

# H-vene

H-venepurjehdus on reippaassa kelissä urheilua parhaimmillaan. Nykysääntöjen mukaan veneessä saa olla 3–4 purjehtijaa, kun yhteispaino ei ylitä 300 kiloa.

## Luotu voittajaksi

### Tekniset tiedot

Pituus	8,30 m
Vesilinjan pituus	6,30 m
Leveys	2,18 m
Syväys	1,30 m
Minimipaino	1 450 kg
Purjepinta-ala (std)	24,45 m <sup>2</sup>
Spinaakkeri	36 m <sup>2</sup>

#### Luokkaliitto:

Puheenjohtaja Jyrki Lindström,  
jlind@planet.fi,  
sihteeri petri.hillberg@pp.inet.fi  
Myynti Eagle Marine Oy,  
Kotolahdentie 20, 48310 Kotka,  
puh. 0500 550 572,  
www.eaglemarine.fi

Vene-lehden klassikkoveneäänestyksessä purjevereiden selväksi voittajaksi valittiin Hans Groopin suunnittelema H-vene. Miksi tämän suomalaisen köliveneen suosio jatkuu ja mikä siitä tekee voittajan?

**H**-vene on monikäyttöisyytensä, vahvan rakenteensa ja kohtuullisen hintansa ansioista ollut vuosikymmeniä maamme suurin ja aktiivisimmin toimiva aikuisten veneluokka. Se sopii hyvin sekä retkipurjehdukseen että vaatavaan kilpapurjehdukseen.

H-veneeseen syntyi vuonna 1960-luvun lopulle. Tuohon aikaan kilpailtiin paljon Hailla ja Kansanveneellä. Molemmat rakennettiin puusta ja luokkien kasvu oli erittäin nopeaa. Helsingin HSS:n piirissä heräsi ajatus nykyaikaisesta

veneestä, joka olisi nopeampi, herkempi ja mielenkiintoisempi purjehtia. Vene rakennettaisiin lujitemuovista ja se vaatisi huomattavasti vähemmän hoitoa kuin puuveneet. Uutta oli myös, että veneessä tuli olla eväköli.

Hans Groop ryhtyi piirtämään uutta purtta. Prototyypin venettä ei valmistettu, vaan Nils Anderssonin bätvarv Porvoosta valmistettiin heti 15 veneen sarjan. Ensimmäiset veneet purjehtivat kesällä 1968. Samalla perustettiin luokkaliitto ja lokakuussa 1969 hyväksyttiin ensimmäiset H-veneiden luokkasäännöt.

### Suosittu koko Euroopassa

Tunnettu H-purjehtija Juhani Seppä on oikea mies kertomaan veneen todellisesta luonteesta. Vuodesta 1975 lähtien hän on aktiivisesti kilpaillut H:lla sekä kansainvälisellä tasolla. Niinpä lähdimme eräänä aurinkoisena päivänä 11–12 m/s tuuleen.

Rungoltaan H-vene muistuttaa lähinnä nykyaikaista saaritoristeilijää. Veneen profiilissa on myös paljon Solingia. Yksityyppisyys oli alusta asti H-veneiden vahvuus. Runko on muodoltaan





H-veneiden klassisen ulkomuodon tunnistaa vesillä jo kaukaa.



**H-veneellä voi kilpailla hyviä kisoja sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla.**

della kilpaveeneen näköinen. Juhani Seppä on virittänyt säädöt itselleen mieleisiksi ja erikoisuuksia löytyy, esimerkiksi fokan jalustus tapahtuu ristiin. Siitä on hyöttyä käännoksissä.

– Ristiinjalustus nopeuttaa miehistön siirtymistä toiselle laidalle ja vinssi on käännoksen aikana ja jälkeen juuri oikeassa paikassa. Kaikki muutkin säädöt ovat luonnollisesti säädettävissä molemmilta laidoilta erittäin vaivattomasti, selittää Juhani Seppä.

### Helppo hallita

Irrottaudumme laiturista ja luovimme kohti avomerta. Puuskitainen tuuli rannan tuntumassa kallistaa venettä voimakkaasti, peräsin vääntää vahvasti. Kahdestaan painomme on liian pieni ja kisoissa saakin nykyään olla 3–4 hengen miehistö. Yhteispaino ei kuitenkaan saa ylittää 300 kiloa. Kilpakäytössä olevissa H-veneissä on myös jalkaremmit. Roikkumisasento on hiukan epämuokava, mutta remmeissä roikkuessa tuntuma on kuin kevyt-veneessä.

ja painoltaan tarkasti määritelty säännöissä ja kun kerran hankkii hyvän rungon, se on käyttökelpoinen vuosia. Esimerkiksi Juhani Seppä purjehtii 15 vuotta vanhalla rungolla, joka edelleen on kilpailukykyinen.

