ja 12.10. 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 herkisteltynä sekä tarvittavat työkalut, puutavara ym. tarvikkeet ovat käsillä (ei esim. veneessä)
- veneen kannella olevan irtaimiston on pysyttävä paikoillaan
- aseta ohjailuköydet (**ilman solmuja, hakoja tms. takertuvia osia**) paikoilleen
- keskeytä veneesi pesu siksi aikaa kun viereesi tuodaan toista venettä.

VENEET PUNNITTAAN JA VERRATAAN VIIME SYKSYNÄ PUNNITTUUN PAINOON, JOTEN PURKAKAA YLIMÄÄRÄINEN IRTAIN. EHDOTON max 8 TONNIA.

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

NOSTOHIHNOJEN SIOJITUSKOHTIEN OSOITTAMINEN ON OMISTAJAN VASTUULLA.

Jos hinnat 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*

ESKAADERI
TÅGHOLMENIIN 31.8.–1.9.2013

Ohjelma ja tarkemmat tiedot verkkosivuilla.

Jollat, purjelaudat ja mastot Sirpalesaarella

Sirpalesaarella on seuralaisten jollia ja purjelautoja salmen rannalla kalliolla ja venevajan koillispuolella ja mastoja vajan kaakkoispuolella mastotelineessä ja maassa. Koska ainakin osa sekä jollista, purjelautoista että mastoista näyttää hylättyiltä ja on ollut pitkään liikkumattomassa tilassa, on hallitus päättänyt teettää em. varusteiden omistajilla päivityksen asiasta. Jollien ja mastojen omistajien on käytävä merkitsemässä omaisuutensa **vajan ullakon portaiden kyljessä olevasta laatikoista saatavilla lapuilla elokuun 31. päivään 2013 mennessä, uhalla että sen jälkeen merkitsemättömät mastot, jollat ja purjelaudat tullaan seuran toimesta hävittämään romuna ja hylykavarana.**

Lappuun tulee merkitä ao. varusteen omistajan nimi ja puhelinnumero vedenkästäväällä huopakynällä ja ns. tekstaus-

kirjaimilla niin, että em. tiedot käyvät niistä yksiselitteisesti ilmi. Lappu tulee kiinnittää jollan keulaan jollan ulkopuolelle (esim. keularenkaaseen), purjelautaan em. paikkaa soveltaen. Mastoihin lappu kiinnitetään joko maston tyveen tai toppiin. Myös junnuksämpän varusteet tulee merkitä.

Tarkoituksena on saada siivottua Sirpalesaaren ilmettä ja päästä eroon selvästi hylätystä materiaalista.

Purjehduskauden jälkeen Sirpalesaaren varastoivat mastot tulee myös varustaa em. kaltaisilla nimilapuilla.

Lisätietoja ja mahdollisia täydentäviä ohjeita: puh. 0400 616 381 / Hannu-Ilari Nuotio.

Ohessa on kuvia esimerkiksi siitä, mistä on kysymys.

Hannu-Ilari Nuotio



Vaja ja paloturvallisuus

Kuten monet ovat huomanneet (ja allekirjoittanutkin reaaliajassa informoineet, mistä näin jälkikäteen kiitokset), niin naapuriamme HSS:ää ja ennen kaikkea sen itäistä venevaja kohtasi tuho. Vaja paloi maan tasalle, onneksi oli tyyni eikä palo levinnyt laajemmalle. Jatkossa ehkä saamme tietää, mikä meni vikaan ja voimme ottaa oppia asiasta.

Joka tapauksessa tahdon muistuttaa kaikkia, joilla on Sirpalesaaren vajassa vene tai komero tai jotka käyttävät siellä olevia tiloja, ottavat sieltä sähköä tai kiertävät siellä vartiossa, seuraavista asioista:

- Vajassa tai sen ympäristössä ei saa käsitellä minkäänlaista avotulta. Sama koskee tupakointia, kynttilää, rälläkän käyttöä, grilliä, kaasukeitintä tai mitään lämmityslaitetta energialähteestä riippumatta. (Poikkeus on kuumailmapuhallin, johon saa ylekirjoittaneelta kertakohtaisen luvan veneen rungon puhdistamiseen, jos sitä ei voi tehdä ulkona, mutta se on sitten eri juttunsa.)
- Halogeenivaloja ei saa kiinnittää kattorakenteisiin, seiniin tai muualle, jossa ne voivat aiheuttaa palovaaran. Niitä voi käyttää työvaloina tukevalla telineellä,

mutta poistuttaessa työpaikalta viittä metriä kauemmaksi ne on aina sitä ennen sammutettava.

- Vajassa oleviin pistorasioihin ei saa jättää mitään johtoja kiinni, kun poistuu vajasta. Pistorasioiden alla on vedonpoistajat, joita on aina käytettävä. Emme totisesti tarvitse enää toista tapausta, jossa liian kireälle vedetty johto saa aikaan valokaaren ja sen jälkeen palaa.
- Jos vartijat havaitsevat vajassa kiertessään "isännättömän" johdon pistorasiassa kiinni, se on aina irrotettava verkosta.
- Vajassa käydessäsi selvitä itsellesi jauhesammuttimien paikat, niin että löydät ne, jos tulee tarvis (toivottavasti ei koskaan tule). Palonalun ilmetessä oleellista on sen sammuttaminen mahdollisimman nopeasti.

Vajan paloturvallisuutta tullaan parantamaan jatkossa ja jäseniä informoidaan asiasta tarkemmin.

Hannu-Ilari Nuotio

LOPPUKAUDEN VARTIOINTI

Öiden pimetessä ja pidentyessä, muista tarkistaa auringonlaskun ajankohdat. Vараudu ottamaan valovoimainen taskulamppu mukaasi.

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

Rauhallisia vartiointiöitä juhluvoittemme syyskaudelle toivottaa

Satu Lehesmaa



Juhlavuosi



Jublakirja

Jublakirja on ilmestynyt – tule hakemaan omasi!

Jokaiselle jäsenelle jaetaan SPS:n jäsenetuna tänä juhlavuonna yksi kappale juhlakirjaa.

Hae kirja SPS:n toimiston aukioloaikana, jos et ole vielä saanut sitä:

- elokuussa Sirpalesaaresta ti klo 17.10–19.50 ja Kankurinkadulla to klo 10–14.
- syyskuussa Kankurinkadulta ti klo 17–19 ja to klo 10–14.

