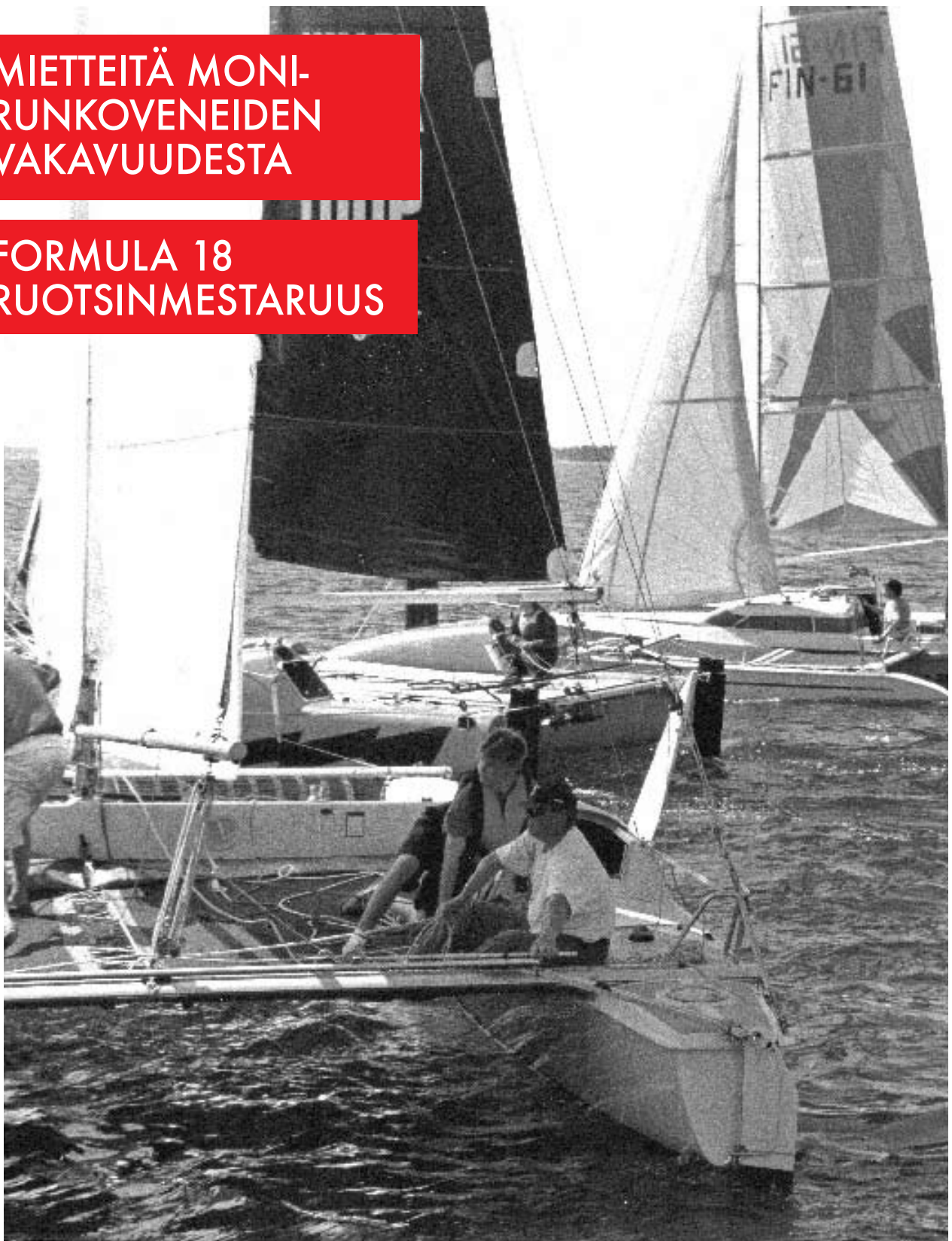


MONIRUNKOVENE

4/2005

MIETTEITÄ MONI-
RUNKOVENEIDEN
VAKAVUUDESTA

FORMULA 18
RUOTSINMESTARUUS



PUHEENJOHTAJAN PALSTA



Martin Hildebrand



Talvi on ottamassa reviiримme haltuun, jääpeite vahvistumassa ja ajatukset veneilystä rajoittumassa lähinnä pressujen tarkistamiseen talvimyrskyjen jäljiltä.

Meren levätessä purjehduskausien välissä on aikaa kuivavarjoitella merimiestaitoja, niin kippareiden kuin miehistönkin osalta. Navigointi on niistä tärkeimpien joukossa. Monirunkoveneissä navigointitaitojen tärkeys korostuu, sillä nopeassa veneessä päätöksentekoon on vähemmän aikaa.

Pimeiden iltojen ratoksi voi vaikkapa kerrata koko perheen voimin meriteiden sääntöjä.

Ensi kausi näyttää jälleen lupaavalta sekä venekannan kasvun että tapahtumien osalta. Kesän eräänä kohokohtana voidaan mainita Åland Runt, joka tarjoaa kesälomien aikana muun muassa oivan tilaisuuden tutustua länsinaapureidemme monirunkopurjehtijoihin ja -veneisiin.

*Onnellista alkanutta monirunkovenevuotta!
Martin Hildebrand*

MONIRUNKOVENE

25.vuosikerta



Julkaisija:
SUOMEN CATAMARAN JA
TRIMARAN LIITTO ry
<http://kotisivu.mtv3.fi/sctl>

Liiton osoite:
SCTL c/o Maija v.Flittner, Pohjavedenkatu 12 F 41,
00980 Helsinki, puh. 09-3213 656, 050-336 2116
e-mail: maija.flittner@optiplan.fi

Päätöimittaja:
Reijo Laine, Suonojantie 47, 01860 Perttula
puh. 09- 276 1330, 040-5010 827
e-mail: multipaja@kolumbus.fi

Toimituskunta:
Carl-Olof Granfelt, Lasse Jämsä, Kari Karpio,
Anneli Rajala, Nico v.Flittner

Ilmoitushinnat:
1/1 sivu 100,- 1/4 sivu 30,-
1/2 sivu 60,- 1/8 sivu 10,-

Liiton tili ja jäsenmaksut:
Sampo 800013-1509254
Jäsenmaksu/vuosi 30,-
Liittymismaksu ja perhejäsenmaksu 10,-

Jokaiselle jäsenmaksunsa maksaneelle
Suomen Catamaran ja Trimaran Liiton jäsenelle
postitetaan Monirunkovene-lehden neljä vuosittaista
numeroa jäsenmaksuun kuuluvana etuna.

SISÄLLYSLUETTELO

PÄÄKIRJOITUS	2
TESTIKESÄ 2005	4 - 6
MIETTEITÄ MONIRUNKOVENEIDEN VAKAVUUDESTA	7 - 8
FORMULA 18 RUOTSINMESTARUUS 15-16.10.05 TUKHOLMA	9 - 10
SCTL:N KIERTOPALKINNOT	11
TÄMÄ TARINA ON TOSI OSA 6	12-17
MYYDÄÄN JA OSTETAAN	18
MULTIJUTUT	19

NÄIN LIITYT SUOMEN CATAMARAN JA
TRIMARAN LIITTO RY:N JÄSENEKSI:



1. Ilmoita nimesi, postiosoiteesi, puh.numerosi ja mahdollisen veneen tiedot liiton sihteerille.
2. Saat viitenumerolla varustetun laskun.
3. Maksa lasku ja mainitse viitenumero.
4. Nyt olet jäsen ja saat mm. Monirunkovenelehden kotiin postitettuna.

