



Ikkoiiset purjeet vastavat kesää keveimmillään samaan kuvajaiseen pii auringon kilo aalloilla, heiden laiska loiske lokin pitkä huuto. pivassa 3-4 beauf. säätuussa pystyvät ikki purjveneet, ista lähtien, kumaan turvallisesti. teilevät purjveneet kin kaupungin edustalla vöittävätkin neelisesti kaupungin renpuolen kasvoja.

purjeiden paraati

PAUL LÄMMIN, E. HONGELL

Mutta kovemmassakin tuuleessa ja kuumemmissä purjehtivat raskaat kolvenvenet ja erinäiset risteilyjä – edellyttävät tietenkin, että veneen ruorissa on purjehdustaitoinen mies.

Pienenkin purjehdus haittamiseen tarvitaan jo erityistä suurilla merillä perään olevaa taitoa, jota sovittelematta voi kutsua merimiestädoksi. Vastavaa taitoa määrää ei sen sijaan tarvita kovin usein kulkuvessa veneessä, ja niinpä nimittämiskin sitä vaatimattomammin veiställiikkunutta.

Pääasiallinen ero nykyvenien ja kolvenvenien välillä on se, että en- venet ovat nimensä mukaisesti kevyempiä ja tarvitsevat pystyissä purjehdus vain nostokelin, joka samalla estää veneen ajautumista.

Purjeita on suhteellisen pieniä. Kiihkeitä, joilla on suuri purjeita, tarvitsevat tasapainotuksen raskaan ruorakelin, jolloin veneen kokonaispaino on kevyen kolven veneitä verrattuna 2-4-kertainen. Kiihkeitä eivät myöskään nouse ”päänsaamaan.”

Purjeiden valitsemisella suurilla merillä on ohitus, mutta hovi- ja kilpurajehduksen tarkoituksella syntyy jatkuvasti uusia veneluokkia. On aivan paikallaan, että tällöin kyyryä purjehdus on olemassa olemattomien kilpailuajoihin.

Seuravassa esitellään tiivistetyt, asiantuntijain ohjeet, meillä yleisimmän käytössä olevat purjehdusajot.



Trapez Jr.

Pituus 4,80 m
Leveys 1,70 m
Paino 150 kg
Paino purjehdus 120 kg
Suunnittelija Paul Elvénin, Tanaka 1969
Luokkajärjestö Trapez Class Association,
Tähtäjä J. Hänninen 20
Veneiden laita Suomessa vajaa 20 kpl,
maksimivauhtia ei ole Seba.
Hinta noin 4 500 mk.

Trapez on trapeziveeneen niin kuin nimikin sanoo. Kuningin on suunniteltu suunnitella kol- venen eri Trapezin luokkajärjestöä, josta on tullut vajaan kahdeksan vuotta muu- tta toiseksi. – Tulokseksi tässä Trapezin esittämällä pitkästä suunnitelmasta on suunniteltu. Paul Elvénin on kil- pailuajot suunnitellut monipuolisesti kil- pailuajoihin, jolla on tällöin neljä olem- mallaan kulkuvessa ja yhdeksän ma- rimeeniveneä.

Suunnittelunsa avulla luokkajärjestö pää- ti monipuolisesti, että sen pitää olla en- nen kaikkea nopea ja helppo. Käytännössä tähän sen, että ”merkittävissä” on tällöin neljä neljä, jota ei voida tar- vitta määrää. Veneen perustat ominaisuu- det, tällöin, näkyvät joitain raskaissa tuulissa.

Vene on myös helppo. Se käänny melkein paikallaan. Lentoa perästä ansoista vene nousee hetimitä pianin. Trapezin kevyt on myös se, että, sillä sen voi kulkuttaa jolla aivan helppo. Suunnitelmista tulla tra- peziveeneistä, jotka on suunniteltu hyvä kulkuvessa – jollain, jolla on ompi- jettimien Trapezissa pystyy purjehdus- keltaa muuta veneä.

Kilpailuajot on venettä 2 hanki.

SEURAVALLA AJUVAIKKUE

1969

NYT

▼ Kansanveneitä liikkuu Suomen vesillä vielä lähes 250, joista noin 40 on lasikuituisia. Nimi juontuu sanasta Volkswagen, jota alettiin käyttää, kun saksalaiset 1930-luvulla kehittivät jokamiehen autoa.