Juhlaliputus

Kutsuvieraspäivänä to 15.8. alkaen kello 13.00, valmistaudu laskemaan perälippu ja juhlaliputus kello 21.00.

Ohjeet: juhlaliputusvalmius (ainakin) Aaltonmurtajasataman veneissä.

Kiinnitä liput toisiinsa valmiiksi ohjeistuksen mukaisesti. Jos et itse pääse paikalle, merkitse myös huippulippu ja falli, jolla liput nostetaan – varaa myös alasvetonaru/köysi.

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 vies-

tilippusarjoja, mutta useimmissa veneissä ei tarvita edes yhden sarjan kaikkia lippuja. Kirjaimia T ja X sekä vastausviiriä ei käytetä. Jos perässä jää viimeiseksi numeroviiri, sen voi korvata lipulla, jotta viiri ei koskettaisi kantta.

Juhlaliputus kiinnitetään perässä perälipun tason alapuolelle siten, että mastosta perään johdetut liput ovat oikein päin eivätkä ylösalaisin. Kansallisina liputuspäivinä, kuten juhannuksena, voi maston huipussa viestilippuja ylempänä pitää kansainvälisen tavan mukaan liputuksen aihetta osoittamassa Suomen kansallislippua tai veneseuralippua. Veneseuran juhlissa ja yksityisissä juhlatilaisuuksissa huippulippuna voi olla veneseuralippu.

Pe 16.8. juhlaliputuksen tulee olla nostettuna juhlien alkuun mennessä (viim. kello 17.00).

Kaikki käyvät laskemassa oman veneensä liput kello 21.00.

La 17.8. brunssille jäävät nostavat liput samalla kun laittavat perälipun.

Yhteysliikenne

To 15.8. Kutsuvierasjuhla: Yhteysvene kulkee 4 kertaa tunnissa 14.15–17.45 välisenä aikana.

Pe 16.8. Vene kulkee nonstopina 17.00–18.00 välillä, ja sitten normaalisti.

Satu Lehesmaa / Juhlatoimikunta



MERIPELASTUSSEURA
SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

SPS vierailee: Helsingin Meripelastusyhdistys

Ma 2.9. klo 18-

**Tutustuminen mm. PR Jenny Wihuriin,
joka on seuran lippulaiva.**

**Paikka: Matosaaren meripelastusasema,
Matosaarentien pää, Jollas.**

**Kimppakyydit ja ilmoittautumiset:
anne.sjoholm@welho.com.**

Tervetuloa!!!

**T: Klubitoimikunta
PS. Keräämme kolehdin yhdistyksen kahvikassaan.**



JUHLAREGATTA

Kesäkuun viimeisenä viikonloppuna klassikkoveneet osallistuivat Helsinki Regatan yhteydessä järjestettyyn Suomalaisen Pursiseuran 100-vuotisjuhlakilpailuun. Kisan pääosassa olivat kauniit puuveneet – noin neljäkymmentä kahdeksikkoo, kootosta, 5.5:ta sekä Louhea ja A-venettä.

Historialliset kisat olivat kyseessä myös siinä mielessä, että sunnuntaina järjestettyyn saaristokilpailuun valittu rata noudatteli SPS:n vanhoja saaristoratoja 1920-luvulta.

Viikonloppuna ei tuullut kovin voimakkaasti, mutta kilpailullista purjehdusta onneksi nähtiin. Satavuotiaan seuramme juhlakilpailu päättyi palkintojenjakoon, jossa kaikki köli-veneluokat saivat palkintonsa ravintola Saaren edustalla.

Joel Kanervo

Kuvat ja kuvatekstit Satu Lehesmaa ja Pilvi Vainonen



*Lauantain lähdöt
purjehdittiin kolmioradalla
leudossa tuulella.*



*Kimmo Pöntkoski
paukauttaa kasit matkaan.*

*S/y Luna
ja s/y Windy.*



*Tarkkana lähtöaluksessa:
Fredrika Kuuskoski lukee läh-
töajat, Anna Harpila liputtaa
starttijärjestykset ja Heli Seller-
gren toimii toisena kirjuriina.
Kilpailupäällikkö Joel Kaner-
von mastolta nostama lippu
kertoo jonkun varastaneen
startissa.*



Kuutosia starttilinjalla, alamerkillä ja myötätuuliosuudella.



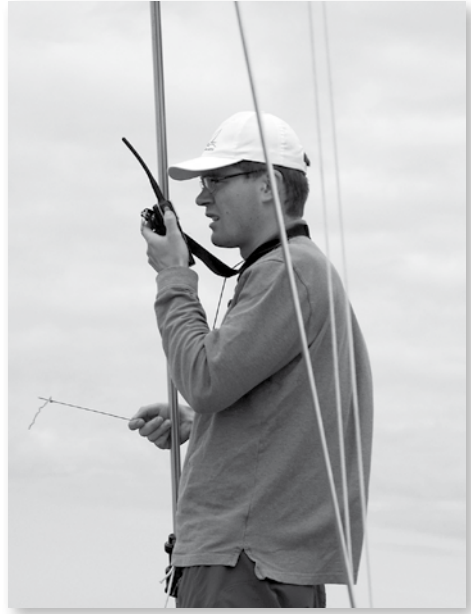


Lauantaina tuuli tyyntyi kesken kisan.
A-veneet s/y Kismet (keskellä) ja s/y Bellona.
Louhia melotaan radalta. Pläkässä tarvittiin
myös hinausapua.





Kisatoimistoa ja monenlaisia järjestelyjä hoitanut Satu Lehesmaa sekä tuomarialuksessa kirjurina toiminut Heli Sellergren (vasemmalla).



Joel määrittelemässä sunnuntain saaristoradan lähtölinjaa.



Puhallinorkesteri Dixie Kings otti lauantaina kilpailijat vastaan Sirpalesaareen.



Kuutosten maaliintulo saaristoradalta. Ensimmäiseksi ehtineellä s/y Aralla oli varaa laskea spinnu jo ennen maalilinjaa, mutta sijoista 2-5 kampaillleet tulivat täysillä maaliin.



Mastolla Joel ja Kimmo silmä tarkkana kuutosten maaliintulossa, kirjureina Heli ja Anna.



Saaristorata oli sen verran pitkä, että kisaveneitä odotellessa tuomarialus s/y Shere Khan ehti valmistella seuraavana päivänä alkavaa lomareissuansa viemällä mastoon lippuliinan Viron viiriä varten.



