

folkkari

Gold Cup 2016 Helsinki

www.folkkari.net





KANSAN MAKKARA



10

18

SISÄLLYS

Puheenjohtajan palsta 4

Vuosikokouksen kuulumisia 5

Viaporin Tuoppi 5

Trimmiklinikka 2015 6

Kilpailukausi 2015 7

Gastina folkkarissa 8

Atlantin folkkaristi 10

Kausi jatkuu Bostonissa 14

Folkkari – perhevene? 15

Gold Cup 2016 Helsinki 16

Danish nationals & Gold Cup 2015 18

Gold Cup lähestyy – oletko valmis? 20

Kesä keulapunkassa 22

58. Muhu-Väina -regatta 26

Saimaan Norpat folkkarilla 28

Hea retk vaik masto murtud 30

6

22

16

FOLKKARI 2016
Julkaisija: Suomen Kansanveneliitto
Lehden toimituskunta:
Aura Salmivaaara, Liisa Satukangas,
Satu Salmivalli
Kansikuva: Jarkko Virtanen
Ulkoasu: Satu Salmivalli
Kiitos kaikille kirjoittajille ja kuvaajille.

Rohkeasti mukaan!

KESÄLLÄ 1996 hankin Ruotsista ensimmäisen kansanveneeni, joka purjehdittiin Norrköpingistä, Sandhamnin kautta ja sieltä suoraan Hankoon. Kovassa vastatulessa 1958 rakennettu vene kesti hyvin, vaikka märkää oli. Rakaus luokkaan oli syytynyt.

Ei kestänyt kauan, niin syntyi kipinä lähteä mukaan kilpailuihin. Ensin kokeneen kipparin kanssa ja sitten itse pinnassa. Silmälasit ja viinssikahva löytyvät edelleen Kruunuvuorenselän pohjassa jossain. Spinnupuomikin putosi mereen, mutta kokenut konkari Måns Andersson ojensi sen meille maalintulon jälkeen - myötätuntoisesti hymyillen ja lausuen "tämä on vissiin teidän". Sittemmin olen ilokseni saanut tehdä vastaavan palvelun toiselle kokemattomammalle miehistölle muutama vuosi sitten. Månsin avulias asenne oli periytynyt.

Måns oli yksi mentoreistani. Pyysaari (HTPS) otti nopeasti hyvin vastaan uuden tulokkaan, vaikka en ollut seuran jäsen. Muuallakin oltiin aina halukkaita auttamaan, jos vähänkin näytti avuttomalta. Vuosien mittaan on löytynyt suuri määrä mentoreita, auttajia ja ystäviä. Ja löytyy edelleen. Suomesta, ja nykyisin myös ulkomailta. Tässä onkin Kansanveneiden vahvuus ja ihanuus. Ja tähän auttaa tietenkin iloinen kanssakäyminen eri tilaisuuksien ja kilpailujen yhteydessä. "Laiturivivokkeet", viikkokilpailujen jälkeiset turinat jne.

Viime kesä oli – kehuista keleistä huolimatta – hyvä folkkarikesä. Rankingkilpailuihin osallistui taas kasvava määrä veneitä. HTPS:n tiistaikilpailuissa nähtiin syksyllä neljä kertaa peräkkäin 14 folkkaria, ja niistä useita uusia tulokkaita. Alkukesän tanskalaisten ammattilaisten vetämä trimmiklinikka keräsi 15 venekuntaa mukaan. Oppimaan ja jakamaan tietoa ja taitoa keskenään.

Toivottavasti onnistumme jatkossakin luomaan sellaisen ilmapiirin, että vanhat viihtyvät ja uudet kokevat pääsevänsä niin sanotusti messiin ja saavat apua esimerkiksi kisailussa. Ylipäätään tavoite on, että uusia folkkaristeja tulee mukaan huomattuaan että tämä on Suomen hauskin luokka.

Kesä 2016 on kaikkien aikojen folkkarikesä Suomesa, kun Gold Cup purjehditaan Helsingin vesillä ensimmäistä kertaa ikinä. Herman Saaren venekunnan upea pronssisija Saksassa viime kesänä oli toivoa herättävä. Monelle Gold Cup tulee olemaan vuoden tärkein kilpailu. Mutta se on samalla meille kaikille upea mahdollisuus osoittaa toisillemme ja ulkomaalaisille vieraille, mikä on folkkarihenki Suomessa. On mahdollista osallistua kilpailijana tai vapaaehtoisena järjestäjänä. Kaikille on tilaa ja tilaus. Omasta alkutaipaleesta oppineena, voin vain sanoa kaikille: rohkeasti mukaan!

Göran Weber
Puheenjohtaja



Vuosikokouksen kuulumisia

HALLITUS SAI uuden jäsenen HTPS:n Ilppo Kivivuoresta, joka valittiin myös varapuheenjohtajaksi. Hallituksen kokoonpano vuodelle 2016 on seuraava:

Göran Weber, puheenjohtaja, kv- ja SPV kontaktit (–2016)

Ilppo Kivivuori, varapuheenjohtaja (–2017)

Heta Järvimaa-Luoto, koulutus / retkeily (–2017)

Liisa Satukangas, talous / jäsen- ja venerekisterit (–2016)

Petri Vuorjoki, kilpailu- ja sponsoroitiasiat, Gold Cup (–2016)

Kai Aarnio, tekniset asiat (–2017)

Johanna Horsma, pääsihteeri (–2016)

Herman Saari, sääntöasiat (–2016)

Vuosikokouksessa keskusteltiin SM-sääntöjen muutoksesta ja puuveneilijöiden aktivoinnista kilpailutoimintaan (mm. huomioimalla nämä erikseen palkintojen jaossa folkkariliiton järjestämin palkinnoin). Lisäksi palkittiin kilpailuissa menestyneitä sekä pitkälle purjehtineita folkkaristeja.

PALKITUT:

Rankingvoittaja: FIN-390 Lina, Team Lina, BS.

Måns Andersonin muistomalja (paras kansanvene Kruunuvuorenselän rankingkisoissa): FIN-390 Lina, Team Lina, BS.

Åke Kindbergin malja (paras puuvene rankingsarjassa): FIN-172 Lipla, Markku Jutila, HTPS.

Ranking-voittaja vuosimallia 2015: Team Lina, Kai Aarnio ja Tomme Finne.

Vuoden kansanveneseura (SM-osallistujista voittaneesta veneestä piste): 1. HTPS 91 pistettä, 2. BS 57 pistettä, 3. HSK 51 pistettä.

Muut palkinnot: Starttiahkeruus palkinto: FIN-390 Lina, Team Lina, BS, 36 starttia. Pisin purjehdus: FIN-172 Lipla, HTPS Markku Jutila ja Kerttu Sarkkola, 17.7.–1.8. yhteensä 550 merimailia.

Folkkariliitto netissä:

Folkkariliiton nettisivuilta löydät viimeisimmät uutiset ja erityisesti kannattaa ottaa käyttöön miehistöpörssi ja myynti- ja ostopalstat, jotka löytyvät osoitteesta: www.folkkari.net/keskustelu.html. Muiden maiden folkkariliittojen sivut ja myös esimerkiksi myyntipalstat löydät osoitteesta: www.folkkari.net/4.

Etkö pääse osallistumaan ensi kesän Gold Cup -kilpailuihin? Lainaamalla veneesi, varmistat että folkkarisi jää historiaan olemalla mukana Suomen ensimmäisissä GC-kisoissa! Ilmoita veneesi mukaan: folkkariliitto@gmail.com

Viaporin Tuoppi 2015

SÄÄENNUSTEISTA HUOLIMATTA saatiin Suomenlinnan Pursiseuran järjestämä Viaporin Tuoppi jälleen purjehtia mahtavissa olosuhteissa. Shortsikeli! Aurinko porotti ja alkuun tuuliolosuhteet olivat täydelliset. Kello 10:50 starttasi Kruunuvuorenselältä 39 Folkkaria valmiina mittelöimään 31. Tuopin voitosta. Kansanveneet veivät jälleen suurimman fleetin tittelin Tuopissa. Eestiläisille folkkaristeille Viaporin Tuoppi on osa heidän kotimaansa rankingsarjaa ja olikin hieno, että saimme kahdeksan folkkaria mukaan kisaamaan.

Pohjoisilla tuulilla starttilinja ylitettiin slööraten ja keulat näyttivät Laajasalon kääntöpoijua kohden. Klippanin kohdalla folkkarifleetti sekoittui vähitellen suurempien puisten kaunotariden kanssa ja tämä toi oman lisämausteensa kilpailuun. Työt ennen huveja piti paikkansa kisan edessä, sillä tuuli alkoi näyttämään tyyntymisen merkkejä ja toi siten haasteita spinnoisuuksille. Maalilijan hämmöttäessä kamppailu oli tiukkaa ja kärkikolmikko tuli maaliin kolmen sekunnin sisällä.



Laiturilla meno oli tuttuun tapaan railakasta. Juhlaliputetut veneet oli pakattu vieri viereen kolmeen riviin. Kuten Viaporin Tuopissa olleet tietävät, tunnelma laiturissa on omaa luokkaansa. Iloisia purjehtijoita puhumassa purjehduksesta, kauniita veneitä, musiikkia, tanssia – purjehdusta parhaimmillaan.

www.viaporintuoppi.fi

Heta Järvimaa-Luoto

Trimmiklinikka

Kesäkuun 5–7. päivä Suomen kansanveneliitto ja North Sails järjestivät trimmiklinikan HSK:lla Lauttasaarella 15 vene-kunnalle. Kaksi eestiläistä venekuntaa saivat lainaksi veneet Suomesta. Tanskalaiset Sören Kaestel ja Per Jorgensen vetivät klinikan meriittinään muun muassa Gold Cup -voitto ja Tanskan mestaruuksia.

PERJANTAI-ILTANA käytiin tärkeimmät trimmikohdat läpi ensin teoriassa ja sitten veneet käytiin läpi mastotrimmin osalta. Lauantaiaamu aloitettiin teoriolla, jossa keskityttiin purjeiden trimmaamiseen. Myöskään venetrimmiä ei unohdettu.

Iltapäivä oltiin vesillä. Ensin avo- tuuliharjoittelua spiraatan: kuminauhalla peräsin löyhästi kiinni, koko miehistö keulakannelle. Peräsiimeen ei saanut koskea, vaan painonsiirroilla piti saada vene kulkemaan haluttuun suuntaan.

Kryssiharjoittelussa keskityttiin purjetrimmiin. Sören ja Per kiersivät kumiveneellä veneeltä toisella ja ker-

toivat, mistä löysätä ja mistä kiristää. Päivän päätteeksi käytiin läpi kuvamateriaalia, joka selvensi, miltä purjeet näyttävät, kun trimmi on kohdallaan.

Sunnuntapäivä alkoi purjetrimmin hienosäädöllä ja sitten siirryttiin vesille. Ohjelmassa oli starttiharjoituksia ja lyhyitä kisoja. Lähtö, lyhyt kryssi ja alalipulle maaliin eli hyvää harjoitusta alkavaa kautta varten. Parhaimmat saivat North Sails -tuotepalkintoja.

Klinikka oli huippuhienosti vedetty. Sören ja Per tiesivät mistä puhuivat. Vaikka trimmiohjeet olivatkin Northin purjeita varten, muidenkin purjeiden käyttäjät saivat hyviä vinkkejä venevauhdin parantamiseen.

Perusohjeet North-purjeiden trimmaamiseen löytyvät northonedesign.com sivuilta (classes-tuning-Nordic Folkboat). Klinikalla jaetut tarkennukset perusohjeisiin löytyvät alta.

Mastotrimmi

Maston rake, förstaagi

Irroita förstaagi, vedä se suoraksi mastoa pitkin ja mittaa puusepän mitalla tasan metri kannesta ylös, tähän merkki. Kiinnitä förstaagi takaisin, merkin pitäisi nyt olla kohdassa 1,305–1,320 m. Käytä jäykkää mittaa ja mittaa levyn päältä. 5 millin heitto alhaalla on 25 millin virhe topissa.

Maston jalka (prebend)

Maston takareuna, alaosa, joka maston jalassa, tulee olla 1,5–2,5 cm taaksepäin mastonreiän takareunasta. Käytä sorkkarautaa ja köyttä. Jos pehmeä masto, niin 1,5 cm. Jäykällä mastolla 2,5 cm. Kisojen välissä päästä masto aina takaisin eteen, muuten mastoon jää ”permanent prebend”.

Puumaston hienosäätö

Spriidarileveys on tärkeä: säädä maksimiin 900 +/- 10 mm. Viuluvantin linja alhaalta spriidarin päähän pitää olla suora. Fokan falli pitää olla maston etupuolella, muuten vääntää toiseen suuntaan enemmän. Storan fallissa pitäisi olla ylälukko.