TESTIKESÄ 2005



Tarkoituksena oli saada vene vesille Juhannukseksi, mutta se ei onnistunut. Viimeiset laminoinnit veneen sisällä tein heinäkuun alussa ja vesille sain sen 7.7 klo 23.00.

KILPAPURJEET MASTOON

ja koneella ulos Äggsjärnen selälle, tuulta oli puuskissa noin 1,5 m/s, joten takaisin rantaan, aamulla täytyi olla Porvoossa töissä klo 8.00.

SEURAAVA REISSU OLIKIN SITTEN PALJON ANTOISAMPI.

Lauantaina 9/7 klo 13.00 lähdettiin ekaa kertaa purjehtimaan. Mukana olivat ystäväpariskunta, vaimo ja minä. Onnistumisen edellytys oli jo siinä vaiheessa olemassa, koska olimme molemmat pariskunnat saaneet lapsivapaan viikonlopun. Moottorilla ajettiin ulos Eidiksen lahdelta. Nos-

timme purjeet Äggsjärnen selällä juuri samaan aikaan kun merituuli oli heräämässä. Eka kokemus monirunkoveneellä oli mullistava; tuulta ei juurikaan ja gepsi näytti 8,5 kn. Vesi kohisi, tuuli vinkui ja kaikilla oli suu auki. TÄÄ ON KONE!

OLTIIN MATKALLA PELLINGISTÄ ONAKSEEN KESÄJUHLIIN.

Matkalla käytiin pari kertaa yli 10 kn ja se tuntui aika hurjalta. Juhla oli raju ja eka yö veneessä olikin sellainen ihan normaali – parin tunnin nokoset auringon nousun aikaan (muistaakseni). Sunnuntaina suuntasimme takaisin Pellinkiin erittäin kauniissa kesäsäässä ja heikossa tuulesa. Tuttu purjehtijakaveri otti muutamman valokuvan meidän laitteesta kun kiersimme hänen 49 jalkaa olevaa purttaan noin 6 kn vauhdilla, itse hän kertoi liikkuvansa 3,5 kn.

KOKEMUKSENA TÄMÄ REISSU JÄÄ VARMASTI MIELEEN LOPPUIÄKSI,

eka kerta monirunkoveneessä ja vielä itse rakennetussa – kuulostaa hullulta mutta niin se vaan on. En ollut seilannut monirunkoveneä ennen kuin aloitin sellaisen rakentamisen. Projektin alkuvaiheessa oli kyllä tarkoitus hypätä jonkun kyytiin, mutta työn edetessä juttu alkoi kiehtoa ja loppuvaiheessa en olisi mennyt kenenkään kyytiin vaikka oltais maksettu. Kokemuksena tämä oli verrattavissa, arvaatte kyllä mihin, paitsi että tämä kestää paljon kauemmin.

KESÄN AIKANA OLEMME TEHNEET YLI 20 PURJEHDUSREISSUA,

mm Piritaan, pari matkaa Loviisaan, pari kertaa ollaan käyty jopa Helsingissä. Kilpaakin on seilattu vaikka ei ole myötätuulivehkeet vielä kiinni



veneessä. Vauhti riitti jopa säikähdykseen asti, olkoon 1,25 todisteena siitä. Leikki leikkiä – aika kohdalla tuo taitaa olla kunhan opitaan viemään venettä. Paras vauhti saavutettiin syksyllä toiseksi viimeisellä reissulla, 18,0 kn. Olen ollut paljon kovemmassa tuulesa aikaisemmin kesällä, mutta nyt loppukaudella olen vähän oppinut saamaan vauhtia vehkeeseen ja luulen, että sitä tulee vielä lisää kun opitaan ja saadaan releet kuntoon.

YKSI ASIA ON VARMA.

Jos tällä veneellä ollaan vierasvenesatamassa, täytyy olla valmis kuuntelemaan kaikenlaisia kommentteja. Yksi tavallisimmista kommentteista, kokeneen muumipurjehtijan suusta, on ”Juu juu mutta kun ne luovii niin huonosti ja pystyykö niillä tekemään vendaa”. Herää pahvi, nyt eletään 2000-lukua, voit unohtaa

60-luvulla rakennetut, siihen aikaan kyllä hienot vehkeet, mutta nykyään jo vanhentuneet laitteet.

TODISTAN TÄMÄN TÄLLÄ LYHYELLÄ KERTOMUKSELLA.

Olen itse osallistunut Turkisregattanin purjehduskilpailuun useana vuonna muumilla – minulla on siitä kilpailusta kiertopalkinto, jonka saa omaksi, kun siihen on kolme kiinnitystä. Tänä vuonna mentiin katsomaan vajaan 40 Lyyssiveneen lähtöä. Ensin lähti Pikkulyysi, sitten isot 10 min perään ja me tasan 8 min isojen jälkeen. Semmoinen 10 m/s tuulta ja luovia. Yritimme ajaa niin kuin kisoissa, mutta häiritsemättä ketään. Kun tunti oli seilattu olimme ekan kilpaveneen edellä noin 300m, joten se siitä luovista. Sitten tulikin avotuuliosuus, jonka jälkeen muumeja

ei enää näkynyt. Kyllä herrat on oikeassa siinä, että katamaraani luovii huonosti, jos vertaa sen omaan avotuulivauhtiin, mutta siitä se muumi-seilori ei koskaan saa edes mitään käsitystä, jos hän ei pääse monirunkoveneen kyytiin.

KESÄN SALDO ON NIIN PALJON PLUSSAN PUOLELLA

kun muistelen ajatuksia alkukesältä. Ajattelin, että parin testipurjehduksen jälkeen otan veneen ylös ja laitan rälläkän laulamaan. Täytyyhän siinä olla jotain fiksattavaa/ korjattavaa. Me vaan purjehditettiin ja purjehditettiin, kaikki toimi, mitään ei hajonnut, vene yllätti positiivisesti suorituskyvyllään ja hallittavuudellaan. Onnistumisen syy ei varmaan ollut kokemuksen ansiota vaan enemmänkin projektin hidasteiden eteneminen ja



sen kautta monen asian pitkäaikainen miettiminen/ selkäytimessä kypsyminen – Terholle kiitos onnistuneesta ”disainista!”

EHKÄ TÄMÄ ONNISTUMISEN JULISTUSTA/ONNELLISUUTTA PITÄISI VIELÄ VÄHÄN HILLITÄ,

koska vene ei ole lähellekään valmis. Helotus on kesken ja sisustus on vielä kokonaan tekevä. En ole vielä joutunut veneellä kertakaan myrskyyn/ kovaan keliin joten paljon on vielä kokematta.



Kiitos kaikille niille jotka on tehneet tämän projektin mahdolliseksi.



C-O Granfelt:

MIETTEITÄ MONIRUNKOVENEIDEN VAKAVUUDESTA

Kaikki purjehtijat tietävät, että monirunkovene voi kaatua (moni ei tiedä, että kölivenekin voi kaatua – se tapahtuu onneksi meidän vesilläme varsin harvoin). Ja useimmat ovat nähneet tyypilliset vakavuuskäyrät katamaraneille ja trimaraneille, jotka molemmat saavuttavat melko korkean maksimiarvonsa melko pienellä kallistumalla, ja nämä käyrät sitten nopeasti alenevat kallistuman mukaan ollen sitten nolla tai ainakin hyvin lähellä nolaa kun vene on kallistunut 90 astetta.