– Tänä kesänä voitimme Suomen mestaruuden Naantalissa lyhytratakisoissa ja MM-kisoissa olimme 11:s, kertoo Juhani Seppä.

H-vene on suosittu sekä Pohjoismaissa että muualla Euroopassa. Pelkästään Saksassa on noin 1 600 venettä ja koko Euroopassa noin 5 000. Veneellä kilpaillaan vuosittain maailmanmestaruudesta ja tänä vuonna MM-kisat järjestettiin Suomessa Hangon vesillä.

Hypätessäni laiturilta veneeseen tekee köysien ja helojen määrä vaikutuksen. Vene on to-





# Klassikkovene

**Juhani Sepälle purjehdus on ollut elinikäinen matka ja H-veneellä on ollut mahtaa kaikki nämä vuodet.**

Vähäisestä painosta huolimatta venettä on helppo ohjata aallokossa ja kallistuneenakin sitä voi ohjata aallolta toiselle. Keula myötäilee isompiakin aaltoja, kun peräsimellä tekee töitä. Aallon ohituksen jälkeen voi laskeella suhteellisen vauhdikkaasti kohti seuraavaa aaltoa. Kovassa kelissä vettä roiskuu sisään harvakseltaan. H-vene nousee hyvin tuuleen. Sillä voi ajaa lähes tuulensilmään, koska kurssin laskeaminen ei juuri lisää vauhtia.

Luovilla vene on yllättävän vakaa. Kovimmissa puuskissa isopurje päästää sopivasti painetta pois ja fokan virtauslangat ovat pääosin suorassa. Mielenkiintoista olisi ollut ajaa hiukan kevyemmässä kelissä. Silloin vene olisi varmasti näyttänyt parhaan puolensa. Vähemmällä kallistuksella nousukulma ja vauhti olisi- vat olleet vielä paremmat.

Avomerensuon tuntuessa aallot suurenevät, mutta tuuli puhaltaa tasaisemmin. Muutamasta

isosta aallosta pärskähtää vettä kasvoille, mutta muuten pysymme kuivina. Käännöksissä vene käyttäytyy maltillisesti. Jos vertaa menoa toisiin suomalaisten klassikkoveneisiin Kansanveneeseen ja Haihin, H-vene liikehtii rauhallisemmin. Lähestymme Rysäkarin saarta ja päätämme mennä sivumyötäistä takaisin kohti Lauttasaarta. Isossa aallokossa ja reippaassa tuullessa venettä on nautinto ajaa. Peräsinlavassa on koko ajan painetta. Tuntuma aaltoihiin on olemassa.

## **Avotila, varusteet ja rakenne**

H-veneellä on syvä, solakka ja kaapeahko runko. Avotila on syvä ja suojaista. Levangin eteen jäävä tila on hiukan ahdas, jos ajattelee, että siinä pitää mahtua olemaan kaksi tai jopa kolme henkeä. Peräharuksen säätö tulee molemmille puolille levangin kohdalle. Takila on yksinkertainen ja tuettu

yhdellä saalinkiparilla. Veneessä on reilun kokoinen säilytyslaatikko peräkannen alla.

H-veneeseen kajuutassa ei ole seisomakorkeutta, mutta kuitenkin kunnon asumistilat. Kemiallinen vessa mahtuu keulalaverin alle ja pistopunkissa on reilusti tilaa. Masto seisoo kattopalkin päällä päälaipeon kohdalla.

H-veneeseen runko on tehty umpilaminaatista. Kannessa on kerrosrakenne, jossa ydinaineena on 15 mm divinycell. Päälaipiot on laminoitu runkoon. H:ssa on kunnon pilssi ja valurautaköli on kiinni seitsemällä pultilla. Rustit ovat kiinni laidoissa.

## **Suosittu retkivene ja perustrimmivinkkejä**

Monelle perheelle ja pariskunnalle H-vene on ollut ensimmäinen kölivene. Vilkas kilpailutoiminta takaa, että käytettyjä veneitä on tarjolla runsaasti. 4 000–5 000 eurolla saa kelvollisen veneen. Tähän hintaan mukana on myös

perämoottori, lämmitin ja muut tarvittavat perusvälineet. Veneellä on taattu jälleenmyyntiarvo.