Venetrimmi

Kaikki paino ihan keulaan, ankkuri yms. keulapiikkiin asti. Kevyen ja keskituulen kryssillä istuminen mahdollisimman edessä. Lenssillä miehistö keulaan asti. Perä pitää saada ylös.

Purjetrimmi

Kaksi tärkeää asiaa: fokan pussi ja isopurjeen mastokaari.

Fokan pussi on 8 cm, noviisinaaruun (= hyvin ohut naru, joka vedetään etustaagin ylä- ja alapäähän kiinni) puoleenväliin muovilätkä 8 cm. Keskituulella mittaus (kryssi) ja sivuvantit tälle kireydelle.

Fokan skuuttipiste keskilinjasta sivulle 58–60 cm. Fokan keskilatta pitää olla kryssillä veneen suuntainen. Fokan telltalet 80 cm ylös, kolme kappaletta, alin 18 cm förstaagista, seuraava 24 cm ja kolmas 28 cm. Käytä fokan fallia takaliikin säätöön mieluummin kun skuuttia.

Isopurjeessa katso lattoja. Alimmat telltalet saavat olla lentämättä, ylin pitää lentää ja toiseksi ylin vähän. Secretpoint (tussilla tai teipillä) isoon, 53 % takaliikistä, 47 % mastosta, käytännössä kohdalle missä purje 170 cm leveä. Suurin syvyys pitää olla viulun tasalla, kun katsot puomin keskeltä toppiin.

Puomiliikki kevyessä tuulessa 2–3 cm merkistä, muuten aina merkissä. Cunninghamia on turha käyttää. Jos joudut käyttämään cunnaria niin osta uusi isopurje.

Purjehdustrimmi

Jos vene pointtaa liikaa, niin löysää viuluja, yksi kierros kerrallaan.

Ison takaosalla tehdään korkeus eli levangilla.

Ison ja fokan välinen slotti pitää olla tasalevyinen ylhäältä alas.

Puuskassa, kovassa tuulessa voiman saa parhaiten pois: levangilla (Sören) ja backstaagilla (Per).

Ensi kevääksi on suunnitteilla trimmiklinikan uusinta. Suosittelen osallistumaan!

Petri Vuorjoki

FIN-304, Helmi

Kilpailukausi 2015

Rankingsarjan kilpailujen tulokset

HTPS:n Vuosipäiväkilpailu 13-14.6.2015

1. FIN-367 Aurora, Lauri Pöyhönen HTPS
 2. FIN-390 Lina, Team Lina BS
 3. FIN-306 Filur, Jarmo Vehkakoski HTPS
- 11 venekuntaa oli ilmoittautunut kisaan, 10 starttasi.

Helsingin Regatta 27-28.6.2015

1. FIN-348 La Pampri2, Herman Saari SMPS
 2. FIN-390 Lina, Team Lina BS
 3. FIN-306 Filur, Jarmo Vehkakoski HTPS
- 11 venekuntaa oli ilmoittautunut kisaan ja kaikki starttasivat.

Hangon Regatta 3-5.7.2015

1. FIN-390 Lina, Team Lina BS
 2. FIN-367 Aurora, Lauri Pöyhönen HTPS
 3. FIN-398 Skåne Saga, Satu Salmivalli HTPS
- 8 venekuntaa oli ilmoittautunut, 7 starttasi.

SM-kilpailut 6-9.8.2015 HSK

1. FIN-348 La Pampri2, Herman Saari SMPS
 2. FIN-338 Jatta, Timo Tammi UPS
 3. FIN-306 Filur, Roope Heikkilä HTPS
- 25 venettä oli ilmoittautunut ja kaikki starttasivat. Näistä kolme oli eestiläisiä.

ProSailor Classic 29-30.8.2015

1. FIN-390 Lina, Team Lina BS
 2. FIN-365 Kajsa, Göran Weber NJK
 3. FIN-306 Filur, Jarmo Vehkakoski HTPS
- 10 venettä oli ilmoittautunut ja kaikki starttasivat.

Muut kilpailut

Viaporin tuoppi 15.8.2015

1. FIN-336 Hilla, Jarkko Reiman HTPS
 2. EST-18 Tuuli, Olev Oolup
 3. FIN-118 Esmeralda, Jallu Järvimaa HSK
- 40 venekuntaa oli ilmoittautunut, 39 starttasi. Näistä kahdeksan oli eestiläisiä.

Tanskan avoimet mestaruuskilpailut 7-11.7.2015

Suomalaisia venekuntaa osallistui kaksi, joista FIN-348 La Pampri2 kipparinaan Herman Saari sijoittui kolmanneksi. Siiri FIN-373 oli sijalla 21. Osallistujia oli 26.



HTPS:n tiistaikilpailuissa on menneellä kaudella ollut runsas osanotto. Starttissa on nähty kerralla jopa 14 folkkaria.

Gold Cup 13-18.7.2015 Warnemünde, Saksa

Suomalaisia venekuntaa osallistui 4 Gold Cupiin. Parhaiten sijoittui FIN-348 La Pampri2, joka Herman Saaren kipparina sijoittui kolmanneksi. FIN-373 Siiri, kipparinaan Heta Järvimaa oli 27., FIN-304 Helmi, kipparinaan Petri Vuorjoki oli 29. ja FIN-365 Kajsa, kipparinaan Göran Weber oli 37. Osallistujia oli 50 neljästä eri maasta.

Tiistaikilpailut HTPS

Kevään tiistaikisoihin eli Kultamalja-sarjaan osallistui 15 Folkkaria.

1. FIN-312 Secco, Peter Brandt BS
2. FIN-390 Lina, Team Lina BS
3. FIN-398 Skåne Saga, Satu Salmivalli HTPS

Syksyn tiistaikisoihin eli Krunika Race -sarjaan osallistui 20 Folkkaria

1. FIN-390 Lina, Team Lina BS
2. FIN-365 Kajsa, Göran Weber NJK
3. FIN-312 Secco, Peter Brandt BS

Tuloskatsauksen kokosi

Petri Vuorjoki



Gastina *folkkarissa*

VAIKKA KILPAILULUETTELOISSA tai tuloksissa gasteja ei usein mainita, niin yksikään folkkari ei lähde kilpailuun ilman miehistöä. Ainakin se on vaikeaa. Gasti tarkoittaa muita miehistön jäseniä kuin kipparia veneessä. Lainasanan juuret löytyvät latinan kielestä.

Kiinnostukseni folkkaripurjehdukseen alkoi sattumalta. Olin 1990-luvun lopulla ihailemassa Helsingin Työväen Pursiseuran laiturilla tiistaikisaan lähteviä veneitä. Yksi kippari huikkasi, haluaisinko lähteä radalle, tilaa olisi folkkarissa. Kyseessä oli Måns Andersson ja veneen nimi oli Secca.

Kokemus oli heti ensimmäisellä kerralla hyvä, Krunikan tunnelmassa oli jotain erityistä ja Pyysaaren folkkariveneilijöiden yhteisöllisyys viehätti. Retkipurjehtijana en ollut aikaisemmin tuntenut erityistä vetoa kilpailuun, mutta nyt taisin löytää jotain, joka vei mukanaan.

Samana syksynä olin jo kokeilemassa keulagastin paikkaa Kalevi Väänäsen Avantissa. Seuraavina kesinä kokemusta karttui muista Krunikan folkkareista, kuten Antti Vallitun Mirusta, Aimo Hautojärven Filurista ja Vexi Pilven kipparimista folkkareista. Näiden lisäksi purjehdin Pepe Åhmanin Blå Pållessa ja vakituisemmin Janne Mäkisen Oihonnassa, joka on monesti palkittu SM-kisoissa parhaana puuveneinä. Muina mukavina muistoina ovat Hangon Regatan folkkariluokan voitto Tage Bergholmin Galeijanissa ja Gold Cup Ruotsin Sandhamnissa Petri Vuorjoen Helmessä.

Folkkaripurjehdus on ollut mainio lisä purjehdusharrastukseen: vesille tulee lähdettyä useammin ja jokaisesta purjehduksesta saa lisää kokemusta.

Folkkari on kansainvälinen veneluokka ja suomalaisvenekuntien vierailut muihin maihin ovat lisääntyneet. Gastiksi voi lähteä vaikka Berliiniin, Viroon tai Tanskan ja Ruotsin folkkarikisoihin. Kauden päättävä Rolling Home Berliinin Wannseellä on kokemisen arvoinen folkkaritapah-tuma.

Millaista on olla gastina folkkarissa? Folkkarikipparit ovat usein kokeneita ja jokaisella on oma tapansa purjehtia. Veneet eivät ole huonompia tai parempia, vain lähtökohdat kilpailuun ovat erilaiset. Joillekin kilpailu tuo vaihtelua retkeilyyn, toiset tekevät sitä vakavammin. Kaikki tavat ovat oikeita.

Jos kisamenestys ei ole odotettua ja kippari alkaa vajota sitlooran pohjalle, niin gastin tarjoama piristävä kahvi-tujaus saattaa parantaa tunnelmaa.

Folkkaripurjehdus on ryhmätyötä. Folkkarissa gasteilla on kokemuksesta riippuen monia tehtäviä keulagastina, trimmaajana tai taktikkona. Gastit tekevät parhaansa, jotta kippari voi keskittyä veneen pitämiseen vauhdissa. Kilpailuissa aina sattuu ja tapahtuu. Jos vene alkaa käyttäytyä kesken kryssein omituisesti, ensimmäiseksi kannattaa vilkaista kipparin kunto, tai onko kippari enää pinnassa ollenkaan.

Aloittelevan miehistön jäsenen on hyvä kuunnella kipparin tai kokeneempien ohjeita. Ennen radalle menoa laitetaan vene kisakuntoon, ylimääräiset narut ja vermeet siivotaan pois tieltä. Laiturilta ei ole kohteliasta lähteä ennen kuin purjeet on viikattu, narut ovat järjestyksessä ja vene siivottu. Hyvä gastitunnioittaa kipparia, venettä ja muita kilpailijoita.

Folkkaripurjehdus on parhaimmillaan hauskaa ja antoisaa. Jos vene kulkee hyvin, ansio on koko porukan. Jos se taas kulkee huonosti, vika ei ole suinkaan kipparin tai miehistön, vaan väärän aallokon, shiftoavan tuulen, vanhojen purjeiden, muuten vaan huonon tuurin tai vähän laiskasti tehdyn kevätkunnostuksen. Parasta on, kun folkkari kulkee hyvin ja veneessä on hyvä tunnelma. Laiturilla tavataan!

Vesa Peipinen

Gastipörssi: www.folkkari.net/keskustelu.html



Lahja Itämerelle ry on veneilyn ja meriluonnon ystävien hanke, jonka tavoite on antaa sata vuotta täyttävälle Suomelle entistä puhtaampi Itämeri.

Edistämme osaltamme veden puhdistamisen teknologioita ja päästöjen vähentämisen hankkeita sekä bio- ja kierto-taloutta.

Tänä vuonna olemme olleet mukana SuomiAreenalla, Slushissa ja Suomi100:ssa.

Kesällä 2016 löydät meidät muun muassa Gold Cupista ja SuomiAreenalta.

Lisätietoja hallituksen puheenjohtaja Paula Nikula paula.nikula@welho.com ja Facebookissa.



Atlantin folkkaristi

Leo Goolden on 26-vuotias englantilainen veneenrakentaja, joka purjehti viime talvena itse kunnostamallaan folkkarilla Atlantin valtameren yli Karibialle. Hänen ensimmäinen matkasta kertova artikkelinsa julkaistiin Classic Boat-lehden heinäkuun numerossa ja tarina sai jatkoa Yachting World-lehdessä elokuussa.

Päätin yrittää saada hänet kiinni haastattelua varten. Se ei ollut aivan helppoa, mutta lopulta tavoitin hänet Espanjasta.

Missä tarkalleen ottaen olet nyt?
Olen Espanjassa Radiana-nimisen joen varrella, lähellä Portugalin rajaa. Istun baarissa jossa on jotenkuten toimiva Wi-Fi.

Oletko työmatkalla vai lomalla?
Olen itse asiassa lomalla. Kipparoin yhden ketsin Italiaan Karibialta ja nyt olen täällä hengähtämässä. Minulla on täällä joitakin ystäviä ja täällä on mukavaa pitää vähän taukoa.

Monet ovat varmaan jo lukeneet juttusi ja ajattelin että kyselisin hieman lisää aiheesta, ehkä valottaen joitakin yksityiskohtia jotka mainitsit vain lyhyesti.
Hyvä on, anna palaa.