Tällaiset vakavuuskäyrät ovat kylmä tosiasia näille venetyypeille, mutta se ei merkitse sitä, etteikö käyrien kulku olisi muutettavissa tai ainakin lievennettävissä erilaisilla suunnittelukäytännöillä. On vaan tiedettävä, että yleensä jos voittaa jotain, hävitään vastaavasti jollain muulla alueella – luonnolakeja ei ole huijattavissa.

KATAMARAANIT

Katsotaanpas ensin yksinkertaisempi tapaus, eli katamaraanit. Katamaraani saavuttaa maksimivakavuutensa (puhutaan tässä ja eteenpäin vain staattisesta vakavuudesta) juuri silloin, kun tuulenpuoleinen runko nousee irti vedenpinnasta. Se tapah-

tuu kallistuman ollessa θ astetta, jolloin pätee yhtälö $\sin \theta = h / b$, jossa h = rungon vedenalainen korkeus ja b = runkojen keskiviivojen etäisyys.

Kaavasta näemme, että tämä maksimivakautta vastaava kulma on sitä pienempi mitä leveämpi vene on. Sen sijaan vakavuuden arvo on taas sitä suurempi mitä leveämpi vene on, sillä se on suoraan verrannollinen veneen leveyteen (tai oikeastaan keskiviivojen väliseen mittaamiseen, eli b -arvoon).

Yhteen aikaan oli muodissa, että veneet varustettiin mastokellukkeella estämään niitä kääntymästä kokonaan ympäri. Tällaisen kellukkeen tulisi olla sitä suurempi mitä leveämpi vene on. Nykyaikaisille leveille katamaraneille tällaiset suhteellisen isot mastokellukkeet aiheuttavat niin huomattavan suuren ilmanvastuksen, ettei niitä ole aiheetta käyttää. Sitäpaitsi on kyseenalaista, pystyykö miehistö omin voimin oikaisemaan leveää kattia, sillä kelluke alkaa vaikuttaa vasta kun kallistuma on paljon yli 90 astetta, ja silloin veneen painopiste yleensä on jo huomommalla puolella, ehkei seisominen nostokölillä riittäisi oikaisemiseen. Kaiken lisäksi tulisi rikin ol-

la harvinaisen vahva kestävä rasi-
tukset aallokossa.

Mainittakoon kuitenkin, että muutamia vuosia sitten ilmestyi Amerikan markkinoille kapeahko katti, jolla oli melko pieni kääntö ja virtaviivainen mastokelluke. Se oli helppo oikaistavissa kaaduttuaan, mutta sen kapeus johti siihen, että oli käytettävä erikoisia keinoja saamaan veneen kestäväksi riittäviä purjeita: nerokkaan venttiilisysteemin avulla täytettiin merivettä aina tuulenpuoleiseen runkoon, ja tällä painolla saavutettiin riittävä vakavuus. Veneen sisätilat olivat kuitenkin aika vaatimattomat, enkä ole kuullut, että vastaavanlaisia veneitä olisi sen jälkeen kehitetty.

Jonkun verran voidaan kuitenkin katamaraanin vakauskäyrän kulkua modifioida. Ei toki maksimiarvoa, sillä se määräytyy käytännössä painosta ja leveydestä, mutta käyrän loppuosa voi saada vähemmän jyrkäksi kahdella tavalla. Ensinnäkin voi huolehtia siitä, että kaikki painava, kuten moottori, vesi- ja polttoainesäiliöt, ankkurivarustus jne. sijoitetaan niin alas kuin mahdollista. Tämä nostaa varsinkin vakavuuskäyrän loppuosaa – on jopa mahdollista

saavuttaa se, että veneellä on vielä 90 astetta kallistuneena positiivinen oikaisuvoima, joskin yleensä melko pieni.

Toinen keino on suunnitella vene niin, että sen ulkosivut ovat voimakkaasti ulkonevat varsinkin veneen keskiosuudella. Näin siirtyä veneen kallistuessa vedenalaisen osan painopiste ulospäin, ja momenttivarsi pitenee. Tämä sekä hieman nostaa vakavuushuipun että siirtää sen hieman suuremmille kallistumalle.

Loppujen lopuksi nämä toimenpiteet eivät ihmeitä tee, eikä niiden varaan kannata lisätä purjepintaa. Mutta oikein käytettyinä ne antavat hieman enemmän ”liikkumavaraa” puuskan sattuessa.

TRIMARAANIT

Trimaraaneissa sen sijaan on enemmänkin tehtävissä. Yleensä niissä on sivurunkoja, jotka sijaitsevat sen verran korkeammalla kuin keskirunko, että ne juuri ja juuri lepotilassa koskettavat vedenpintaa. Se merkitsee, että veneen kallistuessa vakavuusarvo nousee, kunnes keskirunko irtoaa vedestä. Silloin on veneen maksimivakaus saavutettu. Mutta sitä vastaa-

va kallistuma on huomattavasti suurempi kuin vastaava tilanne katamaraneissa, ja tuulen voima purjeissa alkaa jo pienentyä kallistuman takia.

Näinollen olisi edullista, että tämä maksimivakauden piste saavutettaisiin mahdollisimman suurella kallistumalla. Eräs tapa aikaansaada se on nostaa kellukkeet korkeammalle, niin että ne lepotilassa ovat huomattavasti vedenpinnan yläpuolella. Se tuo kyllä mukanaan sen, että vene tyynessä on melko epävakaa, ja jo pienessä tuulessa kallistuu kunnes suojanpuolen kelluke on vedessä. Mutta maksimivakaus saavutetaan vasta kun vene on jo aika kallistunut, ja tuulen voima purjeisiin alkaa pienentyä.

Kellukkeiden koko ja niiden etäisyys päärungosta vaikuttaa tietenkin paljon asiaan. Mitä suurempi kellukkeen kantavuus on, ja mitä suurempi sen etäisyys päärunnon symmetriasosta on, sitä enemmän vene käyttäytyy kuin katamarani, ja päinvastoin.

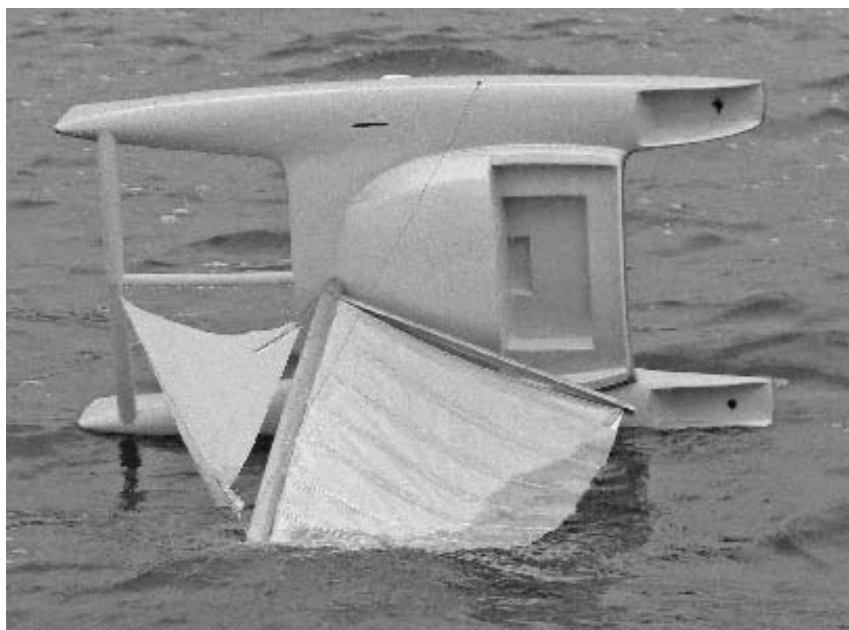
Mutta myös päärunnon muotoilu vaikuttaa asiaan. Nykyään on tavallista se, että päärunkoa levitetään alkaen parikymmentä senttiä veden-

pinnasta ylöspäin, tarkoituksena saada muuten kapeisiin trimaranirunkoihin enemmän sisätilaa. Tällainen ulkonema, jos se on riittävän suuri, vaikuttaa myös vakavuuteen, ja nimenomaan suurilla kallistumilla, jopa estäen veneen kaatumista kokonaan. Vaikeus on saada tehokas ulkonema, joka ei hakkaa aaltoihin.