SPS:n järjestämässä kilpailuissa palkinnot jaetaan Nicetoimikunnan seuran 75-vuotisjuhliin lahjoittamalta käsinkirjailulta juhlaliinalta.



Juhlavuoden regataan teetettiin 100-vuotisjuhlamitalit.



A-veneluokassa voitti kultaa s/y Bellona (kapteeni Matti Ervamaa, Katariina Sevon, Petri Tuominen, Pekka Ervamaa). Hopeasijalla oli s/y Kismet, SPS, kipparina Tapio Saavalainen, Petteri Karapuu, Antti Aliklaavu, Elmar Martens, Boris Oroza, Pentti Puuperä, Jenny Österman.



Palkintoja jakamassa kilpailupäällikkö Joel Kanervo ja Satu Lehesmaa.

Lipusta, liinasta ja lippumerkistä

Kirjoitin *Vuosikirjaan 2013* pienen jutun SPS:n lippumerkin satavuotiaista vaiheista. Koska esillä on ollut myös vanhan, käsin kirjoitun silkkilipun esille saaminen seuramajaan juhluvuodeksi, liitin juttuun siitä maininnan ja kuvan. Olin saanut korviini tiedon, että lippu olisi kuulunut seuran ensimmäiselle kommodorille W. O Lillelle. Niin ei kuitenkaan ole, vaan lipun ovat valmistaneet SPS:n ompeluseuralaiset vuoden 1953 40-vuotisjuhllallisuuksiin, kuten sekä *Pursi 5/1953*, 75-vuotishistoriikki että nyt myös 100-vuotisjuhlakirja tietävät kertoa. Sekaannus lienee syntynyt siitä, että lippu oli syystä tai toisesta tullut vuosina 1935–1951 kommodorina toimineen Toivo Aron haltuun ja hänen pojanpoikansa Ari Aro lahjoitti sen takaisin pursiseuralle, ja W. O. Lille oli puo-

lestaan Arin isoäidin isä. Kiitos Arille ja Lehesmaan Satulle asian oikaisemisesta!

Seuralla on toinenkin käsin kirjoitettu versio lippumerkistä, nimittäin Nice-toimikunnan vuoden 1988 75-vuotisjuhllallisuuksiin lahjoittama juhlapöytäliina. Se on teetetty Wetterhoffin käsityöoppilaitoksessa ja sitä käytetään jokaisessa palkintojenjaossa kilpailujen jälkeen. Lippumme erikoismerkkiin liittyvää pientä epätasmallisyyttä ei kuitenkaan ollut vielä liinaa teetettäessä huomattu, ja vaakunassa veden ja taivaan värit ovat väärinpäin kuten ne olivat tuohon aikaan pursilippusakin (ks. kuva sivulla 16). Kaunis, arvokas ja historiallinen on joka tapauksessa niin liina kuin vanha lippukin!

Pilvi Vainonen



Silkkilippu vuodelta 1953. Vanhalle lipulle teki uuden lippukaapin Risto Kaario. Kuva Pilvi Vainonen.



Sirpalesaareen tulevia tervehtii nyt myös Suomalainen Pursiseura kera 2013 tarkistetun lippumerkin. Kyltin pystyttivät Hannu-Ilari Nuotio ja Seppo Mäkinen, kuvan otti Antti Aliklaavu.

PURJEVENETEKNIikka

OSA 5

Hannu Sarvanne

Lateraalitasapaino

Hyvä lateraalitasapaino ilmenee siten, että luovissa peräsintä joudutaan pitämään n. 2 asteen verran tuulen alapuolelle käännettynä (peräsinpinna tuulen yläpuolella). Myös pinnatuntuman kannalta tämä on hyvä, sillä pinnassa on ”painetta”.

Kun sortokulma on n. 2–3°, on peräsimen kohtauskulma tällöin n. 4–5°. Peräsinprofiileilla vastus ei muutu alueella n. 0–5°, mutta kantovoima kasvaa kulman mukana.

Kun lateraalitasapaino on onnistunut ja peräsimellä on riittävä pinta-ala, se toimii tavallaan toisena kölinä ja estää sortoa. Itse asiassa peräsin on hyvä ”köli”, koska sillä on suuri sivusuhte. Tämä on ollut syynä siihen, että peräsिमien koot ja syväykset ovat kasvaneet.

Peräsimen tehtävänä on myös estää veneen nousu tuuleen, mikä johtuu siitä, että veneen kallistuessa purjeisiin kohdistuva eteenpäin suuntautuva voima siirtyy veneen sivulle ja aiheuttaa veneelle tuuleen kääntävän momentin. Kovalla tuulella, kun vene kallistuu paljon ja yhdessä suuren tuulivoiman kanssa momentti voi kasvaa niin suureksi, että sen kumoamiseen tarvitaan peräsinkulmaa n. 15°, jolloin peräsin sakkaa ja vene nousee tuuleen (broachaa) ja nousee pystyyn. Tämä on hyvä asia turvallisuuden kannalta. Myös spinaakkerilla tai genaakkerilla voi syntyä broachaustilanne.

Aallokossa peräsintä ei saisi käännellä liian paljon, jottei se ”jarruta”.

Purjeisiin vaikuttaa veneen suhteen poikittainen etu- ja isopurjeen resultanttivoima. Tätä voimaa vastustaa vedenalaisten pinto-

jen (köli, peräsin ja runko) resultanttivoima. Lateraalitasapainon kannalta tärkeää on näiden resultanttivoimien oikeat pituusuntaiset keskinäiset sijainnit.

Tähän on kehitetty teoria, jonka mukaan määritetään kolmioidun etu- ja isopurjeen resultanttivoiman ja kölivoiman sijaintieroitus, jota kutsutaan lead-arvoksi. Purjeille määritetty resultanttivoima on lead-arvon verran edempänä kuin kölivoima, jolloin eliminoidaan kallistumisen aiheuttamaa nousuherkkyyttä. Jos lead-arvo on liian pieni, tulee veneestä nousuherkkä. Liian suuri arvo tekee veneestä laskuherkän, mikä on todella huono ja vaarallinenkin ominaisuus.

Lähdekirjassa on annettu ohjeet lead-arvon määrittämiseen ja ohjearvoalueet osaja huipputakiloille. Lead-arvon valinnan onnistumiseen vaikuttaa sattuma tai suunnittelijan kokemus ja taito. Suunnittelija voi tehdä myös vertailututkimuksen takilaltaan ja muutenkin sellaisten samantyyppisen tai -tyyppisten veneiden lead-arvoista, joilla on hyvä lateraalitasapaino.