Olit Kap Verdellä viimeisenä iltana ennen Atlantin ylitystäsi ja menit paikalliseen kapakkaan soittamaan kitaraa. Siitä vaikutti muodostuneen hauskat jamit?
No, minulla on tapana pitää kitara aina mukana ja siinä vain kävi näin. Se on mahtava tapa ystävystyä uusien ihmisten kanssa. Ihmiset vain ilmestyvät paikalle alkavat kaivaa esille soittimia, viuluja ja pillejä ja kaikkea, ja kohta kaikki soittavat. Ja tietysti näin saa myös juomat ilmaiseksi.

Kap Verde on kuuluisa musiikistaan, minkälaista musiikkia soittitte siellä?
Folkkia, lähinnä.

Eli kansanmusiikkia, vai kansanlauluja?
Englantilaisia ja irlantilaisia, jotain vanhoja amerikkalaisia lauluja. Jonkin verran myös vanhoja 40- ja 50-luvun country-lauluja.

My regular spot for watching the sunset.

Miten kitarasi on kestänyt kosteutta veneessä?
Yllättävän hyvin. Ostin sen joskus seitsemän vuotta sitten Australiasta ja luulen että se on alun perin rakennettu joistain trooppisista puulajeista. Minulla on ollut se myös erittäin kuumissa ilmanoloissa ja se on kestänyt senkin. Ainostaan kielet hapettuvat äkkiä.

Se olikin seuraava kysymykseni.
Se on oikeastaan aika hermostuttavaa, kieliä saa koko ajan olla vaihtamassa. Ehkä joku kosteudelta suojaava kotelo voisi auttaa vähän.

Jos jatkamme purjehtimiseen, niin mikä ajoi sinut ylittämään Atlantin valtameren folkkarilla?
No se oli ainoa veneeni. En oikeastaan ollut suunnitellut asiaa kovin pitkälle, mutta kun olin Kap Verdellä, niin päätin jatkaa.

Toisin sanoen, sinulla ei ollut selkeää suunnitelmaa.
Ei oikeastaan. Lähdin Englannista kesäkuussa 2014. Halusin ylittää Biskajalahden, mutta sen jälkeen asiat menivät omalla painollaan.

Voisiko sanoa että Kap Verde oli eräänlainen käännekohta, jolloin päätit lähteä ylittämään Atlanttia?
No ei varsinaisesti. Kanariansaarilta kun lähtee, niin on hyvin vaikeaa enää päästä takaisin. Siinä vaiheessa tajusin että olen sitoutunut tähän.

Kerroit että sinulla oli vakava polviturpelehdus kun olit yksin Atlantilla. Minkälaista se oli?
Se oli aika huolestuttavaa. Polveni turposi ja se oli kipeä ja liikkuminen veneessä alkoi olla hankalaa.

Mainitsit että harkitsit jopa amputoivasi oman jalkasi.
No se oli ehkä vähän liioittelua, mutta sellaiset ajatukset pyörivät mielessä.

Pohditko jo erilaisia tapoja miten olisit tehnyt sen?
No minulla oli kyllä erilaisia sahoja mukana veneessä.

Onneksi siihen asti ei kuitenkaan tarvinnut mennä.
Niin, olen itsekin helpottunut siitä.

Sanoit että sinulla oli mukana myös polkupyörä. Missä säilytit sitä?
Se oli keulapiikissä, purjeiden, muonatarvikkeiden ja muiden tavaroiden seassa. Irrotin pyörät ja mahtui jotenkuten.

Voitko kertoa vähän veneesi katetusta istumalaatikosta? Onko se kiinteä vai irrotettava?
Se on kiinteä. Minulla oli siihen kaksi syytä, ensimmäinen oli turvallisuus. Folkkarissa ei ole itse tyhjentyvää istumakaukaloa. Jos siihen olisi lyönyt aalto, niin sehän olisi käytännössä onnut. Toinen syy oli se, että käytän sen alapuolista tilaa säilytykseen. Pidän siellä työkaluja, puutavaraa, ruokaa ja vettä.

Oletko tehnyt muita muutoksia veneeseen?
Olen madaltanut punkkia noin kolmella tuumalla että saisin lisää tilan tuntua. Punkat ovat tietenkin kaventuneet samalla. Käytän punkkalevyjä ja siihen mahtuu mukavasti kaksi ihmistä. Lisäksi siinä mahtuu tarvittaessa nukkumaan poikittain jos purjehtii kovassa aallokossa.

Eli onko folkkarissa mukavampi nukkua poikittain, jos merenkäynti on kova?
No kyllä, muuten merenkäynti heittelisi vain laidalta toiselle.

Löivätkö aallot kannelle usein Atlantilla?
Eivät oikeastaan. Olen kipparoinut 95 jalokaista ketsiä ja sen yli lyövät aallot jatkuvasti, mutta folkkari on pienempi ja kelluu sulavammin aallokossa.

Oliko Atlantilla muuten kova keli, vai oliko Biskajalahden lahti pahempi?
Kumpikaan ei oikeastaan ollut kovin paha. Marokossa oli rankempaa.

Miten saat purjeet nostettua yksin?
Nostan purjeet mastolta ja takilassani on dirkki joka helpottaa asiaa.

Saitko jotain mullistavia ideoita ollesasi yksin Atlantilla?
Pohdiskelin paljon erilaisia asioita. Haluaisin rakentaa uuden perinteisen veneen, jolla pystyisi viemään vaikka lapsia purjehtimaan, tai ihmisiä joilla ei muuten ole mahdollisuuksia tähän. Ehkä sitä voisi käyttää myös opetuskäytössä, tai tarvikkeiden kuljettamiseen maasta toiseen. Johonkin muuhun kuin vain maailmalla huvikseen pyörimiseen.

Kuulostaa siltä kuin toteuttaisit eräänlaista unelmaa. Ajattelitko jatkaa purjehtimista elämäntapana?
Toivottavasti. Olen aina tykännyt reissamisesta. Harrastin aiemmin paljon reppumatkailua, silloinkin kitarani oli muuten aina mukana. Jossain vaiheessa rupesin ajattelemaan että purjehtiminen olisi mukavampi ja vapaampi tapa matkustaa, kun ei tarvitse odotella polyisillä bussipysäkeillä ja juna-asemilla seuraavaa kyytiä. Minulla ei kylläkään ollut lainkaan kokemusta purjehtimisesta, olin ehkä kaksikymmentä kun aloin purjehtia. Aloin oikeastaan ensin opiskelamaan veneenrakennusta ja vasta sen jälkeen innostuin purjehtimisesta.

Oliko sinulla kokemusta folkkareista, vai päädyitkö hankkimaan sellaisen sattumalta?
Ei oikeastaan. Minulla oli aluksi pieni muovinen vene, mutta kaveri jonka luona olin harjoittelijana Bristolissa, sanoi että folkkari olisi minulle sopiva vene. Sillä oli kuulemma hyvä opetella purjehtimaan. Ja halusin kohtuuhintaisen veneen jolla voisi ylittää valtameriä. Folkkari on loistava ja turvallinen vene. Pidän siitä hyvin paljon.

Ymmärsin, että veneesi historia oli hie-
man hankala selvittää. Miten sait sel-
ville että se on rakennettu Ruotsissa?

Sain jollakin tapaa selvitettyä veneen
edellisen omistajan, joka oli pitänyt ve-
nettä vuokrakäytössä Cardiffissa. Selvisi
että vene on rakennettu vuonna 1947.
Sain jopa rakentajankin selville, mutta ka-
dotin tiedon jossain vaiheessa kunnostus-
prosessia. Olisi mahtavaa joskus purjeh-
tia vene Ruotsiin missä se on rakennettu.

**Ruotsista puheen ollen, voinko kysyä
Elinistä?**

Toki.

Ensimmäisessä artikkelissasi mainitsit
että onnistuit kidnappaamaan Rans-
kasta kyytiisi ihasuttavan ruotsalai-
sen. Seuraavassa osassa hän oliin jo
tyttöystäväsi.

Näin asiat joskus menevät. Vitsailin aina
että hän tuli veneen mukana. Ostin ruot-
salaisen veneen ja tällainen löytyi hytistä.

**Harkitsitko luokkasääntöjä kunnosta-
essasi venettä?**

En ollenkaan. Folkkarini on enemmänkin
retkivene. Eivät ne varmaan päästäisi mi-
nua kisoihin tällä veneellä.

**Vielä yksi kysymys, oletko käyttänyt
kristallista dekantteria jonka voitit An-
tigua Classic Yacht regatassa?**

En ole juurikaan ehtinyt. Se on edelleen
veneessäni Karibialla. Tulen kyllä varmas-
ti käyttämään sitä, sehän on erityisen kä-
tevä folkkarissa.

Anton Salokoski

Leo Gooldenin viimeisimpiä
kuulumisia voi seurata
osoitteessa
<http://sampsonboat.co.uk/>
ja facebookissa osoitteessa
[https://www.facebook.com/
sampsonboatco](https://www.facebook.com/sampsonboatco)



NORTH SAILS GO BEYOND™

FOR THE RECORD...

Danish Nationals... 1,2,3	Gold Cup... 1,2,3	Round the Island Race... 1
Danish Ranking... 1,2,3	Håndværker Cup Jægerspris... 1,2,3	Speed Cup Faaborg... 1,2
Finnish Nationals... 1	Kieler Woche... 1,3	Storebæltsmesterskab... 1,2
German Nationals... 1,2	Klubmesterskab Kolding... 1,2,3	Swedish Nationals... 1
German Ranking... 1,2,3	Rolling Home Berlin... 1,2,3	Trudelmaus Laboe... 1,2,3

Staffan Lindberg 0405104876 staffan.lindberg@northsails.com

www.northsails.com **NORTH SAILS**



**ASIAANTUNTEVA
PALVELU**

**ALAN JOHTAVAT
TUOTEMERKIT**

BALTIC **GOTTIFREDI MAFFIOLI** **HARKEN**

MUSTO **spinlock** **HENRI LLOYD**

ProSailor VARUSTAA FOLKKARIT

Veneentekijäntie 14, Helsinki - Lauttasaari
Avoinna: ark. 10-18 & la 10-14
Puh: 09 682 3900 · myynti@prosailor.fi
prosailor.fi

Folkkarin kisavarusteet

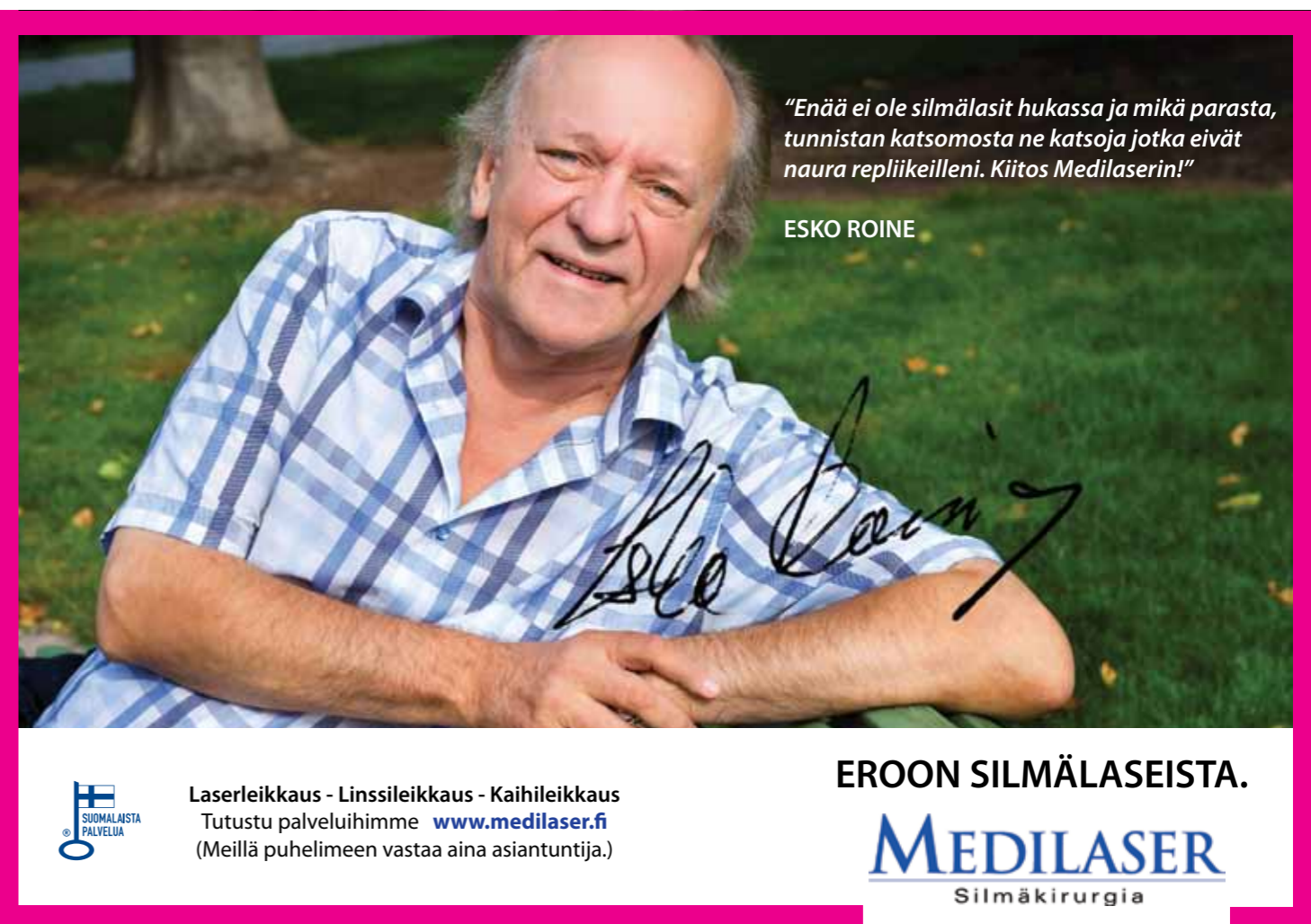
Pohjoismaisen kansanveneiden kansainvälisen luokkasäännön mukaiset kilpailuvarusteet ovat seuraavat:

- 12 kg ankkuri tai vaihtoehtoisesti vähintään 6 kg painava ankkuri ja kettinkä yhteispainoltaan 12 kg.
- Vähintään 25 m 12 mm tai paksumpaa synteettistä ankkuriköyttä. Ankkuriketju voidaan huomioida pituudessa.
- Kaksi vähintään 12 mm paksua kiinnitysköyttä yhteispituudeltaan vähintään 20 m.
- Kiinteä manuaalinen pilssipumppu.
- Kaikille miehistön jäsenille vähintään 50N kelluntaväline.
- Vähintään 1,4 m pitkä airo tai mela.
- Vähintään 9 litrainen ämpäri.
- Kaksi nostolenkkiä kiinnitettynä kölipultteihin.

Punnituksessa huomioitavaa: minimipaino on 1930 kg ja punnituksessa veneen tulee olla täysin tyhjä lukuunottamatta mastoa, isopurjeen puomia ja skuuttia, kiinteää rikiä ja nostimia.



Jäsenmaksut tulevat postissa hel-
mikuun aikana. Olisimme kiitol-
lisiä jos maksaisitte eräpäivään
mennessä, sillä muistuttaminen
on aikaavievää puuhaa. Jos saat
laskun, mutta et halua jatkaa jä-
senenä, niin ilmoita siitä osoitte-
eseen folkkariliitto@gmail.com



"Enää ei ole silmälasit hukassa ja mikä parasta, tunnistan katsomosta ne katsoja jotka eivät naura repliikkeilleni. Kiitos Medilaserin!"

ESKO ROINE

EROON SILMÄLASEISTA.

MEDILASER
Silmäkirurgia

SUOMALAISTA PALVELUA

Laserleikkaus - Linssileikkaus - Kaihileikkaus
Tutustu palveluihimme www.medilaser.fi
(Meillä puhelimeen vastaa aina asiantuntija.)

Kausi jatkuu Bostonissa



Folkkarikauden loputtua osaltani Suomessa, lentokoneemme suuntasi kohti USAn itärannikkoon, Bostonia. Täällä rapakon takana on tarkoitus viihtyä muutama vuosi. Purjehduskuvioiden osalta odotukseni Uuden Englannin alueesta olivat korkealla, vaikka folkkareita ei ole ainakaan vielä löytynyt. Mikä parasta, kisakausi on ympäri vuoden ja tavoitteenani on viettää mahdollisimman paljon aikaa vesillä ennen Helsingin Gold Cupia 2016.



Alun perin aioin tutustua Solingin saloihin läheisellä pursiseuralla, mutta vesille pääsy osoittautui hankalaksi, vaikka laiturit notkuivat veneitä. Näppäränä tyttönä pyöräilin vastarannalle Courageous Sailingiin. Nimensä seura on saanut kaksinkertaisen Amerikan Cupin voittajan 12mR Courageousin mukaan, joka asusteli aikoinaan samassa laiturissa. Seura on voittoa tavoittelematon yhdistys tehtävään madaltaa kynnystä purjeh-

duksen aloittamiselle ja mahdollistaa harrastuskaikille yhteiskuntaluokille. Ideologia ja tunnelma pursiseuralla oli kohdallaan ja siltä seisomalta suoritin jäsenyyden saamiseksi vaaditut kokeet sekä vesillä että kirjallisesti.

Seuralla on J-veneitä, Nepoja, Lasereita ja Rhodeseja. Paikalliset viikkokisat purjehditaan näillä kahden hengen Rhodeseilla, joita seuralla on 24 kappaletta. Vene on 5,8 m pitkä,



sen purjepinta-ala on 15,5 m² ja paino 470 kg. Näppärä paatti ja siihen pätee samat säännöt kuin folkkariin, alas ja kovaa. Kisa-alue on Boston main channelin, Mystic-joen ja Charles-joen risteyksessä. Nämä kolme ränniä ja korkeat rakennukset rannoilla tekevät kisa-alueesta todella haastavan. Lisäksi on huomioitava kovat virtaukset ja vuoroveden vaikutus. Radat pidetään lyhyinä ja startteja ammutaan kolmeen tuntiin noin seitsemän. Kisat ovat olleet täynnä vauhtia ja vaarallisia tilanteita. Protestikäsittelyt tehdään avoimesti: tilanteista ja säännöistä keskustellaan ryhmänä ennen juryn päätöstä. Virallisten osuuksien jälkeen rannassa grillataan ja kerrataan päivän tapahtumia.

Marraskuun lopussa alkaa Frostbiting-talviliiga, joka kestää maaliskuuhun eli paljon purjehdusta odotettavissa!

Heta Järvimaa-Luoto



Folkkari – perhevene?

PERHEESSÄMME on ollut kahdeksan viime vuoden aikana kymmenen venettä, sekä purje- että moottoriveneitä. Kun tapasimme mieheni kanssa, minulla oli vuoden 1948 folkkari ja miehelläni joku ruma lasikuitupurkki, joka sai seuraavana syksynä lähteä. Kun ensimmäinen lapsemme oli tuloillaan, vaihdoin folkkarin ruotsalaiseen serkuunsa if:ään. Seilasimme sillä tyytyväisinä muutama kesän, mutta toisen lapsen synnyttyä, meille oli vahingossa ilmaantunut 35-jalkainen purjevene. Ihan kivahan sillä oli seilata, oli vessa ja jääkaappikin. Mutta ei siinä mitään filistä ollut.

Seuraava kesä meidän oli tarkoitus olla ilman venettä, mutta kun nettiveneessä silmiini osui lasikuituinen kelpokuntoinen ja -hintainen folkkari, oli sitä mentävä katsomaan. Kaupat tehtiin heti ja seuraavana aamuna lähdimme koko perheen voimin kohti saaristomerta.

Poikamme olivat tuoloin 3- ja 1-vuotiaita ja aika-moista menoa elo uudessa veneessä oli. Mutta kuitenkin niin mukavaa, että kun mieheni loma päättyi, houkuttelin ystäväni miehistöön ja jatkoimme matkaa vielä toisen viikon.

Seuraavina kesinä olemme tehneet kolmen viikon reissuja Saaristomerelle ja vene on toiminut hienosti perheemme kesänviettopaikkana. Nyt kun lapsemme ovat jo 3- ja 5-vuotiaita, purjehtiminen ja veneessä asuminen sujuu leikiten.

Miksi sitten ahtaudumme joka kesä folkkariin? Sitä ihmettelen itsekin aina talvella. En osaa vastata, kun joku kysyy miten mahdumme veneeseemme. Tietty se vaatii harkittua pakkaamista ja tavaroiden minimoimista. Mitään ylimääräistä ei oteta mukaan ja saariston palveluita ja ystävien mökkirantoja käytetään tiuhaan hyväksi.

Lapset viihtyvät veneessä hyvin. Heillä on iPadit mukana ja niiden parissa aika kuluu silloin, kun vanhempien on pakko keskittyä manoveeraukseen. Lapset viihtyvät, kun koko perhe on yhdessä ja kaikki keskittyvät yhdessäoloon.

Juuri nyt kun aika on kortilla, lasikuituvene on meille sopiva kompromissi. Vene on helppohoitoinen ja huoleton. Folkkarissa parasta on sen purjehdusominaisuudet ja se filis, kun ylettyä uittamaan varpaitaan vedessä laidan yli.

Iisa Juva



Suomalaiset purjeet Suomen kansanveneille, ranking-taulukon kärjestä.

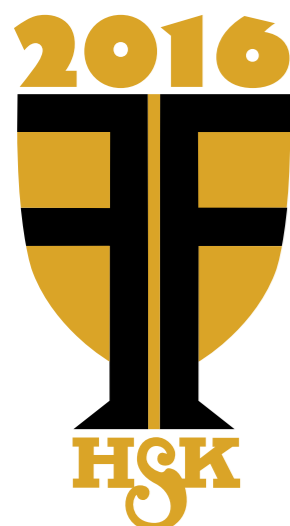
WB-Sails
Winning Boatspeed



Kysy Folkkari-asiantuntijamme Pelle Kindbergiä pelle@wb-sails.fi

www.wb-sails.fi info@wb-sails.fi [Facebook/wb-sails](https://www.facebook.com/wb-sails)





Welcome to the Gold Cup in Helsinki

The Finnish Folkboat Association is eagerly partnering with HSK to arrange a memorable Gold Cup event both on water and off water. We look forward to seeing a big Finnish fleet competing with at least the same number of boats from other countries, and we are keen to meet old friends and to get new friends within the world-wide folkboat community.

*Tervetuloa willkommen välkomna velkommen tere tulemast
welcome bienvenue welkom*



Gold Cup schedule

24.7 Sunday

Launch of boats
Race office open for registration
Measurements

25.7 Monday

Launch of boats
Race office open for registration
Measurements
Opening ceremony

26.7 Tuesday – 30.7 Saturday

Races

30.7 Saturday

Lifting boats
Prize-giving

31.7 Sunday

Lifting boats

About the racing area:

In the 1952 Olympics the keelboat races were sailed in the very same racing area in which the GC 2016 will take place. For folkboats, it is interesting that the shipowner Sven Salén gained fourth place in the 6mR class, as he was the gentleman who started the design competition for the nordic folkboat. He also ordered 60 boats so that in 1942 the class got a good start. Furthermore Paul Elvström from Denmark won the second of his four olympic gold medals in one of the racing areas closer to the mainland when sailing in the Finn dinghy class.

Greetings from NFIA for Gold Cup 2016

In 2012 Gold Cup in Sandhamn Stockholm I participated the annual general meeting of NFIA, where I witnessed the surprising suggestion of the Finnish representatives: they would apply for the Gold Cup races in 2016. Our first reaction was that fellow sailors wouldn't support this idea easily. However, we were convinced by the fact that Heta Järvimaa had sailed from Helsinki to Sandhamn (a distance of nearly 200 nautical miles) in a leaky wooden boat in order to participate in the Gold Cup and to argue together with Petri Vuorjoki for having the GC in Finland.

At that time I wasn't part of NFIA's board, so I didn't hear more about it before the 2013 Gold Cup in Niendorf. Heta had taken her father Jari and her friend Johanna Horsma with her. They were very determined of two things: getting the races to Helsinki and becoming better Folkboat sailors. After the awards dinner they approached me, I thought this was because of my winner charm having won the Gold Cup trophy, but they wanted to know more about sailing the Folkboat. In the end, it was their charm that got Per Jørgensen and I to organize a trim clinic in Helsinki for the Finnish Folkboat sailors.

The trim clinic was finally held in June 2015 in Helsingfors Segelklubb, the host of the GC 2016. The club's facilities, size and quality are excellent. HSK has about 1,500 members and it is active in all sailing from Olympics till cruising. Facilities include restaurant, changing rooms and showers, large sauna (naturally), classrooms, and in addition stationary crane, great fenced areas that can be used for whatever such as for party tent, camping sites, car and trailer parking, you name it. The club area has space for grilling and for enjoying while eating and drinking beer.

The trim clinic showed that the boats are in tiptop condition and crews are on a much more homogeneous level than we had anticipated. Also the sailors were the most inquisitive Per and I have ever met. For the first time in our careers as coaches we didn't check the nightlife as we were simply too busy preparing for the next day's training exercises and theory lessons. Finland's Folkboat fleet have solid sponsors, which is something that we could learn a lot from in all other Folkboat countries. Every time there is an event, there's also so much food and beer as needed.