Mallikokeissa, jotka suoritettiin veneillä, joissa oli painokin oikeassa suhteessa, osoittivat, että on täysin mahdollista rakentaa trimarani, joka pystyy itsestään nousemaan siitä, että sen mastonhuippu on painunut vedenpintaan. Sen sijaan maston painuminen vedenpintaan alle on kohtalokasta, sillä isopurje painaa väkisin veneen nurin. Mutta suhteellisen pieni mastokelluke voisi kokonaan estää kaatumisen, ja vene nousee puuskan jälkeen taas ylös.

Kun käytetään kaikki keinot yhtäältä, keskirunnon muotoilu, kellukkeiden koko, etäisyys keskiviivasta ja korkeus vedenpinnasta, ja painvien osien sijoittaminen mahdollisimman alas, on nähdäkseni mahdollista suunnitella trimarani, jossa menettämättä liian paljon purjehdusominaisuuksista on saavutettu käytännössäkin kaatumattomuus.

Sana ”käytännössä” merkitsee, että vene ei kaatuisi, vaan nousee jälleen puuskan jälkeen, kun aallokko ei ole sellaista luokaa kuin joskus valtamerialla, missä köliveneetkin kaatuvat aallon huipun alle. Silloin ei riitä mitkään konstit. On aina muistettava, että todella paha aallokko on jotain, jota aina tulee välttää, jo senkin takia, että veneen kestävyys altistetaan ehkä liian kovalle koetukselle..



Sam Öhman

FORMULA 18 RUOTSINMESTARUUS 15-16.10. LIDINGÖ, TUKHOLMA

Päätös lähdöstä Formula 18 Ruotsinmestaruuskisoihin kypsyi alku syksystä vähän sen jälkeen kun kutsu kilahdi sähköpostilaatikoon.

Saavuimme paikan päälle perjantaina ja tiedossa oli veneenmittausurakka. Veneemme kun on pakasta vedetty Hobie Tiger, eikä sitä ole mitattu F-18 sääntöön.

Matkalla kisatamaan poikkesimme ilmoittamassa saapumisestamme Tore Lewanderille. Tore nimittäin tulisi suorittamaan kyseisen mittauksen. Kisasatamassa oli hienoa nähdä, että lajin harrastajia on länsinaapurissamme hieman enemmän kuin koto-Suomessa. Rannassa oli 25 F-18:ta odottamassa viikonlopun koitoksia. Vene meni mittauksesta läpi heittämällä ja pääsimme vesille. Tuuli oli aika shiftailevaa ja voimakkuudeltaan vaihtelevaa.

Vietimme vesillä 1,5-2h, jonka jäl-



keen suuntasimme rekisteröimään itsemme mukaan kisoihin. Rekisteröityminen pidettiin leppoisasti kuppilassa nimeltä Olhsson's Video, jossa nimen mukaisesti oli videotykki, jolla heijastettiin seinään aiheeseen sopivaa patkää F-18 MM-kisoista.

Ruotsalaisten vastaanotto meitä kohtaan oli todella lämmin ja hyväntuulinen. Muutama tunti seurustelua paikallisten purjehtijoiden kanssa sujui nopeasti ja pian olimme matkalla Pontus Johanssonin luo, joka ystävällisesti tarjosi meille yösjän. Lauantaiksi oli luvattu jopa myrskylukemiin nousevaan tuulta ja hyvin nukuttu yö olisi nyt paikallaan.

ERITTÄIN KOVATUULINEN ENSIMMÄINEN PÄIVÄ

Edellisillan säätiedotus osui kerrankin aivan oikeaan ja jo aamulla tuuli erittäin reippaasti. Olimme Peten kanssa aika katsovalta kannalla, sillä emme olleet vielä kertaakaan purjehtineet Tigerillamme kovemmassa kelissä.

Ensimmäinen lähtö ammuttiin hieman aikataulusta myöhässä koko ajan nousevaan tuuleen. Tsemppasimme minkä pystyimme ja pikku hiljaa veneen liikkeitä ja käyttäytyminen alkoivat tuntua kotoisammilta. Meininki oli välillä aika HooCee-ta kun esim. edessä oleva vene kaatui muutamassa sekunnissa keulan kaut-



ta ja itse paahdoimme 20-25 solmua lasissa ja mietimme, että millehän puolelle väistämme... Itse pidimme veneemme pystyasennossa maaliin saakka, ja olimme ensimmäisessä lähdössä seitsemäs. Hyvä aloitus! Varsinkin kun ottaa huomioon, että kovan kelin treeni oli kohdaltamme nollassa...

Päätimme, että seuraavassa lähdössä ajaisimme vähän enemmän riskillä ja hoitaisimme itsemme 5 parhaan joukkoon.

Kaikki ei aina kuitenkaan mene ihan niin kuin suunnitellaan. Toisessa lähdössä n.2 sek. ennen paukkua Pete äkkiä putosi veneestä. Syynä oli trapetsivaijerin sakkelin aukeaminen. Suuntasimme rantaan, sillä veneestä ei löytynyt sopivaa sakkeliä tai köydenpätkää trapetsin korjaukseen. Lähtö olisi muutenkin joka tapauksessa osaltamme ohi, sillä aikaa tuhraantuisi niin paljon, että tyydyttävän sijoituksen saaminen olisi mahdotonta.

Saavuttuamme rantaan päätimme samalla lisätä rakea mastoon. Siinä puuhaillessamme huomasimme, että myös fokan cunningham oli sanomassa työsopimustaan irti, ja se oli käytännössä muutaman säikeen va-

rasa. Lisäksi fokan etuliikin vetoketju oli rikkoutunut yläpäästään. Äkkiä autosta kasa varaosia, neulontavälineet ja ei kun korjaushommiin. Korjasimme venettä minkä ehdimme, mutta koska lähtöjen pituus oli vain n. 35min, jäi päivän kolmaskin lähtö meidän osaltamme väliin... V..ttu , oli vähän ”tyhjä” olo. Eipä ollut ihan paras mahdollinen aloitus regatille!

Lauantai-iltapäivä/ilta kului burgeireita paistaessa paikallisella pursiseuralla ja Pontuksen luona videoita katsellessa.

SUNNUNTAI, EI NIIN KOVATUULINEN.

Sunnuntaiamu oli jälleen erittäin kylmä(3 astetta) ja tuultakin oli. Ei tosin niin paljon kuin edellisenä päivänä.

Ensimmäisessä lähdössä otimme kohtalaisen startin, mutta eka kryssi ei ollut aivan parhaasta päästä ja olimme merkillä ehkä 15. Lenssillä aloitimme maaliin saakka kestäneen loppukirin. Vielä aivan ”kalkkiviivoilla” eli maaliin tulossa nappasimme kaksi venettä, ja olimme lopulta 9.

Oli pakko todeta, että koska keli oli tasoittunut ja tuuli oli puuskissa enää n.8m/s ja tasaisesti 4-5m/s, niin venevauhtierot olivat todella pieniä.