H-venettä on helppo purjehdella. Kokematonkin veneilijä oppii tehokkaasti veneen käsittelyä ja purjehduksen perusteet. H:ssa oppii myös spinaakerin käsittelyn. Retkipurjehduksilla hyvistä trimmeistä on hyötyä. Vaikka kyseessä olisi leppoisa matkapurjehdus, niin pienillä muutoksilla säädöissä veneeseen saa helposti solmun enemmän nopeutta.

H-veneessä taito trimmata masto purjeiden mukaan on avain hyvään venevauhtiin. Juhani Sepän mukaan muutamien perusasioiden kannattaa säädöissä muistaa.

– Vanttien on oltava riittävän kireällä. Pitkät vantit kannattaa pitää edessä ja lyhyet takana. Vastatuuleen luovittaessa alapuolen vantti ei saa elää. Maston huipun taipuminen tuulen puolelle ei ole hyvä asia.

– Peräharusta voi luovilla kiris-

**Juhani Seppä on purjehtinut H-veneellä veljensä Matin kanssa yli 30 vuotta ja Erik Särämävuorikin on ollut miehistössä jo 15 vuotta.**

**H-veneessä köysiä ja heloja on aivan kuin missä tahansa nykyaikaisessa kilpaveneessä. Kuvassa Juhani Sepän veneessä on erikoisuutena fokan ristiinskuuttaus.**

tää tarvittaessa. Näin kovassa keli-ssä saadaan liika paine pois purjeesta, eikä vene kallistu liikaa. Maston takanoja parantaa suorituskykyä vastatuuleen ajattaessa, mutta hidastaa myötätuulessa, eli myötätuulessa lähtiessä peräharusta voi löysätä. Näin mastoa saadaan eteenpäin.

– Myös puominalasvetäjällä voi sivutuulella ja myötätuulessa ajattaessa säädellä painetta purjeessa. Sitä löysäämällä saa liiallisen tuulen kätevästi pois. Spinaakkerilla ajattaessa on hyvä

muistaa, että spinaakkeripuomi ei saa maata keulaharusta vasten, vaan väliä on oltava 10–15 senttiä.

### **H-vene muutti suunnittelijansa työuraa**

H-veeneen suunnittelija Hans Groop oli nuorena kiinnostunut aerodynamiikasta ja lentokoneiden suunnittelusta. Hän kuitenkin katsoi, että Suomen vähäinen lentokoneteollisuus tarjosi kovin vähän mahdollisuuksia menestykselliseen uraan. Tästä syystä

hän päätti valmistua laivanrakennusinsinööriksi.

1960-luvulla Groop toimi suunnittelijana, osastopäällikkönä ja tiedotuspäällikkönä Oy Wärtsilä Ab:n telakalla. Hän suunnitteli mm. ensimmäisiä matkustajalaitoja Tukholman linjalle.

Vuorineuvos Martin Saarikan-gas on kirjoittanut kirjassaan Hans Groopista seuraavasti: ”Hänellä oli valtava suunnittelun lahja. Groopin pöydällä oli aina toisenä piirustuksena purjevene. Hänestä kehkeytyi muutamassa vuodessa itsenäinen suunnittelija ja H-veeneen luoja.”

Vuonna 1965 Groop aloitti H-veeneen suunnittelun työn ohessa. Piirustukset olivat valmiit 1967. Vuotta myöhemmin valmistuivat ensimmäiset veneet porvooolaiselta Nils Andersson bätvarviltä. Veneiden valmistus siirtyi pian Kangasalan Suoramassa toimivalle Artekno Oy:lle. Siellä valmistettiin aluksi 40 veneen sarja. Veneen suosio purjehtijoiden keskuudessa kasvoi nopeasti ja kolmessa vuodessa valmistettiin 500 H-venettä. Vuosina 1970–1990 valmistui kaikkiaan 1 503 venettä. Toinen merkittävä valmistaja oli Botnia Marin Oy Ab. Vuosina 1976–2005 se valmisti 1 005 venettä. Tämän jälkeen valmistus siirtyi Eagle Marine Oy:lle.

Hans Groop on suunnitellut vuosien varrella yli sata venettä soutuveneestä 72-jalkaiseen luksusristeilijään. Hän toteaa H-veeneen tuoneen suunnittelu-uralle uuden suunnan, joka jatkuu vielä 76-vuotiaanakin.

– H-veeneen suosion myötä muiden veneiden suunnittelu jäi ja purjevenesuunnittelu alkoi. ■



**H-veeneen suunnittelija Hans Groop**