The Finnish nation is a story of itself. They have very high scores in all of modern civilization parameters such as GDP, education (there are twice as many Finns gets a master's degree than Danes), technological level, wages, and high standard of infrastructure. Finland is also a nation with many specialties, like SISU, sauna, hunting, fishing, ice hockey, motor sports, cross-country skiing, and a host of wacky sports. Finland is actually in the Guinness Book of Records for being the country in the world with the most unusual sports.

I expect the GC in Helsinki 2016 to be an event with high sporting level and with an unprecedented focus on social events. I am sure that we will receive overflowing love and hospitality from the day we arrive into the port of HSK to the day we depart. This is so great for the Finns that they will do everything to prove to the whole Folkboat world, that it was the right decision to have the Gold Cup in Helsinki 2016.

Sailing regards,
Søren Kæstel

Danish nationals

& Gold Cup 15'

The Finnish folkboat sailors gained further international racing experience in 2015 by participating into the Danish nationals 7th – 11th July in Hejlsminde and the Gold Cup arranged the following week 13th – 18th July in Warnemünde, Germany.

LA PAMPRI F-348 “the boys” (Herman Saari, Alekski Lehtonen, Thomas Hacklin) and Siiri F-373 “the girls” (Heta Järvimaa-Luoto, Johanna Horsma, Mari Ojala) took the Finnlines ferry from Helsinki to Travemünde and drove to Denmark for the Danish Opens. The travelling side of the season 2015 was enormously easier than the past summer. We got to relax in the ferry and minimised our time in the 30 year old Pajero which has its own personality and no air-conditioning.

We were expecting the winds to blow hard but the weather turned out to be extremely heavy on many days in Hejlsminde. The weather must have been one of the heaviest that Siiri's crew has yet raced in and after the first start we decided to head back to shore accompanied by salt in our eyes and underwear and a couple of bruises. Our concentration was not in the race anymore and we also wanted to protect our equipment. First racing day resulted into several boat injuries and La Pampri broke their mast in a collision with a Danish boat. Luckily the second day races were cancelled due to stormy winds as the boys waited a delivery from John Mast which arrived at 6 am in the morning of the third race day. Boys rigged the new mast in a world record time and sailed off with a borrowed main sheet since breaking their own on the first day. They really had the determination to win and were back in business after the third day, resulting amazingly well, 1st, 3rd and 4th. Girls stayed on shore on the third day with 10 other boats due to heavy conditions. We used all our energy to cheer for the boys and had a quite a grandstand on shore. Day four started with AP-flag and volleyball because the wind was gone. Finally we managed to have one race and the second start of the day was ceased after the wind vanished totally. The boys finished 3rd in the overall results, which is the best ever Finnish achievement in Danish nationals! All in all, very good achievement from the boys and good experience with extreme winds also for the light crew girls who finished 21st out of 26 boats with only two starts in the regatta.

We decided to stay in Hejlsminde for the regatta's closing dinner and have some fun also on land. Huge thanks go to Sören Kaestel who pulled some strings to find us a table in an already full booked event and for taking care of the Finnish teams du-

The race is on at the horizon (Danish nationals).

Siiri and LaPamri2 teams enjoying the easy travelling with Finnlines.

LaPamri2 celebrating their historical 3rd place at the Gold Cup.

Girls lost their backstay on the first day in Warnemünde but finished the race well 11th.



ring our stay in Denmark. Next morning we headed off towards Warnemünde and new adventures feeling a bit tired but happy.

Two more teams arrived with a ferry to represent Finland in the Gold Cup in Warnemünde: Helmi F-304 (Petri Vuorjoki, Kristina Von Knorring, Alval Volmer) and Kajsa F-365 (Göran Weber, Philip Zilliacus, Cricke Malm). Siiri's landcrew Laura Andström flew from Helsinki to take care of the Girls. What a welcoming we had with sangria and balloons after a long day of rigging! Laura is going to be the hostess for Gold Cup 2016 in Helsinki, so it was good experience for her to see the event and get to know the fantastic sailors.

50 boats were competing for the victory of the Gold Pokal and the participants came from Germany, Denmark, Sweden and Finland. Anssi Ryökäs replaced Mari Ojala in Siiri's crew in Warnemünde. With the few extra kilos and new energy we were eager to get more starts under our belt after Denmark (somehow we were still called the girls even having Anssi on board).

We had six races during the regatta and the course was right in front of the organizing Spandauer Yacht-Club. This was convenient as the days tended to be very long. Sailing weather throughout the regatta was nice but also very tricky and challenging

with the changing and shifty conditions. Results were celebrated among the sailors with pier beers after each day of racing.

The Finnish teams sailed very well throughout the week and worked hard in the evening events to promote the Gold Cup in Helsinki in 2016. Laura organized a Finnish night for the sailors at the girl's condo and melted everyone's hearts. She totally proved to be the best race hostess for Helsinki's Gold Cup.

La Pampri's boys made Finnish sailing history finishing 3rd in the Gold Cup! Girls made also a very good result and finished as 27th. Helmi finished nicely as 29th and Kajsa improved their skills throughout the race finishing as 37th. GER 739 Ylva (Ulf Kipcke) won the Gold Cup and DEN 841 Tibbe Tit (Brian Frisen-dahl) finished 2nd. Hope to see them in Helsinki in 2016.

Finnish teams gained a lot of experience and new friends during these international regattas. The Gold Cup is a great event full of great people. The Finns were again very warmly welcomed among the crowd of both experienced and new folkboat enthusiasts.

Johanna Horsma

Heta Järvimaa-Luoto



MARNELA
"se tuttu köysitalo"

Istuu kuin hansikas,
taipuisa ja pehmeä.

tbs

TBS-kenkäuutuus!

Gleistein Ropes since 1824

WITH Dyneema

Uusi MegaTwin 07

Edullinen
laatuvaihtoehto!

Rekisteröidy verkossa kanta-asiakkaaksi.

Se kannattaa! Saat automaattisesti tiedon kanta-asiakastarjouksista sähköpostiisi.

Kevätkauden 2016 hittejä:

- Crewsaver-liivit
- TBS-kengät
- MegaTwin 07-köysi
- Marinepool 2016 uutuus-veneilyasusteet

Marnela.com
 -sivustolla jo yli
 10 000 veneilyalan
 tuotetta!

Marnela Oy
Isonsarvastontie 8, 00840 Helsinki
puhelin 09 6841 7600, myymala@marnela.fi

www.marnela.com



Gold Cup lähestyy – oletko valmis?

Herman Saari miehistöineen sijoittui vuoden 2015 Gold Cupissa Saksan Warnemündessä hienosti kolmansiksi.

On hyvä muistaa, että pärjätäkseen kilpailussa, ei tarvitse voittaa yhtään lähtöä. Tärkeintä on saavuttaa tasainen sarja. Yleensä Gold Cupin on voittanut vene, joka on tehnyt vähiten virheitä ja purjehtinut tasaisesti. Regattaa ei voiteta ensimmäisessä eikä toisessa lähdössä. Suosittelen siis aloittamaan regatan suhteellisen varovaisesti lisäämällä riskitasoa loppua kohden. Kilpailut sitten kärjessä, keskikastissa tai häntäpäässä, sama pätee kaikkiin: konservatiivinen aloitus, tasaisuus, ja nouseva sarja. Regatta on aina kiva päättää siten, että on parantanut suoritustaan koko ajan.

Monet ovat keskustelleet paljon ulkomaalaisten venekuntien kovasta tasosta. Toki se on kovempi kuin Suomessa keskimäärin, mutta ei ero kovin suuri ole. Gold Cup -kisoihin voit valmistautua kiinnittämällä huomiota seuraaviin asioihin:

Veneen kunto

Suurin ero suomalaisten ja ulkomaalaisten veneiden välillä on niiden kunto. Todennäköisesti kaikki ulkomaalaiset veneet, jotka kisoihin osallistuvat, ovat erittäin hyvässä kunnossa. Pohja on laitettu kuntoon, purjeet ovat hyvät ja heloitus toimii. Ne ovat asioita, joissa tulemme antaneeksi helposti tasoitusta. Kyse on omasta tavoitteesta ja sen saavuttamisesta. Jos haluat olla viiden joukossa, on veneen, maston, purjeiden ja heloituksen oltava erinomaisessa kunnossa. Korostaisin tässä pohjan merkitystä. Jos et muuta ehdi tekemään, niin kannattaa käydä pohja hiomapaperilla läpi, jotta se olisi suurin piirtein tasainen. Vähintään voit nostaa veneen ja pestä pohjan hyvin,

sillä jo viikossa pohjaan ehtii tulla limaa, joka vaikuttaa vauhtiin. Radat ovat Gold Cupissa todella pitkiä, joten eron kyllä huomaa.

Pohjan huolto ei vaadi suuria taloudellisia panostuksia, vaan aikaa ja hikeä, jotka kyllä kannattavat, nimimerkillä ”noin 250 tuntia limisaumojen kanssa vietettyä aikaa”.

Miehistö

Purjehti kisa tutulla miehistöllä, jonka kanssa olet harjoitellut merkkitalanteita ja käännöksiä. On turha antaa tasoitusta merkeillä ja veneen hallinnassa, sillä kun veneitä on paljon, voi merkeillä helposti voittaa – tai hävitä – kymmenenkin sijaa. Omassa veneessäni lähtöjen hyvät ja huonot asiat käydään heti maaliintulon jälkeen

läpi, jotta niistä opittaisiin. Jos lähtö oli hyvä, mietitään yhdessä, miksi se oli hyvä. Jos alamerkki meni mönkään, niin on hyvä pohtia miksi, jotta seuraavalla kerralla ymmärrettäisiin toimia toisin. Keskity siis purjehduksen analyysiin ja palautteen antamiseen.

Trimmaus

Menneenä kesänä järjestetty trimmileiri antoi monelle hyviä vinkkejä veneen trimmaukseen. Tärkeintä on, että vene tuntuu kivalta purjehtiessa. Ei kannata lähteä muuttamaan maston trimmejä tai käydä nykimässä muiden vantteja edellisenä iltana. Oman veneen säädöt on oltava tiedossa jo hyvissä ajoin. Kun purjehtit kilpailuja ennen Gold Cupia, kirjaa trimmisi ylös silloin kun vene tuntuu hyvältä, muuten niitä ei muista. Kun luotat ve-

neeseesi ja sen vauhtiin, voit keskittyä purjehtimiseen ja taktiikkaan. Muista, että on tärkeämpää, että vene kulkee 95 % ajasta 90-prosenttista vauhtia kuin, että se kulkee täyttä vauhtia 10 % ajasta. Tasaisuus on siis tässäkin valttia. On myös oleellista purjehtia oikeaan paikkaan. Voisin väittää, että absoluuttisesti nopein vene ei useinkaan voita, vaan se, joka purjehtii järkevästi, tasaisesti ja virheitä tekemättä.

Lopuksi haluan sanoa, että kaikkein tärkeintä on tulla nauttimaan tapahtumasta. Valmistaudu hyvissä ajoin niin purjehtiminenkin on helpompaa. Olisi hienoa saada mahdollisimman paljon veneitä linjalle!

Herman Saari
FIN-348 La Pampr2

Ensi kesänä on mahdollisuus purjehtia kolme kovatasoista kilpailua Suomessa ja Ruotsissa: Ruotsin mestaruuskilpailut Tukholman lähiseudulla, Gold Cup ensimmäistä kertaa Helsingissä ja vielä kotoisat SM-kisat. Gold Cupin osalta kisaorganisaatio on järjestellyt tapahtumaa jo yli vuoden ja nyt olisi myös purjehtijoiden hyvä alkaa valmistautumaan tulevaan koitokseen.

KILPAILU, jossa lähtöviivalla on yli 50 venettä, on tapahtumana hyvin erilainen verrattuna kymmenen tai kahdenkymmenen veneen startteihin. On kuitenkin hyvä muistaa, että vaikka veneitä on paljon, ei purjehdus sinänsä muutu. Ei siis kannata pelästyä veneiden määrää tai ulkomaalaisia purjetunnuksia, vaan kuten tutuissa kisoissakin, lähdön hetkellä on ylä- ja alapuolella vene, ylämerkki on siellä missä yleensäkin ja merkeillä veneitä on samalla tavalla. Se, että veneitä on enemmän, tarkoittaa ensisijaisesti sitä, että omia liikkeitään on ennakoitava paremmin. Jokaisen tulee tietää jo

hyvissä ajoin ennen merkkiä, mitä haluaa tehdä. Pienemmissä kilpailuissa saa yleensä purjehtia suhteellisen rauhassa ensimmäisen ylämerkin jälkeen. Kun veneitä on enemmän, pääsee todennäköisesti koko ajan kilpailemaan jonkun kanssa. Tämä on juuri se hieno- uus minkä isommat kilpailut tarjoavat.