Toisessa lähdössä teimme aika tasaisen suorituksen ja fiilis oli hyvä. Toisella lenssillä kuitenkin ”haukasimme” hieman ja edes upea loppukiri ei nostanut meitä korkeammalle kuin 9:lle sijalle.

Kolmas lähtö oli kuin edellisen toisinto, paitsi että varmuutta tekemiseen oli tullut huomattavasti lisää. Vene tuntui hyvältä ja tsemppasimme kovaa. Maalissa olimme 8.

Tästä suuntasimme rantaan ja paketoimme veneen. Palkintojenjaossa saimme erikoismaininnan ja ruotsalaiset kollegamme olivat erittäin tyytyväisiä, että olimme tulleet mukaan. Niin, se sijoitus... olimme siis lopputuloksissa 10.

YHTEENVETO

Kaiken kaikkiaan oli erittäin nastaa nähdä kuinka pitkällä lajimme län-sinaapurissa on. Heillä on ollut kaikissa rankingsarjan kisoissa 20+ venettä mukana.

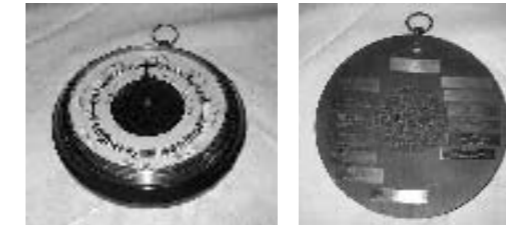
Vastaanotto meitä kohtaan oli todella lämmin ja ystävällinen. Esim. majapaikka Pontus Johanssonin luota järjestyi kuin itsestään.

Päätimme, että menemme myös keväällä Tukholmaan purjehtimaan Spring Cuppia. Lähtekäähän ihmeessä muutkin mukaan!



SCTL:N KIERTOPALKINNOT

ILMAPUNTARI



Ilmapuntari annetaan SCTL Ranking voittajalle vuodeksi kiertopalkinnoksi. Voittaja määritellään kulloinkin voimassa olevien Ranking-sääntöjen mukaan.

Palkinto on ollut käytössä vuodesta 1983, ja seuraavat veneet/kipparit ovat voittaneet palkinnon:

1983	L-29	T3	K Pulkkinen
1984	L-22	XZ	V Kaipainen
1986	L-37	Menopeli	T Rantanen
1987	L-32	Trigon	P Miettinen
1988	L-37	Apple Macintosh	T Rantanen
1989	L-32	Trigon	P Miettinen
1990	L-32	Trigon	P Miettinen
1991	FIN-61	Ilolintu	K Linko
1992	FIN-61	Ilolintu	K Linko
1993	FIN-61	Ilolintu	K Linko
1994	FIN-61	Ilolintu	K Linko
1995	FIN-61	Ilolintu	K Linko
1996	FIN-61	Ilolintu	K Linko
1997	FIN-66	Rosvo Roope III	MHildebrand
1999	FIN-66	Rosvo Roope III	MHildebrand
1999	FIN-66	Rosvo Roope III	MHildebrand
2000	FIN-77	Trimie	J Lipasti
2001	FIN-58	Fanda	T Miettinen
2002	FIN-85	Flyver'n	MHildebrand
2003	FIN-85	Flyver'n	MHildebrand
2004	FIN-70	Dione	R Hagström
2005	FIN-70	Dione	R Hagström

REISKA KARPIO KIERTOPALKINTO

Reiska Karpio kiertopalkinto annetaan kauden nopeimman veneen kipparille vuodeksi kiertopalkinnoksi. Voittaja määritellään kulloinkin voimassa olevien Ranking-sääntöjen mukaan, käyttäen tuloksina suorat purjehditut ajat.

Palkinto on uusi ja ensimmäinen voittaja on
2005 Trou Noir Jukka Jousijärvi

MR-TUOPPI



MR-tuoppi annetaan Sulkaniemen Rapuseiluun voittajalle vuodeksi kiertopalkinnoksi.

Tuoppi on ollut käytössä vuodesta 1983 ja seuraavat veneet ovat voittaneet palkinnon:

1983	Trailertri 680
1984	Trigon
1986	Trigon
1987	Trigon
1988	Trigon
1989	Fanda
1990	Trigon
1991	Fyrk Finns
1992	Ilolintu
1993	Ilolintu
1994	Fanda
1995	Lentävä Matto
1996	Ilolintu
1997	Rosvo-Roope III
1998	Rosvo-Roope III
1999	Rosvo-Roope III
2000	Flyver'n
2001	Trimie
2002	Trigon
2003	Dione
2004	Dione
2005	Flyver'n



TÄMÄ TARINA ON TOSI

Jutun aiemmat osat ilmestyivät Monirunkovenelehdissä 4/2000, 4/2001, 1/2003, 4/2003 ja 4/2004.

OSA 6

COSMOS 1100 SYKSY JA TALVI 04-05

Sääat ajoivat veneenrakentamisen vähitellen sisätiloihin. Pentterin kaapistin seinät olin kesällä taivuttanut muotoonsa. Kaarevat osat sahataan, oikeastaan rälläköidään, laikalla sisäpuolelta tasavälein ja vedetään kärkeä mallia vasten muotoonsa reunoista ja keskelle biaksiaalikangas pitelemään muotoa. Jää vähän kulumikkaaksi, mutta se hoidellaan spaklaamalla.



Sohvan runko saa muotonsa. Toistaiseksi kaikki osat ovat valeessa, parin ruuvien varassa ja koko homma uhkaa kaatua kuin korttitalo, jos ottaa varomattomasti kiinni levyistä.



Ikuperäisestä vähän lyhennetyn sohvaviereen jää tila jääkaapille pentterin viereen. Lämmitin tulee samaan koloon, täytynee eristää vähän

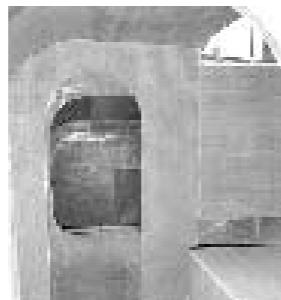
nestekaasujääkaapista. U-sohvalle jää silti pituutta yli kaksi metriä.



Molempiin runkoihin tulee alas keskelle pöytä. Lattian (turkin, joo joo ;-)) alusrakenteetkin pitäisi rustata kasaan. Lattian alus jää umpinaiseksi kellustustilaksi, kaksoispohja siis. Keskiviivalle tulee vielä pitkittäishalkaisu.



Kipparinhytin pukeutumistila vaatekaappeineen tulee pentteripöydän jatkeeksi alas. Portaat kääntyvät lievästi keulaanpäin viistoon välilaipiota myötäillen. Karttapöytä tulee vähän lyhyempi kuin vasemman rungon pöytätila.



Moottoreiden nostokuilujen päärakenteet kasaan irrallisena. Vaahtolaipio toivottavasti vaimentaa vähän kone- ja potkuriääniä.



Kippaavien peräsimmien laatikot kiilataan vanerirakenteisten askelman puolikkaiden väliin.



Pentterin hyllystöt ja kaapit ovat melkoinen palapeli.



Ruuvit eivät oikein tahdo pitää vajaan millin lasikuidussa, joten upotin reunojen spaklauksen ohessa vaneripalat kiinnityskohtiin. Hunajakanno piti kaivaa pois tieltä, koska vaneri oli juuri sopivan paksuista pintojen väliin, ja sitten spakkelia...



Balsalevystä oli vähän vaivalloisempaa kaivaa ydin pois. Tiskialtaan lähitöillä vesi luultavasti tulee vierailemaan, joten reunojen umpeen spaklaus muutaman millin syvyydeltä on välttämätöntä.