Peräsimen tasapainotus

Peräsinakselin sijainnilla peräsिमessä vaikutetaan peräsintasapainoon. Se ei saa olla liian paljon tasapainotettu, sillä tällöin häviää ”tuntuma”, eikä liian vähän, jolloin ohjaaminen tulee raskaaksi ja autopilotti kuluttaa enemmän virtaa. Peräsinakselin on oltava jonkin verran edempänä kuin peräsimen hydrodynaaminen keskiö. Viitekirjasta löytyy tähän määritysohje.

Jos oikeasta peräsintasapainosta huolimatta peräsिमessä ei ole tuntumaa, on em.

lead-arvo liian suuri, eikä peräsin myöskään toimi kölinä.

Saalinkien lukumäärä

Alle n. 12 m:n mastoille käytetään yleensä yhtä saalinkiparia. Kun lisätään saalinkiparien lukumäärää, niin siitä seuraa etuja:

- Voidaan valita kapeampi mastoprofiili, jolloin:
 - o Mastoprofiilin vastus pienenee
 - o Mastoprofiili häiritsee vähemmän isopurjetta
 - o Masto on kevyempi
- Pienemmät etupurjeen skuuttikulmat tulevat mahdollisiksi

Saalinkiparien lisäämisestä on haittaakin:

- Takilan trimmaaminen on vaikeampaa
- Takilasta tulee kalliimpi

Takilan lujusmitoitus

Ainoastaan Nordic Boat Standard (NBS) antaa ohjeet takilan lujusmitoitukseen koskien vantteja, haruksia, vanttiruuveja, rustirautoja, mastoprofiilia, saalinkeja, puomia ja osatakilan mastokavennusta. Näissä määräävänä tekijänä on 30° oikaisumomentti RM30, jonka mukaan takilan lujus mitoitetaan.

Sivuvantit

Sivuvanttien voimat määritetään kahdella tavalla. Tavassa 1 takila on kuormitettu pelkästään etupurjeella siten, että kallistavan momentin aiheuttaa yläsivuvantin kiinnityskohtaan mastossa laskettu voima. Tavassa 2 takilan kallistusmomentin voima ja sijainti määritetään pelkällä pohjaan reivatulla isopurjeella, minkä vuoksi tämä tapa määrittää alavantit ja mitoitusvoima on yleensä suurempi kuin ylävanttien. Sivuvanttien varmuuden vaijerin murtolujuuden suhteen on oltava 2,5. Tällöin myötövarmuus eli varmuus väsymisalueelle on n. 2,1. Varmuuksissa otetaan huomioon myös se, että tämä laskenta ei ole eksaktia tiedettä. Laskelmasta

puuttuvat voimien dynaamiset komponentit ja etuharusvoiman vaikutus sivuvanteihin taaksepäin suunnatuilla saalingeilla. Lisäksi päätehelojen puristusliitokset heikentävät jossain määrin vaijeria. En ole nähnyt tutkimustuloksia. Vanttien valmistajan mukaan vaijereiden säikeet ovat yleensä katkenneet päätehelan juuresta.

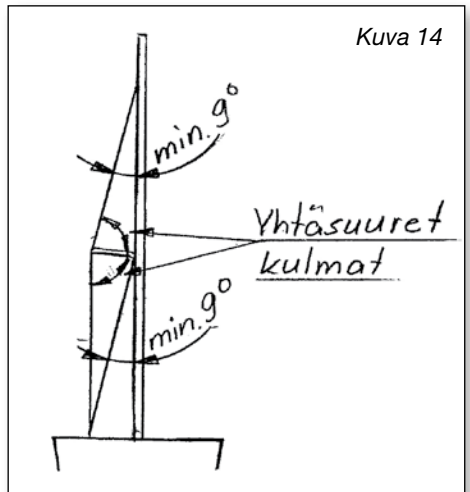
Osatakilaveneissä taaksepäin suunnatuilla saalingeilla yleensä ylävantti kiinnitetään takimmaiseen rustirautakiinnikkeeseen. Keväällä 2013 muutin s/y *Aluten* alavantit 5 mm:stä 6 mm:iin, mikä myös jäykistää etuharusta (osatakila).

Harukset (pitkittäisvantit)

Haruksille annetaan suoraan laskentaohjeet vaadittaville murtolujuuksille oikaisumomentin RM30 mukaan sisältäen varmuuskertoimet ja perustuen empiiriseen tietoon.

Vanttien minimikulmat

Kuvassa 14 on annettu sivuvanteille standardin mukaiset minimikulmat poikkitaasuunnassa, ja kuvassa 15 pitkittäissuunnassa.



Vanttiruuvit ja rustiraudat

Näiden lujuusmitoitusperiaate on se, että niiden on oltava lujempia kuin vaijeri tai rodi. Kullekin vaijerille tarkoitettulla vanttiruuvilla on standardin mukaan n. 1,5 kertaa niin suuri murtovoima kuin vaijerilla. Standardissa annetuilla rustirautamitoilla haponkestävällä aineella on n. 2,5 kertaa suuremmat murtojuuget kuin vaijerilla. Näihin kertoimiin vaikuttaa myös se, että näissä käytetyillä aineilla on suhteessa murtolujuuteen huonommat myötölujuudet, eli väsytyslujuuden alkuun, kuin vaijeriaineella.

Saalingit

Mitoitetaan nurjahduksen mukaan ja lisäksi taaksepäin suunnatut vaakasuoran taivutusmomentin suhteen. Myös niiden mastohela ja sen mastokiinnitys mitoitetaan tämän momentin suhteen.

Jotta saalinkeihin ei synny pystysuuntaista taivutusta, on kuvassa 14 esitetyt kulmat oltava yhtä suuret.

Masto

Mitoitetaan kallistuksen synnyttämällä maston pystyvoimalla nurjahdusta vastaan. Mastoprofiilin valinnassa käytetään sen hitausmomenttiarvoja (I_x ja I_y), jotka kuvaavat maston elastisuutta. Poikittainen

hitausmomentti I_x määritetään paneelikorkeuksien mukaan, ja pitkittäinen I_y etuharuksen yläkiinnityskohdan korkeuden (mitta J) mukaan. Tästä johtuu, että I_y -arvo on paljon suurempi kuin I_x -arvo, ja mastoprofiilin mitta veneen pituussuunnassa on n. kaksi kertaa sen mitta veneen poikittais-suunnassa. Tämä on myös virtausteknisesti hyvä asia.