Toinen huomioitava seikka on lähtöjen onnistumisen suurempi merkitys lopputulokseen. Mikäli otat huonon lähdön, on vaikea kivuta enää ylös, varsinkin kun kilpailun taso on korkeampi kuin kotoisissa kisoissa. Lähtöaluekin on suurempi. Tämä tarkoittaa, että jos lähdet linjan väärästä päästä, voit hävitä paljon. Kannattaa siis kiinnittää huomiota enemmän siihen, mistä lähtee kuin siihen, miten lähtee. Melkein aina on parempi startata toisesta rivistä oikeasta päästä linjaa kuin ensimmäisestä rivistä väärästä päästä. Selvitä itsellesi siis miten määrität sen, kumpi linjan pää on missäkin tilanteessa edullisempi.

Lähtöjen tuloksissa tulee olemaan enemmän vaihtelua kuin normaalisti, sillä veneitä on paljon ja lähtölinja on pitkä. Yhdellä kertaa voit olla lähdössä viides ja seuraavassa 35. Se, että yksi lähtö menee huonosti, ei tarkoita että epäonnistut koko regatan osalta, sillä huonoimman lähdön voi jättää pois laskuista.



**Racing Sails
for Winners**

Purjeneulomo Heikkilä Sailmaker, Merimasku • puhelin 0400 728 454
• s-posti: roope.sailmaker@gmail.com

KESÄ

KEULAPUNKASSA



Kansanvene Riina (SWE 510/1958) lähti kesäksi 2014 Kööpenhaminaan ja palasi syksyksi Helsinkiin. Otteet lokikirjasta kertovat yhden totuuden Riinan kesästä.

10. toukokuuta, Helsinki

Irrotimme köydet Helsingin Merisatamasta kummisetäni ja isäni kanssa. Utelias ohikulkija jäi hölmistyneenä tuijottamaan paatin mittaa, kun kerroimme veneemme suuntaavan Kööpenhaminaan. Keli oli kolea ja kostea.

13. toukokuuta, Hangon selkä

Reissumme alku on ollut purjehtijan painajainen; sumuista pläkkää. Aistein havaittava maailma kutistui harmaaksi kuplaksi, jonka perämoottori täytti hurinallaan. Harmauden läpi taivassimme ohi Porkkalanniemen, ja vihdoin Hankoniemen jälkeen tuuli ottaa kunnolla Riinasta ja taivaskin alkaa kirkastua.

14. toukokuuta, Jurmo

Navakka vastatuuli ja aukean meren aallot toivat urheilun tuntua Jurmolle saapumiseen. Joimme viskipaukut Högbergetin huipulla. Aurinko paistoi pilvettömältä taivaalta. Unohdimme hetkeksi, että yöstä tulisi hyytävä. Aamun hämärässä kannelle satoi lunta.

18. toukokuuta, Fejan

Miehistö vaihtui Maarianhaminassa. Isä ja kummisetä jatkoivat lautalla takaisin mantereelle ja kyytiin tuli Riinan luottogasti Onni, joka kirjoitti Ahvenanmeren ylityksestä: Merisää lupasi voimistuvaa itätuulta, mutta edes rasvoittunut hiussuortuva ei tässä tuullessa liikahtanut. Jussi koitti kiskoa moottoria käyntiin, kunnes käynnistyskahva irtosi ja naru venähti koneen sisuksiin. Keskellä Ahvenanmerta. Jäimme odottamaan tuulta purjeet ylhäällä. Ei laivaa eikä maata näkyvissä. Vasta parin tunnin odotuksen jälkeen alkoi merenpinta väreillä. Tuli myötätuuli ja radio alkoi vastaanottaa jazzkupletteja länsinaapurista; "Det var min första kärlek..." Iltahämärässä erottui Tukholman ulkosaaristo.

20. toukokuuta, Furusund

Onni tienasi kitaraa soittamalla pari kruunua laiturilta. Kaupasta ostimme



kardemummakorppuja, minttusuklaata ja postimerkkejä. Moottori saatiin näpperrettyä takaisin toimintakuntoon. Ennen lähtöä kävimme kurkkimassa vielä talviteloilla makaavia puuveikaunottaria ja Astrid Lindgrenin kesämökkiä.

Vas. sivu: Jussi ja Christian odottelevat tuulta Kalmarinsalmessa.

Yllä: Elisan kanssa ylitämme Ahvenanmeren syksyn viimeisenä lämpimänä päivänä.

Frederik lueskelee Hanönlahdella.

21. toukokuuta, Möja-Dalarö

Aamu Lökan kalastajakylän laiturissa oli kirkas. Kävimme kävelyllä Möjan kapeilla hiekkateillä. Vierailimme ränstytneessä autiotalossa, jossa aika oli pysähtynyt 60-luvulle.



Dalarön kylää lähestyttäessä uusin miehistön vahvistus Christian vilkutti korkealta kalliolta. Sää oli muuttunut kesäiseksi.

23. toukokuuta, Utö-Landsort

Matkaa oli jatkettava. Tulimme Utön takaa avomerelle ja kallistelu oli paikoin aika kovaa. Ylitsemme lensi ruokkeja. Landsort näkyi!

24. toukokuuta, Landsort/Öjan

Landsortin kylän satama oli kolmen huoneen ja keittiön kokoinen kallio-poukama ulkomerellä. Saimme kalastajilta erikoisluvan yöpyä luotsisatamassa. Kylä sykki eloa. Kausi oli alkamassa. Pubin terassilla istuivat kaikki kynnelle kykenevät nauttimassa ilta-auringosta.

26. toukokuuta, Västervik-Björnskär

Synkkyys läheni nopeasti pohjoisesta ja teki mustia vanoja veteen ympärilemme. Pian taivas ja meri olivat yhtä tyrskyä. Vauhtimme nousi 6,5 solmuun pelkällä fokalla, joka otti paukkuun vastaan voimistuvan tuulen. Väistelimme kiviä pimenevässä illassa ja pääsimme lopulta Björnskärin lounaaseen antavaan lahteen. Huokaisimme helpotuksesta ja laitoimme popparit tulille. Radiossa soitettiin rock-klassikoita, joista tuli turvallinen olo.

30. toukokuuta, Kalmar

Oskarshamnissa hyvästelin Christianin ja Onnin. Kyytiin hyppäsi Frederik, jonka kanssa tutustuimme Kalmarin yöelämään. 20 meripäivän jälkeen yökerhot ja terassit olivat käsittämätöntä suurkaupungin eksotiikkaa minulle.



Linnut jo lauloivat puistossa, kun hoipertelimme Kalmarin linnoituksen ohi takaisin vierassatamaan. Huomenna emme lähtisi aamuvaihain.

2. kesäkuuta, Utklippan

Hylkeitä! Kohtasimme parin sadan harmaahylkeen kolonian Utklippanin majakasta etelään. Kelluimme saaren lähellä pari tuntia seurailen niiden temppeja ja tuhinaa. Iso osa laumasta pysytteli koko ajan etäämmällä, mutta jotkut rohkelikot uskaltautuivat muutamien metrien päähän. Nostimme purjeet ja vielä tuntien päästä näimme muutamia hallinpitä vanassamme.

4. kesäkuuta, Kööpenhamina

Riina saapui uuteen kotisatamaansa Fiskerihavneniin. Kanaali satamaan oli matala ja mutainen. Köli jämähti kiinni kaksi kertaa pohjamutiin ennen kuin löysimme laiturin. Perillä tuttu heppu Anders otti meidät vastaan ja tarjosi kahvit. Riina voisi taatusti jäädä kesäksi Fiskerihavneniin.

Kesä Kööpenhaminassa oli kuuma ja vierähti nopeasti. Asustelu kansanveneessä ei näillä keleillä ollut minikäänlainen ongelma. Purjehduksia kesän aikana tuli vain muutama, eipä Kööpenhaminan lähellä retkipurjehduskohteita juuri olisi ollutkaan. Saaret saattoi laskea yhden käden sormin. Kaupungin vierassatamat sentään tu-

livat tutuiksi, mutta kotisatama veti voiton niistä. Fiskerihavnen oli charmikas hökkelikylä kaupungin laidalla, jossa asui pieni boheemi yhteisö veneissään.



Opiskelin Kööpenhaminassa biologiaa ja kesä vierähti gradua tehdessä. Tein laboratoriossa kokeita korvamedu-soilla ja pyörähdin välillä Riinalla hakemassa niitä lisää graduaineistoksi. Kööpenhaminan edustalla oli valtameren tuoksu, suolaisempaa ja paljon kirkkaampaa kuin Itämeressä. Meduusat olivat näissä vesissä valtavia, osa niin isoja, että ne onnistui nostaa vedestä vain kaksin käsin.

4. syyskuuta, Kööpenhamina-Faelsterbokanalen

Kesä tuli päätökseen ja gradu on palautettu. Ajatus kurssin ottamisesta hyiseen pohjoiseen ei tunnu houkuttelevalta. Kovat pohjoiset tuulet ovat vastustaneet lähtöä, mutta ylimääräiset jäähyväispäivät ovat auttaneet luopumisentsukaan. Näin syksyllä on hankalaa löytää miehistöä, joten joudun aloittamaan paluumatkan yksin. Ensimmäinen pidempi yksinpurjehdus hirvittää.

7. syyskuuta, Hanön saari

Satamissa ja saarilla on hiljaista. Liikkeellä on joitakin saksalaisia ja

hollantilaisia palailemassa kesän reisuiltaan. Heidän kanssaan on mukava vaihtaa pari sanaa ennen nukkumaanmenoa. Hanön mummit keräsivät satoa ja laittoivat puutarhaa talvikuntoon.

8. syyskuuta, Karlskronan edustalla Pommeja? En ollut hetkeen ollut yhteydessä ulkomaailmaan, joten pidin mahdollisena, että Itämerellä on puhjennut sotilaallinen konflikti. Ruotsin armeija räjäytteli ulkomerellä vedenalaisia pommeja ja tulitti sarjatulituskoneella. Jysäykset tuntuivat Riinan rungossa, vaikka sotaharjoitukset olivat mailien päässä.

11. syyskuuta, Kalmarin salmessa

Päivät ovat kuluneet enimmäkseen itsekseni lauleskellen ja pinnassa torkuen. Pitkillä halsseilla viritin pinnan kumilenkillä "autopilotille" ja puuhastelin kajuutassa pieniä puutöitä. Kävipä kerran niinkin, että nostaessani päätäni kajuutasta, oli rahtialus juuri ohittanut minut sadan metrin päästä. Tämä kerta oli ilmainen...

Yksinpurjehdus käy puisevaksi parisapäivässä ja nyt sitä oli jatkunut jo viikon päivät. Toki vapauden ja pystyvyyden tunne on huumaavaa, mutta samalla menee kokemuksia haaskuun, kun niitä ei jaa kenenkään kanssa. Öölannin Borgholmissa kävin kuninkaan

puutarhassa päärynävarkaisissa.

16. syyskuuta, Oxelösundin saaristo

Elisa saapui apuun Arkösundista ja pelasti minut merihulluudelta. Elisa kirjoittaa:



Meri oli yöllä uskomattoman tyyni ja poukama niin tuuleton, että unohti nukkuvansa veneessä. Aamulla pulahdettiin viileään veteen ja löydettiin kourallinen kantarelleja, joista saataisiin myöhemmin maittava merilounas.

19. syyskuuta, Nynäshamn

Elisa kirjoittaa: Yhtäkkiä moottori sammui vaikka polttoainettakin vielä oli. Jussi tempoi sitä käyntiin, tuloksetta. Etenimme pelkillä purjeilla tuskaisen hitaasti. Päätimme rantautua lähimpään majakasaareen Mällstenin länsipuolella. Laituri oli kiinnittymiseen erittäin huono. Oli mahdotonta saada vetoa ulos laiturista ja eikä ankkuri ottanut kiinni. Suuria matkustajalaivoja kulki jonkin matkan päästä ja niiden nostamat aallot kolhivat Riinaa vasten korkeaa betonilaituria. Tilanne oli tuskastuttava. Jussi yritti korjata moottoria, mutta onnistui vain pahentamaan tilannetta; muutama elimellinen osa lensi mereen. Pois laiturista emme enää päässeet ilman moottoria, jota oli nyt mahdotonta korjata. Ei auttanut kuin jäädä. Sitten pohjoisesta alkoi lähestyä ison aluksen valokeila. Näkymä oli pahaenteinen. Se ohitti saaren täydellä nopeudella vain muutaman sadan metrin päästä. Sitten tulivat aallot. Tartuimme molemmat mastoon. Aallot nousivat korkeina Riinan takaa ja murtuivat mätkäyttäen veneen be-

tonilaituriin useita kertoja. Olimme avuttomia. Jussi päätti soittaa hätänumeroon ja kymmenessä minuutissa olimmekin Sweden Rescuen veneen valokeilassa. Pelastajamme hinasivat meidät läheiseen Nynäshamnin kaupunkiin.