SILLOIN

▲ Avotakka esitteli purjehdustyyppien maaliskuussa 1969. Veneitä tehtiin 1940-60-luvuilla isoina sarjoina Ruotsissa, Tanskassa ja Suomessa. Niitä nikkaroitiin myös veneseurojen vajoissa porukalla.

Merten volkswagen

Kansanveneestä tuli tyyristä käsityötä.

SILLOIN ”Valkoiset purjeet kuvastavat kesää keveimmil- lään ja samaan kuvajaiseen sopii auringon kilo aalloilla, laineiden laiska loiske ja lokin pitkä huuto”, maalaili Avotakka maaliskuussa 1969 esitellessään Suomessa yleisimmin käytetyt purjehdustyyppit.

Pääkuvassa merta kyntää Pohjoismainen kansanvene. Malli oli saanut alkunsa vuonna 1941 Pohjoismaisen purjehtijaliiton aloitteesta. Tavoitteena oli edullinen vene, joka toisi purjehduksen entistä useamman ulot- tuville. Aiemmin suurin osa purjehdusta oli yksittäin suunniteltuja ja kalliita ja niin sanotut yksityyppiveenet ahtaita.

Lehti ylisti Atlantinkin ylittäneen venetyypin ominai- suuksia. ”Kansanvene on suunniteltu matkaveneeksi ja siihen tarkoitukseen se soveltuukin erinomaisesti!”

NYT Pohjoismainen kansanvene, tuttavallisemmin folk- kari, on yli 70-vuotias klassikko, jota alettiin valmistaa 1970-luvulla lähtien puun lisäksi lujitemuovista.

– Lasikuituveneillä kilpaillaan ahkerasti, mutta puisia ei ole enää pitkään aikaan valmistettu sarjatyönä, kertoo Kansanveneliiton puheenjohtaja **Simo-Pekka Reponen**.

Syy on sama kuin usein käsityövaltaisessa designissa: Reponen mukaan puisen kansanveneen rakentaminen maksaa nykyisin yli 100 000 euroa, kun lasikuituisen saa runsaalla 40 000 eurolla. Vanhan puuveneen hinta on kunnosta riippuen 2 000–8 000 euroa.

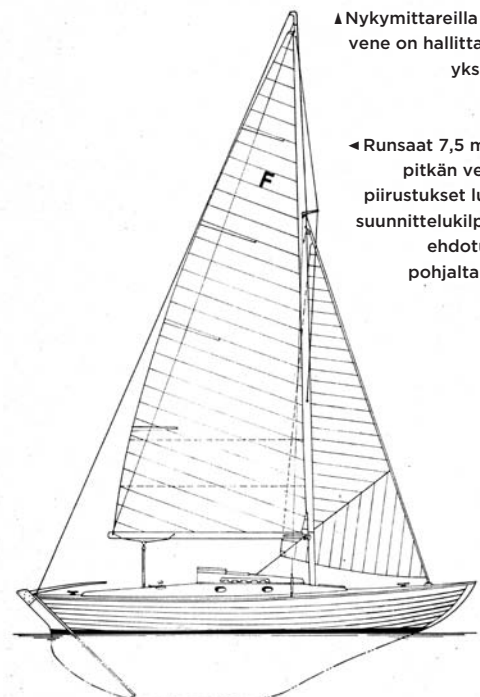
Nykyymmilla kansanvene on auttamattoman pieni jokamiehen matkaveneeksi. Toisaalta se on hallittavissa yksin, syyvässä istumalaatikossa purjehtija on hyvin lähellä veden pintaa, jolloin aallokon ja vauhdin tuntee aivan erityisellä tavalla.

– Fiilis on aivan eri kuin nykyveneissä. Ja kuten sanonta kuuluu: pieni vene, pienet murheet. *

TAINA AHTELA



▼ Folkkaria alettiin valmistaa 1970-luvulla myös lasikuidusta. Se on kilpailuissa yhä Suomen suurimpia köliveneluokkia.



▲ Nykyymmilla pieni vene on hallittavissa yksinkin.

◀ Runsaat 7,5 metriä pitkän veneen piirustukset luotiin suunnittelukilpailun ehdotusten pohjalta 1941.

KUVAT SIMO-PEKKA REPONEN, KANSANVENELIITTO JA A-LEHTIEN KUVATOIMITUS.