Kaarevan reunan pyöristys, osa 1: hammaslastalla vajasiin paikkoihin raitoja. Hiotaan kaikilla mahdollisilla välineillä tasaisesti kaartuvaksi. Herkkäkätinen nauhasantaajan käyttäjä pääsee melkein pelkällä koneetyöllä. Seuraavaksi spaklataan urat umpeen.



...Joka pienellä hionnalla ja pintaviimeistelyllä pitäisi kelvata maalaus-pohjaksi...

Välihommina NMEA repeater härvelin testausta. Itse tehty tietysti, vaikka meneekin vaarallisen lähelle T.y.ö. -tä (tai jotain sinne päin...)



Näköjään liesitaso ja uuni sopivat sinne minne pitikin. Kaapistin teon takia ne piti hankkia jo tässä vaiheessa. Ovat nestekaasukäyttöisiä, kuten jääkaappi ja lämmitinkin.



Hupsista, lumikuorma olisi vielä mennyt, vuorokauden jatkuneesta vesisateesta puhumattakaan, mutta ne hallin kaarien rimojen irvistävillä jatkosaumoille ei olisi pitänyt irvistää takaisin.... ;-(
Maalla ollaan viisaita kun merellä sattuu vahinko... Onneksi pojat vähän auttoivat lyhyestä varoituksesta huolimatta, kiitti.



Joku työkavereista totesi että tuli ensimmäinen haveri ennen vesillelaskua. Ei syytä huoleen, veneelle ei tullut naarmuakaan. Onneksi runko oli suurin piirtein jo nipussa. Avomeriveneen täytyy kestää tällaiset tönimiset. Tappiolistalla muutama työpäivä, yksi särkynyt valolevy, pari kevytpressua joutui lisäksi investoimaan. Kieltämättä julkistus ei pitänyt olla vielä.



Pahaa pelkään että hallin markkina-arvo romahti kerralla, tekeväälle sattuu. Siitä huolimatta olen sitä mieltä että hallin rakenne soveltuu Suomenkin olosuhteisiin, kun vaan ne jatkosaumat liimaisi speksien mukaisissa olosuhteissa.

Elämä jatkuu. Saranat piti juonitella palikkaliitoksien, samoin vastakappaleet. Huulos kun ei ollut ihan sama kuin kennolevyn paksaus. Sahaalla halki ja upotetaan ovikappaleisiin, spaklaten, jos et sattunut arvaamaan.



Ovet on sahattu kaapin seinästä, muoto tulee ohessa. Ja reunat spaklataan umpeen... Pentterin kaapista jäi pelkkää reikää.



KEVÄT – KESÄ 2005

Kesän 2005 pääurakka oli hiilikuitumasto, mutta muutakin tuli sentään tehdyksi

Huonekalujen kasaus vei kevään joustoajan.

Perän linja piti paikata oikeanpuoleisen rungossa virheellisen katkaisun jäljiltä. Onneksi vastakkaisesta rungosta jäi sopiva siivu yli. Muodon olin piirtänyt vaneerille laipoiden mitoituksen aikana. Vesivaakalla sai linjan siirrettyä molemmille laidoille runkoa.



Peräpenkin lokeroitten luukut ja taitutut etumaskit olivat alkukesän hommia. Keskimmäisen luukun sisäpintaan tulee peräankkurille ankkuriliinakela, 50 m kela mahtuu juuri ja juuri. Ajattelin saranoida luukun alas kaatuvaiksi.



Kalusteet ovat edelleen valeessa eli kiinnittämättä paikoilleen, kasattuna muuten melko valmiiksi. Pöydän sopivaa korkeutta piti ihan kokeilla. Jalkaosa tulee ontto, puolen pöydän levyinen soikea pystyputki, jonne saa astiakaapin väsäytyä sisään. Istujille on on tietysti jätettävä riittävät jalkatilat. Luultavasti tulee raahattua kalut vielä kerran sisään pintaviimeistelyä varten, joka onkin sopivaa talvipuhdehommaa.



Kesän pääurakkaa, maston tekoa, varten piti opetella alipaineprässäys parilla ylimääräisellä 12 mm Divinycell levyllä, joille tein 450g bixiaali lasista pinnat. 16 mm vaneri toimi pöytänä, sen päällä rakennusmuovikalvo, lasikangas kasteltuna epoksilla, pvc levy, toinen lasikangas kasteltuna, karhennus- eli repäisykangas ja pintaan imu- eli ilmanjohtohuopa että saadaan ilmat välistä pois.

Koko komeus suljetaan ilmatiiviisti muovin sisään. Musta raita on tiivistysteippiä, oikeastataan mustaa ”sinitarraa” nauhamuodossa. Se tarttuu kiitettävästi melkein mihin tahansa ja pitää hyvin hanakasti kiinni. Päädyssä kokeilin halvempaa kaksipuoliteippiä, joka sekin toimii tasopinnassa vallan mainiosti. Imuliittimet piti kiinnittää ennen pakettin sulkeamista. Tämä täytyy kaikki ehtiä ennen hartsin hytyymistä.



Alipaineet hoiteli vanha kylmäkone, jonka imuputkeen liitin letkuhäsäkän. Olihan taas liitin poikineen. Paineita mittaili auton virranjakajan alipainekello (Saab 80 luvulta), jonka Pepe on sponsoroinut projektille. Mukana myös omatekoinen logiikka (PIC16F84 ja rele).

Imuliittimet ovat tehdastekoisia (myy Kevra Oy), painemittari on auton sylinterin alipaineen mittari, Biltema. Letku on verkkovahvisteista puutarhaletkua. Meni kyllä aika littanaksi, voisi olla tukevampakin mutta kyllä se toimi silti.



Painemittarin anturin liitin on tehty standardi vesijohto-osista, vähän on spaklattu kulmia pyöreämmäksi. Tiivisteinä samaista mustaa teippiä kuin reunoillakin. Turhan tukeva muovi teki vekkejä alipaineessa.

Levy on kuin kaupassa tehty. Tuli vedettyä vähän liiankin tiukaksi/kuivaksi, anturin ryökäleen säätöruuvit luisuivat tärinästä. Kävi alipaine kerran yli 600 Hg millimetrin, mikäli mittariin on luottamista. Kelpaa kuitenkin mainiosti tarkoitukseensa eli sisustuslevyksi.

Perätaso ja peräsinten kippilaatikat olivat melkoisen työläät. Laatikoiden viimeistely akselimekamismeineen saa kyllä jäädä ensi talven huviksi. Tason yläpuolelle tulee vielä vaneriaskelma ja seuraava porras onkin koneilan lievästi sisäänvedetty luukku.



Konehuoneiden moottorikuilut ja peräsimen alasetotaljan vaatimat rakenteet näyttävät tältä. Ahdas ja hikinen homma, vaikka H:n muotoinen osa oli jo kasattu talvella valmiiksi. Päälle tulevaa tasoa alapuolelta kannattavaa kolmiorimaa meni metrikaupalla, olihan varsinaista nykertämistä.



Maston muotti on 15 metriä ja risat pitkä. Piti tehdä aukko päätyyn ja kovakattoinen telta valolevyistä piharakennuksen ja venevajan väliin. Muotti piti ahtaa siltakannen alle latvan osalta. Toinen puolikas teh-

dään peilikuvana ja latvasta vaihdetaan vajaa kolme metriä toiseen päähän.