20. syyskuuta, Mysingenin selkä

Elisa kirjoittaa: Radion puutteessa luimme kirjoja ääneen toisillemme. Tähän mennessä ollaan luettu Janssonia, Yoshimotoa ja uuden Suzuki-perämoottorin käyttö-opasta. Paras oli kuitenkin Nipa Neumannin elämänkerta Tähti ja meripolka, joka tulkittiin kannesta kanteen Porin murteella.

23. syyskuuta, Maarianhamina-Houtskari

Joka puolella salamoi. On tulossa kunnon syysmyrsky, jonka alta pyrimme suojaan. Siinä kiireessä ja pimeydessä ajettiin vähän kivellekkin, mutta vähin vaurioin. Ennusteet kuulostavat siltä, että reissuun tulee parin päivän tauko. Otamme bussin Turkuun, Riina pidelkään sadetta Houtskarissa.

30. syyskuuta, Helsinki

Matkan viimeisenä päivänä nappasin Onnin kyytiin Espoosta ja kävimme vielä saunomassa Gåsgrundin saarella. Gosikselta purjehdimme Hietalahden altaaseen, josta talsin uuteen kotiini Albertinkadulla. Ensimmäinen yö kiviseinien suojassa tuntui omituiselta. Yöllä heräsin kummeksuen ympäristön tukevuutta; miksemme liiku, mikä on kurssi?



©Kerttu Sarkkola

58. Muhu-Väina -regatta

PERJANTAI-ILTAPÄIVÄNÄ lähdimme Helsingin Pyysaaresta Tallinnaan kevyessä lounaistuulussa. Saavuimme Piritaan, Kalevi Jahtklubin satamaan, lauantai-aamuna tiheässä sumussa. Iltapäivällä tehtiin veneeseen täydennysvarustelua; saimme mm. lainaksi karttaplotterin, joka osoittautuikin kullan arvoiseksi.

Regatan lähtöpaikassa, Lennusatamassa, oli mittaukset ja varusteiden tarkastus. Vaadittiin mm. vakuutuksen vastuusumman todistus (min. 200 000 €), tutkavahvistin rikkiin ja valot pelastusliiveihin. Illalla oli Tallinnan meripäivien illanviettoa noin 700 regattamiehistön voimin ja monen orkesterin säestämänä.

1. Tallinna ring 19.7.

Ensimmäiseen starttiin lähtivät folkkarit ensimmäisinä noin 12m/s vastaiseen länsituuleen. Meillä oli vahvistuksena Mikkun 17-vuotias poika Kristjan Köösel, taitava purjehtija. Kierrettiin pari tuntia Tallinnanlahtea edestakaisin kryssailevan ison eskaaderin joukossa, maalissa olimme 8.

2. Tallinn-Kärdla 19.-20.7.

Varsinaiselle matkaosuudelle kohti Hiidenmaan Kärdlaa lähdettiin klo 15 edelleen kovassa tuulussa ja aallokossa.

F-172 Lipla osallistui ensimmäisenä suomalaisena folkkarina 58.

Muhu-Väina -regataan 18.-25.7.2015.

Mikk Köösel oli monesti houkutelut mukaan ja nyt päätettiin ex tempore lähteä. 130 osallistujasta 11 oli folkkareita.



©Leida Lepik

Porukka hajosi kryssien enemmän ja vähemmän kauas rannikosta. Pian tuli pimeääkin eikä muita veneitä juurikaan erottanut. Kristjan hallitsi plotterin ja hoiti navigoinnin. Pian huomasimme, että olimme lähteneet soitellen sotaan: olisi pitänyt pakata patjat ja vaatteet vedenpitävästi. Aallot lensivät päin miehistöä ja sitloodan sisään. Vesi virtasi limejä pitkin ruffin penkeille ja kasteli lähestulkoon kaiken.

Osmansaaren jälkeen alkoi valjeta, sade loppui ja tuuli moinasi. Samalla me folkkarit kasaannuimme varsin lähelle toisiamme. Saapuessamme Kärdlaan vievän karikkojen reunustaman väylän ensimmäiselle poijulle olimme jonossa 3., mutta sitten nousi taas kova vastatuuli, sade ja sumu.

Oli oltu toista vuorokautta yhtämittaisesti liikkeellä, joten väsymys alkoi painaa. Vihdoin noin klo 15 ilmestyi sumun seasta iloinen näky: maalinjan vene ja poijut. Olimme maalissa 5., mutta Kärdlan satamaan oli vielä ainakin viisi mailia matkaa.

Pitkään aikaan ei ole satamaan pääsy tuntunut niin hyvältä. Oli suorastaan luksusta päästä maihin kävelemään ja sataman lämpimään saunaan 28 tunnin purjehduksen jälkeen. Varusteet kuivuivat tuulussa ja ilta-aurin-gossa veneen kannella. Satamassa oli pieni juhlatuokio, kun jaettiin kahden

etapin palkinnot. Tarjolla oli soppaa, olutta ja musiikkia.

3. Kärdla-Kuivastu 21.7.

Tiistai-aamuna tuli kiire merelle. Starttilinja oli yllättävän kaukana, mutta ajelimme koneella rauhassa aurinkoisessa ja melkein tyynessä säässä. Vaikka olimme 5 minuuttia myöhässä, ehdimme noin mailin päässä olleelle ylämerkille jo muiden mukaan ja sieltä käännettiin keulat kaakkoon kohti Muhua. Hiljalleen lounaistuuli voimistui ja matka eteni hyvää vauhtia. Maalissa olimme 5.

Kuivastussa oli hyvin varustettu vierasvenesatama aallonmurtaajien



©Leida Lepik

suojassa. Ruokailun jälkeen oli taas palkintojenjakoseremoniat ja musiikkia. Mikkulla ja Ingridillä oli 25 v. hääpäivä ja he kutsuivat Gretaan lasilliselle. Juhlaliputuksen nostossa ison falli karkasi. Liplan ison fallilla avitettiin ketterä Siim Valgre nopeasti ylös, pieni kallistus ja Gretan falli oli taas alhaalla. Päätettiin ehdottaa regatan tuomaristolle folkkareille lyhyempää reittiä seuraavan päivän etapille. Odotettavissa oli kohtalaista lounaistuulta ja halusimme vähän enemmän lepoa starttien väliin.

4. Kuivastu-Kihnu 22.7.

Aamun kipparikokouksessa folkkarin seuraavaksi etapiksi hyväksyttiin Kihnun saari. Vaikka purjehdimme melkein sivuvastaiseen, virolaiset folkkarit nostivat spinnuja ylös. Niinpä

mekin, vaikka ulos parperoitua fokka veti tarpeeksi hyvin 8-9 solmua. Liplaparka oli kireä kuin viulun kieli.

Tuuli vain voimistui ja Gretan spinnu repesi edessämme. Nähtiin miten Mikk kiipesi paljain käsiin hyvin kallellaan olevan veneen mastoon ja haki fallin alas. Pian spinnu nousi uudestaan revetäkseen taas muutaman minuutin päästä. Maalissa selvisi, että Gretalta oli katkennut myös spinnu-puomi. Ingrid oli harsinut spinnun kokoon ja Mikk oli teipannut melan puomin vahvikkeeksi ja spinnun hajoittua toisen kerran myös mela oli mennyt poikki. Saunaretkellä Mikk sai hankittua lipputangon ja aidanseipään spinnupuomin aihioiksi sekä lainasi paikallisilta sahan ja sähköhöylän. Vielä illalla olivat puomit valmiita ja ohuempi heloitettukin.

5. Kihnu-Pärnu 23.7.

Torstai-aamuna pidimme kipparikokouksen ja paikalliset suorittivat startin haitarimusiikin tahdissa. Tasaisen startin jälkeen purjehdimme kohtalaisessa myötätuulussa kohti Pärnuä. Pärnun edustalla oli pieni vastatuuliosuus, joka kokosi eskaaderia kokoon, mutta sijoitukset eivät muuttuneet – olimme 5. sijalla.

Satamaan saavuttua oli hyvää aikaa saunaa pursiseuran mukavissa saunatiloissa ennen ruuhkaa. Lys-veneet tulivat maaliin vasta yöllä. Kävimme syömässä ja pian Kerttu ja Kristjan jouduivat kiirehtimään Tallinnan bussille.

6. Pärnu-Sorgu ring 24.7.

Perjantai-aamuna oli ohjelmassa noin 30 mailin matkapurjehdus Pärnun lähellä. Liplan kasteina olivat Siim Ojaver ja Kaidor Kahar. Startti tapahtui vähintään 12 m/s vastatuuleen, Meiltä repesi fokka yläkulmastaan heti lähtölinjalla. Purjehdimme pelkällä isolla legin läpi ja jäimme viimeiseksi. Vastoinkäymiset jatkuivat laituriiin tullessa, kun saalinkimme osui Iva-folkkarin metallisaalinkiin ja katkesi. Runsaan regatta-illallisen sekä juomatarjoilun

lomassa Siim kävi pursiseuran pajassa tekemässä faneriproteesit. Nostimme hänet mastoon ja pian oli saalinki las-toitettu. Mikkulta saimme fokan lainaksi.

7.1 Pärnu lühirada 1 & 2 25.7.

Lauantain ”lyhytrata-startit” alkoivat klo 11 auringon paisteessa ja kevyessä länsituulussa. Nyt olisi viimeistään pitänyt nostaa varsin painava moottori pois perästä turkkilaidoille, mutta ei ehditty. Myös vieras fokka taisi vaikuttaa siihen, että jäimme molemmissa starteissa sijalle 8. ja menetimme asemia kokonaiskilpailussa.

Illalla oli juhlallinen palkintojen-



©Kerttu Sarkkola

jako. Greta voitti sekä regatan että siihen yhdistetyn Viron folkkarimestaruuden. Me jäimme yhden pisteen päähän 6. sijasta. Pitkää 2. etappia ei painotettu enempää kuin muita etappeja ja ratastartteja.

Paluumatkalle lähdimme tiistaina kevyessä lounaistuulussa. Yhdellä luovilla pääsi Väinänmerelle ja Kuisvastuun. Keskiyöksi purjehdimme Haapsaluun kevyessä myötätuulussa. Perjantaina nostettiin ankuri jo klo 9 ja matka eteni hyvää 7-8 solmua poikki Itämeren. Pyysaaren saavuttiin klo 2 lauantaiyönä 17 tunnin purjehduksen jälkeen. Vuoden 2015 pisin purjehdus koostui siis Helsinki-Tallinna osuudesta ja regatan etapeista sekä paluumatkasta ja oli yhteensä 550 mailia.

Markku Jutila ja kastit

Saimaan Norpat folkkarilla Kongoa kiertämässä

YSTÄVÄMME VENE-MATIN muistoksi. Hän oli monitaitoinen, huumorintajui- nen mies, joka oli korjannut folkkarin- sa kaikin kohdin omin käsin. Onnetar oli hänen koristelemansa ja siinä oli mm. durkkilautoihin kaiverrettu hän- nen barokkiyhtyeensä kuva. Rakas fagotti viihdyttiikin matkoilla kaikkia, joilla oli onni päästä kuulolle.

Lehtisahalla hän oli taiteillut pui- sen kännykkätelineen pintaan tekstin "mikset sä jo soita". Vene-Matti oli purjehtinut Suomen ympäri muuta- maan kertaan Onnetarellaan. Ahvenanmaa oli kierretty myö- tä- ja vastapäivään. Todistettavasti Vene-Matti hoiti Onnettaren hirmumyrskynkin voimalla (32 m/s) puhaltaneista tuulista sata- maan. Hän piti erityisesti kuutamopurjehduksista ja viihtyi myös yksin vesillä.

1990-luvulla olimme porukalla Mikko, Arto, Pena ja Fröl- le suunnitelleet lainaavamme Onnettaren, tehdäksemme sillä Kongon saaren ympäri pienen kierroksen. Muistaakseni Kongon kuninkaalla oli synttärät. Saavuimme Varkauteen Arton Volvo Amazonilla, kävimme linja-autoasemalla olusella, jossa virkai- lijatäti kysyi asiantuntevasti: "pullosta vai lasiin" ja nautimme pienen hetken, ennen kuin ajoimme Vene-Matin kotiin, hurmaa- vaan puutaloon, joka oli toiminut sellutehtaan dirikan asuntona alkujaan. Söimme ruhtinaallisen päivällisen ja ihailimme talon mittoja, mm. sisätilan kattoon saattoi ripustaa folkkarin maston talvipuhteita varten.