Standardin mukaan lasketuissa hitausmomenttien arvoissa nurjahdusvarmuus on n. 5, mikä on epätavallisen korkea, ja jolla otetaan huomioon vaikeasti laskettavissa olevia lisäkuormituksia.

Mastoprofiileja kehitetään koko ajan. Pyritään löytämään muoto, jolla saadaan vastus ja isopurjeelle aiheutuva virtaushäiriö minimoituna, lujuusvaatimukset (I_x ja I_y) huomioon otettuina.

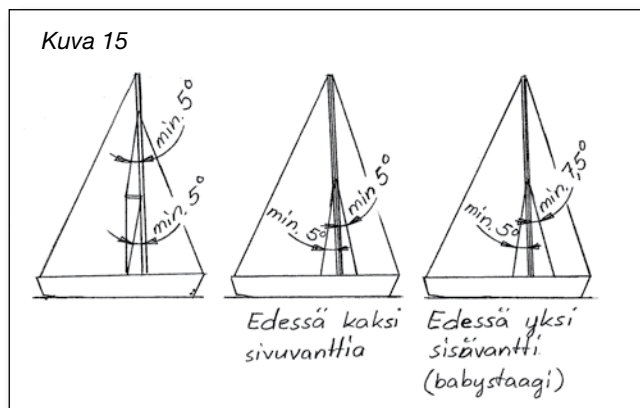
Spinaakkeri- ja genaakkeripuomi sekä spiira

Suunnittelija joutuu itse määrittelemään näiden lujuudet.

Vanttiruuvien materiaalin muuttuminen

Vanttiruuvien kaikki osat tehtiin aiemmin haponkestävästä teräksestä. Näissä on ollut kierteiden kiinnileikkautumisia kiristettäessä, jos kierteitä ei oltu puhdistettu eikä voideltu.

Tämän vuoksi on ryhdytty käyttämään ulkopinnoilta kromattua pronssia vanttiruuvien keskiosassa. Nämä tunnistaa leveästä hahloaukosta. Jos purjehtija uusii vantteja, kannattaa vaatia tällaiset vanttiruuvit.



Vanttien väsyminen

Oikein mitoitetuissa vanteissa jännitys ei kohoa väsymisalueelle, jolloin vantit eivät koskaan väsy.

Väsymisongelmat T-yläpääteheloiissa

Näissä heloissa on esiintynyt väsymisvaurioita. Tämä johtuu lujuusteknisesti liian heikoista heloista, joissa jännitys on kasvanut väsymisalueelle. Riittävien väsytyksetöiden jälkeen on tapahtunut katkeamisia. Helojen valmistajat ovat tästä vastuussa. He ovat viime aikoina paksuntaneet helojaan.

Kannattaa tarkistaa, ettei T-mallisten yläpäätehelojen sisäpinnassa ole hiushalkeamaa.

Osa- ja huipputakila

Standardin mukaan takila on lujuusteknisesti huipputakila, kun takilasuhde on yli 0,94. Tällöin masto kestää takaharusvoiman, joka vastaa etuharusuksen maksimivoimaa, jolloin etuharusuksen taipuma saadaan minimoitua. Takaharusuksella saadaan kuitenkin taivutettua maston yläosaan isopurjeelle edullista etutaipumaa (yläpökää).

Takiloiden kehityksen suunta

Uusien venetyyppien ja Suomessa v. 2012 järjestettyjen avomeri-MM-kisoihin osallistuneiden veneiden takiloista voi sanoa:

- Takilasuhteena käytetään n. 0,95 (19/20)
- Takaharus on kiinnitetty n. 10–15 cm taaksepäin ulottuvan toppihelan päähän, mikä mahdollistaa ahvenselkää isopurjeelle
- Taaksepäin suunnatut saalingit, suurissa veneissä kaksi paria
- Ei barduunoita

Nämä vaikuttavat hyviltä suuntauksilta takiloiden kehityksessä. Tämä koskee myös matkapurjehdukseen tarkoitettuja veneitä.

Takilavauriot ja vakuutus

Pohjolan venevahinkojen tarkastaja sanoi seuraavaa:

”Jos vaurio on syntynyt ’normaaliolosuhteissa’, vaurioita ei korvata. Näissä tapauksissa syynä on täytynyt olla suunnittelu-, valmistus- tai käyttövirhe (esim. unohtunut tai riittämätön sokkalukitus). Jos vaurio on syntynyt ’myrskyolosuhteissa’, vakuutusyhtiö pyytää veneen valmistajalta lujuusselvityksen. Sen perusteella vakuutusyhtiö tekee korvauspäätöksen. Korvausten kannalta on olennaista, että valmistaja on noudattanut standardin mukaisia lujuusvaatimuksia. Ellei, veneen valmistaja on vastuussa.

”Jos vaurio on syntynyt jonkin vanttihelan peittämisestä, vastuu on ko. helan valmistajalla. Vajerin olisi pitänyt ensin peittää, ellei ole tehty asennusvirhettä.”

Vanttiruuvien ja niiden tappien lukituksesta

Jos saksisokkien sijasta käytetään rengas-sokkia, niiden on oltava niin paksuja kuin reikiin mahtuu, ja lisäksi ympäröitävä teipillä.

Engelsmannien estäminen

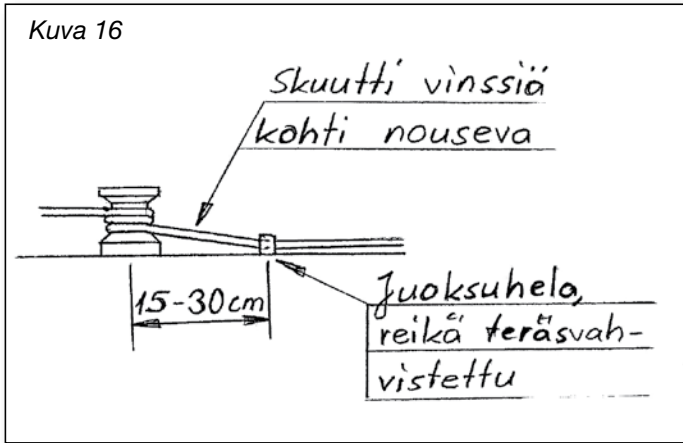
Jos skuuttivinsseissä on taipumusta ns. engelsmanniin, niin sen estämiseen on olemassa kuvan 16 mukainen keino.