Mallikaarien päälle havuvaneerista sahattuja suikaleita. Arvelin niiden elävän vähemmän kuin umpipuuri. Hentun Jukka oli säilytellyt sillä mahdollisuudella ja suunnittelijakin antoi vaneerin yhdeksi materiaalivaihtoehtoksi.

Epoksi levitetään muovilastalla, joka tunkee liemen rakoihin, toivottavasti. En mallikaariin ruuvausta lukuunottamatta kiinnittänyt rimoja mitenkään toisiinsa, paitsi jatkoissa alta palikalla. Epoksin kovettumisen ajaksi varmistin linjauksen nitojan hakasilla. Ja tietysti hiontaspakkeilla päälle. Mastossa on piirustuksissa määritelty kaarevuus, pre-bend, muuten muotin kasaus olisikin ollut liian helppoa ;-). Kaarevuuden otin PC piirto-ohjelmalla suurentamalla ympyrän kaarta kunnes keskipiste ja ääripäät osuivat kohdalleen. CAD tyyppisestä ohjelmasta saa mitattua etäisyydet millin tarkasti, kunhan zoomaa tarpeeksi isoon mittakaavaan.



Parin spaklauksen ja hiontakierroksen jälkeen kaksi kerrosta epoksia pinnoitteeksi. Lopuksi pari kerrosta muottivahaa. Muotti jäi hive-

nen kulmikkaaksi, mutta masto on kuitenkin spaklattava ja maalattava päältä UV suojauksen takia.

Hiilikuitu suikaleiksi. 33 kg:n rullan hinta oli 1600 euron paikkeilla, eikä hukkapaloja viitsi kovin paljoa tehdä. Olihan tuuria, riitti sentilleen. Rullan pituus oli juuri 15 metrillä jaollinen ja hukkapaloiksi jäi vain tyven ja latvan kavennuskaistat. Nekin saa pääosin sijoitettua vahvikkeisiin. Oli pakko numeroida palat kun on sama pää kesät ja talvet. Olfa rulla-leikkuri oli mainio väline kuten aina. Koko rulla oli uni- eli yksisuunta-kuitua, mutta siitä saa viistoon leikkaamalla 45 asteen palojakin, kuten muitakin suuntia.



Parempi myöhään jos silloinkaan.. Timanttilaikalla saa lasikankaan sievästi viipaloitua halutun levyiseksi, pituuden olin määrittänyt rullalle kelattaessa. Maalarinteipillä tukeamalla vähän leikkauskohdan molemmin puolin reunasta tuli ihan hyvä. Nauhatavara onnistuu siis omatoimisestikin, niin kuin arvelin.

Koivedos viime tipassa, talkooporukka oli tulossa seuraavana päivänä. Puhallinlämmittimellä annoin vähän lisälämpöä, mutta siitä huolimatta kappale ehti vain puolikovaksi, kun se jo piti repiä pois tieltä. Antoi kuitenkin sen tiedon ja kokemuksen mitä pitikin. Oli ihka ensimmäinen kerta kun hiilikuitua käsittelin. Notkea West Pro-set imeytyi tosi hyvin hiileen.

Talkooporukka tuli puolilta päivin. Muotin päälle ohut muovikalvo ja menoksi. Jokainen hiilikuitukerros kyllästettiin erikseen mitatulla epoksimäärällä.



Koko komeus katettiin repäisykanakaalla, sen päälle ilmanjohtohuopa ja muovikalvo tiivistysteipillä. Imusuulakkeet, 6 kpl, sekä alipaineanturi paikoilleen ja imu päälle. Urakka kesti kaikkiaan seitsemisen tuntia, talkooporukkaa oli kahdeksan henkeä. KIITOS, taas. Varustamon hytti on varattuna....



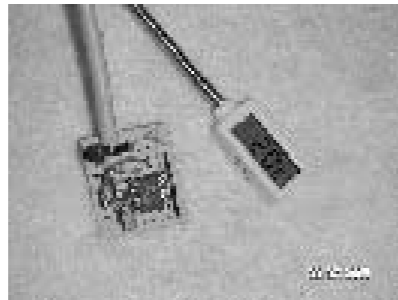
Pro-Set epoksin speksit suosittelivat 8 tunnin jälkikovetusta 60-80 asteen lämpötilassa, joten muutaman kokeilun jälkeen tein kuudesta tehdastekoisesta 150W halogeenilyhdystä lämmittimen. (Kokeilut näkyvät hiiltyneenä puuna telineessä, halogeenipolttimo ON kuuma!!)



Digitaalianturi mittaa lämpötilaa (DS1620), vieressä tavallinen mittari. Jätin imuhuovan paikoilleen varjostimeksi ettei halogeenivalon säteilylämpö imeydy liiaksi mustaan hiileen.



Logiikka on tällä kertaa lähes esitelykelpoinen alipainevärkkiin verrattuna. Kotelointi on joku karamellirasia, tulikin karamellin korea... PIC16F84 taas, pari relettä, lämpöanturi, reaaliaikakello, numeronäyttö sarjaohjattuna moduulina. Piirilevy oli joskus tullut tehtyä muuhun käyttöön mutta sen kalustus oli kuin tehty tähän hommaan. C-kielinen ohjelmointi omatekoisena. Pelasi kuin junan vessa ;-).



Jälkikovetus hoitui 2,5 metrin pätkissä, 18 tuntia / pätkä. Lämpöä kun sai nostaa vain 10 astetta tunnissa, 22 asteen noston jälkeen tunnin seisokki, sitten taas 10 astetta tunnissa tavoitteeseen asti, (minulla se oli 62

astetta, että tuli hystereesikin huomioitua) jossa pidetään 8 tuntia. Lasketaan alas 10 astetta tunnissa 35 asteeseen jossa pidetään pari tuntia ja sen jälkeen virrat poikki. Ilman digitaalilogiikkaa ei olisi mennyt sinne päinkään. Nyt tuli viimeisen päälle speksien mukaan homma hoidettua. Lämpöeristeenä vuorivillalevyistä ja vähän lasivillastakin tehty korttitalo. Nousi ihan nästisti tavoitteeseen eli 60 asteeseen. Oikeastaan vähän liiankin hyvin. Pari pehmeämpää laatua olevaa pistoketta sulsi surrealistiseksi taiteeksi. Ilmeisesti yläosassa on vähän korkeampi lämpö kuin alhaalla, jossa anturi oli.

Maston puolikkaaseen tuli sisuskaluja piirustusten mukaan. Vantin kiinnikkeet...



Joita piti vähän rutistaa puisilla sakilla määrämittaen.

Puolikas irtosi muotista vastaan hangoittelematta ja hinasin sen katon rajaan pois tieltä. On se nätti kuin sika pienenä ;-). Eikä paina kuin kolmisenkymmentä kiloa! Seuraavaksi latva ja tyvi muotista vaihtoivat paikkaa. Kahdella oikeanpuoleisella puoliskolla kun ei oikein hyvin saa mastoa aikaiseksi. Keskiosan olin mitoitannut symmetriseksi vaikka se merkitsikin esitaivutuksen keskipisteen siirtämistä parilla metrillä, noh, ne pilkun viilajat ovat erikseen....

Kaivoin ruuvit esiin poralla ennen latvaosan katkaisua ja siirtoa, mallikaaret kun piti saada elävinä talteen. Jatkokissa piti vähän improvisoida. Ja eikun spakkelia päälle, lisäksi pari epoksikerrosta ja vähän muottivaahaa.

Kolme viikkoa oli vierähtänyt edellisistä talkoista. Nyt jo kokenut porukka tiesi mikä on homman nimi. Yhden aika meni melkein kokonaan sopan sekoituksessa. Koneellista sekoitusta on pakko käyttää tällaisissa määrissä.