Lähdimme satamasta Vene-Matin johdolla, tutustuttuam- me sen veneisiin ja höyryaluksiin. Eräskin purkkari oli kiertänyt maapallon, joten Sisä-Suomesta kajahtaa! Purjehdimme lähei- selle niemelle, jossa vietimme iltaa ja kuuntelimme Vene-Matin mielenkiintoisia selostuksia Saimaasta. Sitten hän palasi kotiinsa maata pitkin ja yövyimme niemellä. Hän ehti auttaa ylös kadot- tamamme nostimen hissaamisessa. N erokas keino oli käyttää fendaria köyden päässä, jotta kiilautunut falli irtosi ja saatiin alas.

Aamun koettelemus oli Taipaleen kanava, jossa sukkahou- suista kootut fendarien suojukset saivat silmäpaon betonisen kanavan seinämästä. Kun sulku avautui, pidimme henkemme edestä kiinni kanavan seinustasta, jottei vene olisi ajautunut sul- kuporttiin ja murskautunut suppilovahveroksi.

Savonlinnan kaupungin ohitimme Olavinlinnan sivustaa kulkevan väylän kautta, missä myötävirtaus oli melkoinen. Silti siinäkin puski yläjuoksuun suuri rahtilaiva, ulkomaille rekisteröi-



ty. Me laskettelimme perätuupparin avulla ja purjeet ylhäällä helposti ohi kapeikon. Paluumatkalla vasta- virtaan moottorilla olikin tekemistä, ennen kuin virta oli ohitettu. Saimaan suuret selät aukenivat eteemme pian kaupungin jälkeen ja ihmeeksemme, aikaisin kesäkuun alussa, ei juuri lainkaan vastaamme tullut veneitä. Vain yksi Hai-luokan purkkari. Kuu- limme myöhemmin Vene-Matilta, että sekin oli hänen sisarensa vene. Saaret olivat autioita, kauniin kallioi-

sia, ilman mökkejä.

Kongossa lehtiutisten mukaan havaittuja karhuja ennakoi kova murina yhden teltan ulkopuolella iltamyöhään, mutta teltan asukas oli vielä pelottavampi, tultuaan häiriityksi uniltaan ja kar- junta ajoi "karhun" ottamaan ritolat. Kongon kierto sujui rauhalli- sesti ja osallistuimme Kongon kuninkaan synttäreille protokollan mukaisesti. Pena jakoi suuret kunniamerkit eniten ansioituneille.

Karhua emme nähneet sen koommin. Sen sijaan joku oli huomannut Saimaan norpan pistävän päätään pintaan, varmasti vain Onnetarta ihaillakseen. Veneen punainen kylki hohti kauniisti ilta-auringossa.

Paluumatkalla jouduimme Pihlajaveden selällä myrökkään, jossa terävät aallot kohosivat vastatuulella yli Onnettaren par- taan ja Mikolla ollut "täysin vesitiivis" GSM-paikannin sai vettä si- säänsä. Folkkari luovi niin kuin folkkarit luovivat, kyljellään, vailla mitään ongelmia, täysin purjein ja ne meistä, jotka tiesivät folk- karin kyvyt, ihmettelimme, mikä se sellainen on, "hätäsutama", jota joku kyseli, tottuneena ehkä keveämpiin veneisiin. Kuten Henrik Ramsay kirjoitti muistelmissaan, "...lopulta kaikki kävi hy- vin, kuten merellä usein" ja niin meilläkin, järvellä. Viimeisin yöpy- mispaikkamme oli huvila, jonne pääsyämme viivytti savipohjaan juuttuminen. Kaikkemme yritimme, mutta vasta kun pari paina- vinta meistä poistui jollaan, folkkari irtosi ja päästiin kaijaan.

Onnetar palautettiin Vene-Matille ilman vaurioita ja yhdessä totesimme, että Onnetar oli mukanaamme. Saimaa näytti parhaat puolensa, monipuolisen luontonsa ja lumoavat maisemansa. Toivomme, että Onnetar seikkailee edelleen, hyvässä huolen- pidossa. Onnekkaimmat meistä ovat saaneet jatkaa folkkaripur- jehdusta Solinalla ja Fröllen suunnittelema "Saimaan Norppien" lippu herättää kiinnostusta kaikkialla, missä liehuukaan.

Kyösti Helin



KANSAN PIZZA

Vuorimiehenkatu 35, Helsinki. 09-626 707. www.alfonspizza.fi

VALOISAA MATKAA!



DUAL
Sekä käynnistykseen
että ajoon.



DUAL
Vuotamaton kansirakenne,
huoltovapaa. Venekäyttöön,
nopeasti varattava.



EQUIPMENT GEL
Vuotamaton kansirakenne,
huoltovapaa. Pajon ener-
giaa vaativaan käyttöön.



EXIDE VARAAJA
Ainutlaatuinen varaaja
ylläpito- ja normaaliin
varaukseen.

EXIDE®

MARINE & MULTIFIT

By Exide Technologies
www.exide.fi

Hea retk vaik masto murtud

eli lyhyt kertomus Avantin seikkailusta lahden yli Tallinnaan

”Suuret suunnitelmat”, sanoi moni, mutta meistä ne tuntuivat mahdollisilta: olimme lähdessä Avantilla kuukauden kesäloma-reissulle ensin Tallinnaan ja sieltä Turun saariston kautta Ahvenanmaan kierrokselle. Suurilta suunnitelmat alkoivat meistä tuntua vasta Tallinnamadalilla.

OLIMME SIIRTÄNEET veneen Helsingin Tervasaaresta Espoon Soukkaan kahdesta syystä: Soukasta lähtiessä saisimme lahden ylitykselle leppoisa sivutuulta ja lisäksi seuraa Colin Archer 30 aluksesta, s/y Elinasta, ja tietenkin sen miehistöstä. Lähtöpäivänä kuitenkin tuuli kovaa. Kiipesimme Kasavuorelle katsomaan merta. Mainingit näyttivät hurjilta, ja päätimme siirtää lähtöä seuraavaan päivään.

Lauantaiaamuksi tuuli oli laskenut kahdeksaan metriin ja ennusteet lupailivat alle kymmentä koko päivälle. Merkitsevä aallonkorkeus oli alle 2,5 metriä, vaikka edellisenä päivänä oli puhaltanut paikoin seitsemän boforin tuuli. Miehistöksemme lupautuneet Juuso ja Sauli saapuivat laituriin lupaamiensa herkkueväiden kera, ja lähdimme matkaan. Kytön ohitettuamme aallot kasvoivat, mutta olosuhteet olivat mukavat. Purjehdus tuntui jännittävältä ja meillä oli hauskaa.



Eläkepäiviään viettävä venepuuseppä Andres antoi Avantin mastolle ensiavun ja niin kesäseikkailumme saattoi jatkua.

Katso video:
<https://vimeo.com/133184470>

Kansainvälisillä vesillä tuuli alkoi nousta ja aallot pärskiä sisään. Aalloissa keinuminen oli sen verran työlästä, että perämiestä oli aina välillä pakko vaihtaa. Gasti keskittyi tuijottamaan horisonttia ja siksi he eivät huomanneet, miten oudosti mastoa pitkin norova vesi tiputteli noin 30 senttiä kannen yläpuolelta sen sijaan, että se valuisi mastoa pitkin alas. Pinnavuoron vaihdon yhteydessä kävimme vaihtoa tutkimassa asiaa ja jouduimme toteamaan, että kahdesta osasta tehdyn maston pleissaussauma oli paaran puolelta auennut.

Kun huomasimme tilanteen, seisasimme Tallinnamadalilla, kännykän kuuluvuusalueiden ulkopuolella. Edellä kulkevaan Elinaan olisi siis saatu yhteys vain lippu- ja puhelinverkoiksi, sillä vhf-radiota ei varustukseemme kuulunut. Yritimme lähettää maston halkeamasta kuvaviestin venepuuseppäystävällemme Jani Malmströmille kysyäksemme häneltä neuvoa. Ei onnistunut, ja jälkeensä se vähän huvitti.

Kaivoimme esiin voimapihdit ja torven ja ryhdyimme toimimaan parasta. Purjehdus siis jatkui, mutta hetki sitten vallinnut purjehduksen riemu oli tipotiessään. Hiljaisuus laskeutui veneeseen, kun miehistö kärsi meripahoinvoinnista ja kippariston silmät hakeutuivat tuon tuosta mastolle. Tuuli nousi, eikä se varsinaisesti parantanut tunnelmaa. Hiljaa mielissämme arvioimme jatkuvasti tilanteen vakavuutta ja halkeaman kokoa. Kuinkakohan kauan se vielä jaksaisi? Lopulta saavutimme Piritan sataman ja olimme enemmän kuin helpottuneita kolmen tunnin jännityksen jäljiltä.

Satamassa Elinan miehistö oli meitä vastassa onnittelukuohuvien kera. Olimmehan selvinneet ensimmäisestä avomeripurjehduksestamme kunnialla! Kokeneiden purjehtijoiden ilmeet synkkenivät, kun kerroimme, mitä oli tapahtunut. Hämärtyvä kesäilta kului purjehdusta analysoiden. Ihmettelimme, ettemme olleet edes harkinneet purjeiden laskemista ja matkan jatkamista perämoottorilla. Ratkaisumme vaikutti varmasti kokemuksesta, että isommissa aalloissa moottori oli aina noussut ylös aaltojen liikkeestä. Päätimme, että asentaisimme perämoottoriin köysiviritelmän, jonka avulla vastaavissa tilanteissa siihen voisi paremmin luottaa.

Seuraavana aamuna gastimme lähtivät lautalla takaisin Suomeen arvioituaan reissun kestävän arvioitua kauemmin. Siirsimme veneen Piritasta Kalev Jahtklubin laituriin, kun saim-

me Janin avulla ensin purjeentekijä Tiit Haagman konsultoimaan maston kuntoa ja hänen kauttaan eläkepäiviään viettävän venepuuseppä Andresin antamaan sille ensiapua. Lähes koko ajan satoi, mikä hidasti maston korjaamista. Meidän tunnelmamme vaihtelivat laidasta laitaan; oli pettymystä keskeytyneestä purjehdusseikkailusta, iloa ystävällisestä huolenpidosta Kalevissa sekä pelästyksen jälkeistä huojentumista hyvin menneestä ylityksestä.

Tallinna ei missään nimessä ole huonoin paikka olla haaksirikossa. Kerrankin meillä oli kunnolla aikaa pyöräillä ympäri kaupunkia, tutustua Kumuun, Viron historiaan, televisiotorniin ja syödä kyläkempe must leibää valkosipulilla.

Viikon oleskelun jälkeen oli kuitenkin mukavaa päästä takaisin merelle, kohti Suomen rannikkoa ja saariston suojaan. Ensimmäinen purjeiden

nosto jännitti, ja koko ylityksen ajan masto sai arvioivia katseita osakseen. Porkkanaan päästyämme vallitsi kuitenkin jo varmuus siitä, että suunnitamme olisi kotisataman sijaan länsi. Avantin kesäseikkailu siis jatkui, vaikka miehistössä menneenä kesänä seilaisikin pieni pelko, ja tuulen kanssa jouduimme olemaan entistä tarkempia.

Ahvenanmaalle emme ehtineet, mutta Turun saaristo oli koleista säästä huolimatta jälleen kaunis. Myös Viaporin Tuopin tuulet olivat Avantille suotuisat. Kaiken hidastelun ja masto- ja huolien jälkeen ajatuksemme ovat jo lipuneet ensi kesän retkiin, jolloin Avantilla ei ole tuulirajoitusta ja se pääsee taas nimensä mukaisesti täysillä eteenpäin.

Liisa Satukangas
Aura Salmivaara
F-262 Avanti



Tuliaisjuomat kuntoon kotisatamasta käsin

Viking Linen Ennakkotilaus on helppo ja edullinen tapa hankkia kaikki tuliais- ja juhla-juomat yhdellä kertaa. Tallinnan-reitillä juomien tilaaminen onnistuu sitä paitsi näppärästi etukäteen netissä. Tuotteet toimitetaan autokannelle autosi viereen tai ostoskärryssä ilman autoa matkustaville paluusatamaan. Helppoa ja kätevää!

Lue lisää, vikingline.fi/ennakkotilaus, ja tilaa: <http://preorder.vikingline.com>.

Varaa netissä, vikingline.fi,

tai soita myyntipalveluumme, puh. 0600 41577
(1,75 €/vastattu puhelu + pvm./mpm.).
Paikkoja on rajoitetusti. Pidätämme oikeuden muutoksiin.

VIKING LINE

Kesän

RETKILLÄ MAISTUU...



...LAILILAN JUOMAT!

LAILILAN JUOMAT – TUULISÄHKÖLLÄ VALMISTETUT JO VUODESTA 2001