Kaatuminen ja oikaisumomenttivaatimus

Avomeriveneiltä vaaditaan, että oikaisumomentti on positiivinen vähintään 110° kallistumaan saakka. Nykyaikaisilla eväköliveneillä ollaan melko lähellä tätä. Vanhemmilla pitkäkölisillä veneillä tämä rajakulma on n. 150°, joten ne eivät kaadu yhtä helposti kuin modernit eväköliveneet.

Kokemuseräisesti tiedetään, että pitkäköliset veneet nousevat pystyyn lähes välittömästi, kun taas eväköliveneiden nousemiseen voi mennä muutamia minuutteja.

Kuva 16



Limisauma- ja kanttirunkojen vastus

Teoreettisesti laskien nämä aiheuttavat pienillä nopeuksilla n. 2–3 % ja suuremmilla nopeuksilla n. 1–1,5 % nopeuden aleneman.

Kölin kiinnityksen lujuus

Kölin liitoksissa on havaittu vuotoja, ja jopa hyvin vaarallisia kölin irtoamisia on tapahtunut. Siksi kölliitoksen lujuuslaskennasta on laadittu kansainvälinen ISO-standardi 12215–9 (2012). Siinä on kolme vaatimusta:

1. 90° kallistumalla köli ilmassa kiinnityksen varmuuden murtumista vastaan on oltava n. 3.
2. Kölin kiinnityksen, ruuvien ja palkkien on kestettävä tyypillisellä maksiminopeudella karille ajo siten, että törmäyskohta on kölin etu- ja alareunan kulmassa.
3. Veneen pohjan on kestettävä taipumatta veneen lasku kölin varaan.

Standardissa on annettu näille vaatimuksille köliruuvien ja -palkkien laskentaohjeet. Lisäksi on annettu ohjeet ruuvien aluslevyistä laminaattia ja puuta vasten. Köliruuveille on annettu kiristysmomentit.

On selvää, että vanhat veneet eivät täytä näitä vaatimuksia. Etenkin karilleajoissa palkkien rakenteet ovat pettäneet.

Vuoden 2010 jälkeen valmistetuissa veneissä vastuu lujuudesta on veneen valmistajalla, myös karilleajossa.

Kun suunnittelin s/y *Aluten*, laskin (ilman standardia) kölipalkit kestämään karilleajon. Olen päässyt testaamaan tätä, ja alumiinipalkit kestivät ilman muodonmuutoksia.

Uutta venettä tai vuoden 2010 jälkeen valmistettua venettä ostettaessa kannattaa varmistaa, että veneen valmistaja on noudattanut ko. standardia.

Köliruuvien momenttien tarkistaminen

Lujitemuovilla ja puulla on ns. virumistapumus silloin, kun siihen kohdistuu jatkuva ruuvin kiristysvoima. Tämä saattaa aiheuttaa köliruuvien löystymistä etenkin, jos aluslevy on liian pieni. Löystyminen voi olla jopa niin suurta, että purjehdittaessa vene vuotaa köliruuvien kautta. Vesi saattaa päästä valurautakölin ja rungon väliin ja aiheuttaa liitospaikkaan ruosteraidan. Etenkin silloin, jos näitä ongelmia esiintyy, kannattaa tarkistaa köliruuvien kiristysmomentit.

Kirjoituksen osassa 6 annetaan suositukset kiristysmomenteille.

PURJEVENETEKNIKKAA 4

Lehdestä 2/2013 pois jääneet osat
Hannu Sarvanne

Maston aerodynaaminen vaikutus

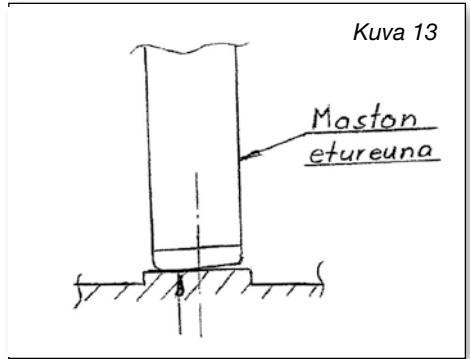
Mastolla on ”oma” virtausvastus, mutta se aiheuttaa myös virtausten irtoamisia molemmilla puolilla isopurjetta häiriten isopurjeen toimintaa.

Joissakin mastoprofiileissa on molemmilla sivuilla ns. turbulaattoriurat (riblets), syvyydeltään ja leveydeltään n. 1 mm. Näiden tarkoituksena on aikaansaada hallittu virtauksen irtoaminen, jossa maston taakse muodostuneen pyörrevyöhykkeen leveys kapenee ja pyörteily on stabiilimpaa. Samasta syystä golf-palloissa on syvennyksiä.

Mastojalan kosketuskohta

Mastojalan kosketuskohdan sijainti vaikuttaa etenkin maston alaosan pokaan. Jos kosketuskohta on maston keskilinjan etupuolella, taivuttaa se mastoa väärtään suun

taan. Kosketuskohdan tulisi olla keskilinjan takana (kuva 13). Kosketuskohdan voi selvittää tarvittaessa esim. paperiliuskalla tai rakotulkilla, kun takila on kiristetty. Etupuolella oleva ruuvi saattaa myös kantaa. Tarvittaessa kosketuskohtaa voidaan muuttaa esim. hiomalla mastojalkaa tai -jalustaa ja viilaamalla kantavan ruuvin vapaareikää.



SYYSTALKOOT SIRPALESAARESSA ma 9.9.2013 klo 17

Tervetuloa kaikki mukaan!!!

Talkooväki palkitaa uurastuksesta
maistuvalla ruualla ja juomalla.

PARI PIENTÄ VIHJETTÄ MASTOLAITURILLE

kapteeni koukku

SPS:llä on paljon muun hyvän lisäksi oiva mastonosturi, jonka ehkä pahin puute on siinä, ettei niitä ole kuin yksi ainoa, mikä varsinkin keväällä synnyttää jonoa paikalle. Jotta jononmuodostus jäisi mahdollisimman vähäiseksi ja toiminta nosturilla olisi joutuisaa, on seuraavassa muutama pikku ohje asiasta...