Viimeistä viedään. Pintakangas on ohutta lasia.



Reunojen siistiminen, tiivistysteippi ja säkityskalvo paikoilleen. Ei ollut ihan halpaa muovia, mutta olihan sitkeää. Ilman teräasetta ei pystynyt edes imuliittimien kuuden millin liitintä saamaan läpi. Varovasti käsittelemällä ohuehko rakennusmuovikin käy, mutta tulipahan kokeiltua tätäkin.

Edelliskerrasta viisastuneena kiinnitettiin päihin erityistä huomiota. Ovat varsin ongelmallisia tiivistystä. Kiitokset taas talkooväelle!



Viikon verran jälkikovetusta taas ja sen jälkeen pääsi maston sisuskalujen kimppuun. Mm. nostimien sisäänvetohelat, lasikuitukomposiittia tietenkin. Alumiinilattaa sisäpuolelle sauman kohtaan isonpurjeen kiskon vastakappaleeksi.

Ja eikun nippuun, talkooporukka näyttää kovin tutulta...



Pitkät puristimet loppuivat auttamatta kesken. Kaikkia mahdollisia konsteja piti käyttää, kuten kuormarimmejä ja vanhoja kunnan surrikoysia rیمانpätkillä kiristäen. Alempi puolikas jätettiin muottiin kiinnittämisen ajaksi. Vaakitettu muotti pitää huolen suorudesta. Ilta ehti pimetä kun masto oli lopulta nipussa.



Seuraavaksi biaksiaali hiilikuitunauhat puolikkaiden liitossaumojen peitoksi. Jo on aikakin, talvi tunkee päälle. Autonkin saisi taas talliin talveksi.



Yllättävän lämpimän syksyn luultavasti viimeinen epoksihomma ulkona: konehuoneiden kansikappaleiden taivutus. Sahattu alta tasavälein pyörösaahalla poikittaisia uria, jotka on täytetty epoksikitillä ja kiinnitetty paikoilleen kovettumaan muotoonsa. Urat täytyy vielä peittää lasikuitunauhalla, mutta sen saa tehtyä sisätiloissa.



MYYDÄÄN

TRAILERTRI 680

Ian Farrierin suunnittelema trailerilla kuljetettava ja kokoonlaitettava trimaraani. Mukaan tulee rek. traileri ja uusi 4hp 4-rahti Mariner!

Katso kuvia www.nettivene.com Vene Id: 237079.
Ari Pärnänen Imatra Puh: 050-5250010

MYCATIN MUOTIT

Veneenrakentaja Niels Ørum Nielsen Tanskassa myy Mycatin muotit.

Edullisesti, anna tarjous!
Sture Erickson, sture.erickson@pp.qnet.fi

KEYYT TRIMARAANI

pituus 4.5m leveys 3.2m. H 1 600€.
Lisätiedot kotisivu.mtv3.fi/sctl

OHOTEA TRIMARAANI

pituus 13.4m leveys 6.7m. Erittäin hyvin ylläpidetty.
Hp 20 000€. Lisätiedot kotisivu.mtv3.fi/sctl

TROU NOIR -TRIMARAANIN UUDEN ETU- JA TAKAPALKIN MUOTIT.

Hp. 1 000 €. Jukka Jousjärvi 040-5230424

TROU NOIR -TRIMARAANIN ETU- JA TAKAPALKKI.

7.70 m maks. leveys lasikuitu/epoksi/Divinycell.
Hp. 5 000 €. Jukka Jousjärvi 040-5230424

POHJANTÄHTI

Päijänteen nopein 2003 - 2004. Fleuret
vm.88 kilpavarusteltu daycruiser valm. tehdastek.
lujitemuovinen Tanskassa. Hintapyyntö 15 600 €.
Pentti Paatola 050-5451608. pentti.paatola@pp.inet.fi

DOUBLESSE

13 x 6 metrin katamaraani vm 1982-1983.
2 x Yanmar 18. 18 metrin masto.
3 makuuhuonetta uusi riki. Edullinen!
Robert Järnström Puh +358 (0)468 101035

USEITA HOBIE CAT VENEITÄ

esim HC Tiger F18 HC 18 Magnum HC16.
Lisätiedot kotisivu.mtv3.fi/sctl

PAHI 42 KATAMARAANI

13*6.5 m 1988. 40 000 Euroa.
Teuvo Hälinen puh 02-230 8841.
Lisätiedot kotisivu.mtv3.fi/sctl

FORMULA 40 TRIMARAANI 'KÜPSIS'

Juha "Snyffe" Nykänen 0400-706827.
Lisätiedot kotisivu.mtv3.fi/sctl

KATAMARAANI TIKI 21

vm. 2000 pituus 6.4m leveys 3.6m syväys 0.35m
paino 360kg. Hinta: 5500 €.
Puhelin 019-724120 tai 040-5791248 /
Seppo Suur-Askola Riihimäki

HOBIECAT 16

3600 euro eller högst bjudande. Finns i Vasa.
- Gula skrov gjorda i Frankrike 1988. Vålhallen.
Färgade (Sunburst) segel i fullt segelskick
- se bild: <http://www.e-learnit.fi/hansson/hobie.jpg>
- Dubbla trapets & trapetsgördlar,
strandkärra med luft/gummihjul.
Ställningar för transport på bilsläpvagn medföljer.
Två ca 5 år gamla Helly Hansen torrdräkter storlek
L säljes separat. Nya gummi manchetter.

Rainer Nyberg, Vasa, Rainer@e-learnit.fi.
Tel/puh 0500 163259

PINTA 33 V 1975

9,9 x 7,7 m, runsas varustus, hp EUR 13500
Tiedustelut: Markku Malmgren 050 586 3731
Ilkka Malmgren 050 511 1901

VENEPAIKKA N.97

Itämeren Portissa (Hanko), paikan leveys 4m
tiedustelut: Ilkka Malmgren 050 511 1901

OSTETAAN

*traileroitava monirunkovene,
joka soveltuu retkeilyyn ja
kisailuun Suomenlahdella.
Mika Koski p. 050-386 64 26
mikakoski@hotmail.com*

MULTI



Martin Hildebrand

DEFI PETIT NAVIRE

Ranskan länsirannikolla järjestettiin jälleen nopeuskilpailu Douarnenez ja Morgat välisen lahden ylityksestä. Matka oli noin 5 merimailia. Rata oli auki kolmena peräkkäisenä päivänä elokuun lopussa. Tuulet olivat taas suotuisat, ja vanhat ennätykset rikottiin. Nopeimpia olivat jälleen 60-jalkaiset trimaraanit, vaikka mukana olikin täällä kertaa myös Orange II jättikatamaraani.

TULOKSET:

60-jalkaiset multit:	Maxi-multit:	50-jalkaiset multit:	Purjelaudat
Gitana 11 32.60 kn	Orange 2	Crepes Whaou	Bruno Andre 26.16 kn
Gitana 10 29.03 kn	26.50 kn	25.53 kn	
Géant 28.25 kn			Leijalaudat Paolo Rista 21.92 kn



Kuvat: Jukka Henttu

NÄKYMÄ SCTL:N SYYSKOKOUKSESTA



Vasemmalla ylhäällä: Kokouskansaa
Vieressä: Roy Selin luovuttaa kiertopalkinnon R.Hagströmille
Yllä: Martin ja Sebastian Hildebrand ovat juuri saaneet MR-tuopin vuodeksi haltuunsa

Multihemmojen kokoontumispaikka