Ne, joilla on pitkän kokemuksen antama varmuus ja tietämys mastonsa nostosta ja laskusta, voivat vapaasti kääntää sivua, mutta jos tunnet, että maston nosto ja lasku ei ole ehkä aina mennyt ihan putkeen tai taaksesi on kertynyt ärtyneitä jonottajia, sinun kannattaa lukea rohkeasti eteenpäin.

KEVÄÄLLÄ ENNEN NOSTURILLE MENOA

Selvitä masto talven jäljiltä ja oikaise vaijerit, fallit ja nostimet niin, että ne asettuvat oikeaan paikkaan nostetussa mastossa. Samoin selvitä ja rasvaa tarvittaessa vanttiruuvit niin, että ne pyörivät, ja huolehdi tarvittavat sokat ja niiden vaatimat työkalut esille. Jos et halua kiivetä noston jälkeen toppiin, voit jo tässä vaiheessa panna toppiin tulevat himmelit paikoilleen, kunhan muistat, että ne ovat siellä matkalla mastolaiturille ja myös noston ajan. (Jos mastosi korkeus on lähellä nosturin topin korkeutta, valmistaudu vieämään himmelit vasta noston jälkeen, mutta käytä turvalajaita.)

VENE MASTOLAITURILLE

Mastolaiturilla viettämäsi aikaa voit minimoida myös kiinnittämällä veneen mastolaiturille niin, että se on mahdollisimman helposti säädettävissä oikeaan kohtaan maston

paikkaa ja vaijerin linjaa ajatellen. Kiinnittämällä veneen alla olevan kaavion mukaisesti saat nopean säätömahdollisuuden kaikkiin suuntiin ja mastonpaikka tulee helposti suoraan mastonosturin huipun (josta nostovaijeri tulee) kohdalle. Varaa kaavion vaatimat köydet ja katso niille kiinnitys- ja taittopaikat valmiiksi veneestäsi.

Kaavion mukaan vene kiinnitetään laituriin perä- ja keulaköysillä, joilla säädetään etäisyys laituriin, poijuun pantavalla köydellä saadaan vene pysymään tarvittavalla etäisyydellä laiturista ja estetään mastoa ja mahdollisia topin himmeleitä kolhiutumasta mastonosturiin. Poijuköyttä näkee kovin vähän käytettävän, vaikka nimi-merkin mielestä se on tämän pakan jokeri. Jos sinulla on poijukoukku, sitä kannattaa käyttää tässä. Springeillä säädetään maston paikka samaan linjaan maston vaijerin kanssa (merkitty mustalla viivalla mastolaituriin).

Veneen etäisyys laiturista voidaan laskea siitä, että nosturin vaijeri on noin 2 metrin etäisyydellä laiturin etureunasta. Em. tiedon perusteella voit laskea oman veneesi partaan etäisyystarpeen laiturista. Mitan selvitettyä sitä varten kannattaa tehdä sopivan pituinen listan pätkä, jolla voit suoraan säätää sen seuraavallakin kerralla. Laskukaavan mukaan vajaan 4 metrin levyinen vene on kiinni laiturissa ja sitä kapeammat isomman tai pienemmän matkan päässä silloin, kun maston paikka on suoraan vaijerin alla.

Jos veneesi on kapeaa sorttia, vajasta voi löytyä sopiva lankonki laiturin ja veneen välin (joissain voi olla valmiiksi jo pehmustekin, ettei veneen katto tai kansi naarmutu). Palautathan lankongin samaan paikkaan käytön jälkeen.

Maston paikan saaminen suoraan vaijerin yläpuolelle on tärkeää varsinkin silloin, kun masto menee kannen läpi, jolloin se ei laskettaessa takerru sisällä laipioihin tai muihin rakenteisiin eikä maston tyven kampeamiseen paikoilleen tarvita rautakankea eikä ylimääräisiä Perkele- tai Saatana-nimisiä apuvoimia.

MASTON NOSTAMINEN PAIKOILLEEN

Käytä ajatus tai pari siihen, miten panet nostolenkin mastoon ajatellen sitä, että saat sen alas ja pois sen jälkeen kun masto on pystyssä ja staagattu niin, ettei se enää kaadu. Kaikkia vanteja ei kannata panna heti kiinni ennen kuin nostolenkki on pois, koska muuten voit joutua kurottamaan rystyset valkeina alavanttien kiristämää nostolenkkiä ja sen jälkeen hakemaan tikkaat tai ottamaan alavantit auki yltääksesi nostolenkin koukkuun. Olen nähnyt.

Jos masto pysyy pystyssä ilman kaikkia vaijereita ja nosturille on muita tulijoita, on otollista tehdä maston loppuviritykset omalla paikalla.

SYKSYLLÄ

Syksyllä tulee pimeä aikaisemmin joten (valoisaa aikaa) mastotöihin on kevättä vähemmän, joten muista toisten huomioiminen nostoon liittyvissä ennako- ja jälkitöissä. Hoida myös mastolaiturille kärryille jäänyt mastosi mahdollisimman nopeasti pois ja vapauta kärryt seuraavalle tarvitsijalle.

Muuten maston nostoon sopii paljolti se, mitä keväällä tehdään, vain käänteisessä järjestyksessä. Muista tehdä mahdollisimman paljon valmiitelevia purkutöitä jo omalla paikallasi, niin selviät hommasta nopeasti mastonosturilla.

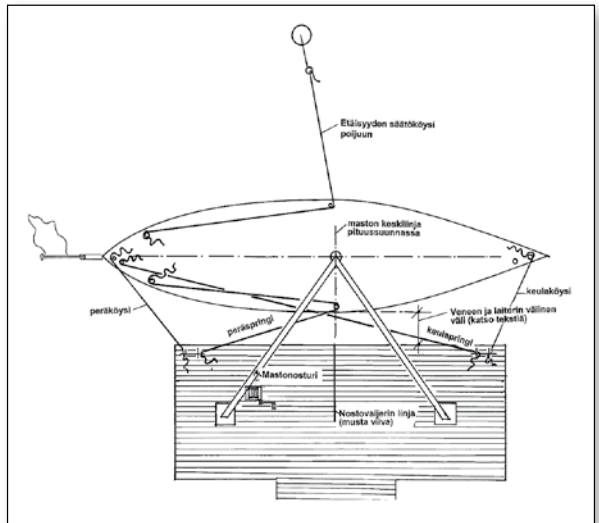
Irrotetut vantit kannattaa sitoa heti irrottamisen jälkeen (varsinkin jos hämärä on jo yllättänyt), etteivät ne vahingossa pääse kiilautumaan esim. katon kaiteiden alle. Silloin ei tarvitse ihmetellä nosturin kammassa, että onpas mastolle tullut lisää painoa kesän aikana, kunnes kuuluu raaka rusahdus ja siten talven aikana korjataan kaiteita ja kattoa.

Lisäksi muista merkitä mastosi (omasi ja veneesi nimi) ennen telineelle nostoa. Vajan ullakon portaiden kyljessä olevassa laatikossa on sopivia lappuja. Itse muistat vain ottaa mukaan vedenkestävän huopakynän ja selvän käsialan. Helpotat satama- ja telakkalautakunnan työtä ja jos mastollesi sattuu talven aikana jotain, saat helpommin tietää asiasta, jos mastosi on asianmukaisesti merkitty.

Muistathan lisäksi pitää mastonosturin lukossa. Avaimia saa ostaa Mikolta, kannattaa hankkia oma eikä kerjätä kavereilta.

Eipä sitten muuta kuin sujuvia mastojen nostoja ja laskuja.

Tämän kirjoituksen lähteinä ovat olleet mm. omat ja muiden kokemukset ja tarkemmin yksilöimättömät kohdat Käytöksen Kulmaisesta Kirjasta.



Siimasaareen?

Kiitos *Pursi*-lehdissä olleesta hauskasta keskustelusta koskien saarten ja alusten nimiä. 'Tågholmen'-nimi kiinnosti minuakin liittyessämme *Klaudia*-veneellä SPS:an.

Kotimaisten kielten tutkimuskeskuksen nimistöntutkija Leila Mattfolk vastasi kysymykseeni näin:

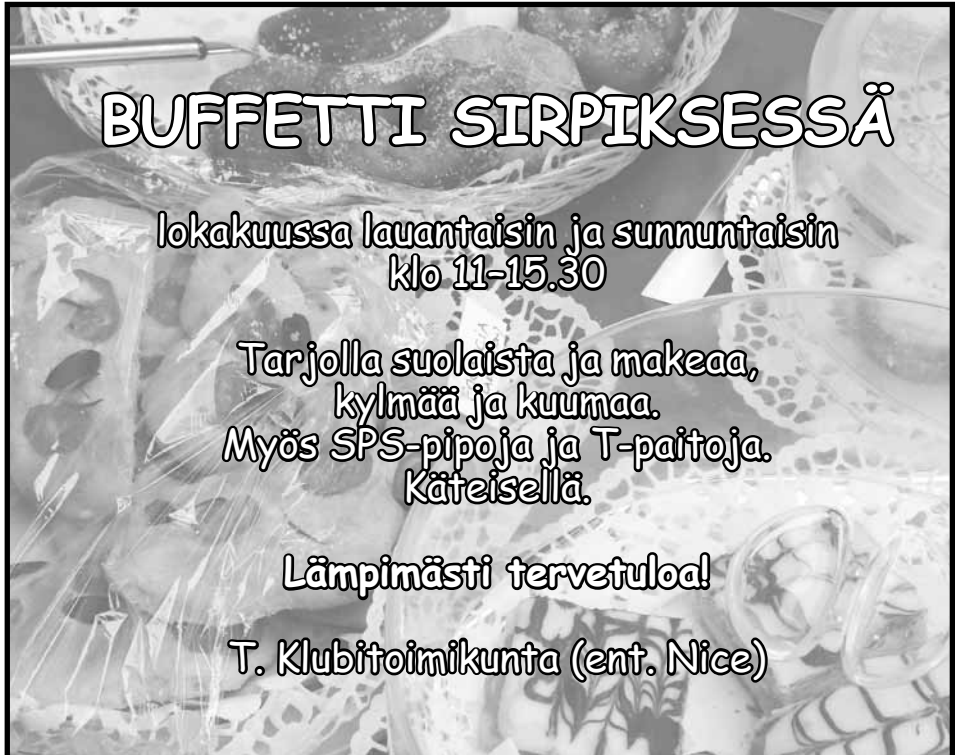
"Namnet Tågholmen har faktiskt behandlats av Ivar Westman i hans bok Nyländska önamn (1935, s. 374). Han tolkar tåg- som 'tåg, rep'. Han förklarar det inte desto mer ingående, men eventuellt kan det ha varit fråga om tåg i betydelser fiskelina, så att det

alltså är fiskeverksamhet som ligger bakom namnet."

Näin ollen tulkinta 'köysi, touvi', kalastukseen liittyneenä 'siima', olisi hänen mukaansa lähinnä oikea.

Mattfolk kuitenkin muistutti, että seuraamalla vanhoja merikortteja taaksepäin historiassa pääsisi seuraamaan, onko nimi jossain vaiheessa ehkä muuttunut.

Terveisin,
Anna Koivusalo



BUFFETTI SIRPIKSESSÄ

lokakuussa lauantaisin ja sunnuntaisin
klo 11-15.30

Tarjolla suolaista ja makeaa,
kylmää ja kuumaa.
Myös SPS-pipoja ja T-paitoja.
Käteisellä.

Lämpimästi tervetuloa!

T. Klubitoimikunta (ent. Nice)

Sly Kismetin iloinen miehistö juhlii HSS Champagne Regatan voittoa. Miehistösä purjehtivat Antti Aliklaavu, SPS, Pekka Ervamaa, EM, Jenny Österman, NJK, ja Petteri Karapuu. Kuva Jukka Ahokas. Onnittelut!



Kutsu yhteysvene nostamalla osoitin ylös!

AIKATAULU SIRPALESAARI SYKSY 2013

Ajalla 1.10.–13.10.

Arkisin ma-pe	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	17.30	18.00	18.30	19.00	19.30	20.00
Lisävuorot la-su	09.00	10.00	11.00									

Seuraavat viikonloput la-su 19.–20.10. / 26.–27.10. / 2.–3.11.

09.00	09.30	10.00	10.40	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 €
Aikuiset 10 matkan sarjalippu	45,00 €
Lapset alle 15 v.	2,00 €
Hinnat sisältävät alv. 10 %.	

**SPS kausikortit ovat voimassa ajalla 20.4.–3.11.2013.
Hinnat sisältävät alv 10 %.
Oikeudet muutoksiin pidätetään.**

www.blueshipline.fi

Gsm 0400 844 172 / Mikko Lanki



Itella Green



*Matkalla Nihtisaareen.
Kuva Helsingin kaupunginmuseo, kuvaaja tuntematon, n. 1913.*