

Kari Wilén
Tom Finell
Timo Utter



Kansitilat ovat selkeät ja helppokulkuiset. Korkkipäällyste on miellyttävän tuntuinen ja pitävä. Rustien ohi pääsee ulkokautta ja keulakansi on tasainen.



Erilainen sekä ulkoa että sisältä



Rullagenuan alaliesman ja kannen väliin jää turhan suuri väli, jonka takia purje menettää tehoaan.

Luovilla vauhti nousi kuuteen solmuun, mutta reippaissa puuskissa veneessä oli pitelemistä, koska peräsinlapa on suhteellisen matala ja tehoton. Ratti voisi olla suurempi ja parhaiten perämies näkee eteensä seisomalla sen takana.



Belgialainen Etap 37s on monella tavalla erikoinen. Ensinnäkin se on uppoamaton, joten miehistö on turvassa, vaikka kylkeen tulee reikä tai köli irtoaa. Toiseksi sen kulkusyväys on vaivaiset 1,35 metriä, joten Etapilla pääsee hyvin luonnonsataman rantakallioon kiinni. Muotoilultaan se poikkeaa matkapursien valtavirrasta, varsinkin sisätilojen osalta. Mielenkiintoinen tuttavuus.

Vaikka Etap 37s on jo muutaman vuoden ikäinen, on vene varsin uudenaikaisen näköinen. Keularanka ei kuitenkaan ole aivan pystyssä, joten veneellä pääsee varsin hyvin luonnonsataman kalliorantaan. Testiveneessä oli Seldénin rullamasto, jossa oli pystylatoin tuettu isopurje.

Etap 37s on ensinäkemältä poikkeavan muotoinen matkapursi. Ei aivan uudenaikainen, mutta veneitä onkin valmistettu jo yli sata. Keularanka on kalvea, kannessa on valaskannen muotoa, eikä avotila ole läpikäveltävä. Toisaalta ylärakenteen korotettu salonkiosa ja etuikkunat edustavat uudenaikaista muotoilua, josta näkee Bavarian Vision-mallistossa ja esimerkiksi Sunbeam 34 -veneessä. Sisältä vene näyttää hyvinkin modernilta.

Ranskalaisparivaljakko Alain Mortain ja Yiannis Mavrikios on piirtänyt useamman Etapin, myös 37-jalkaisen. La Rochellesa toimistoa pitävästä kaksikosta Mortain vastaa muotoilusta, Mavrikios on laivanrakennusinsinööri. Vuonna 1994 perustetussa yrityksessä suunnitellaan sekä purje- että moottoriveneitä, yksi- ja kaksirunkoisia.

Reippaita puuskia

Kävimme koepurjehtimassa Etapin Airistolla lokakuun alussa, kauniissa mutta koleassa syysäässä. Edellisen päivän myrskytuulet olivat laantuneet, mutta länsilounaiset puuskat ylsivät parhaimmillaan vielä 9–10 m/s voimakkuuteen. Keskimääräisesti Stormalön vesillä puhalsi 5–7 m/s.

Testiveneessä oli lisävarusteenä hankittava rullamasto, jossa oli pystylatoin tuettu isopurje. Lattojen ansiosta purje istui hyvin, eikä se pinta-alaltaan ollut juuri normaalia isopurjetta

pienempi. Keulassa oli rullagenua, mutta rullalaitte oli turhan ylhäällä. Purjeen ja kannen väliin jää leveä rako, jonka takia genua menettää tehoaan. Hyvä puoli on se, että keulapurjeen alaliesman alta voi tähystellä vastaan tulevia veneitä.

Veneessä oli myös Etapin suosima tandem-köli, jonka lisähinta on 1940 euroa tavalliseen 1,95 m syvään eväköliin verrattuna. Sen sijaan testiveneessä ei ollut veistämön kehittämää omalaatuisia EVS-ohjausjärjestelmää (Etap Vertical Steering), vaan aivan tavallinen Jefa Steeringin rattiohjaus.

Lähdimme liikkeelle täydellä isopurjeella ja hieman reivatulla genualla. Ajoimme myötäistä ja sivumyötäistä, jossa gps näytti parhaimmillaan 7,8 solmua. Hyvää kyytiä, vaikka vaatimaton aallokko ei tarjonnut surffausmahdollisuuksia. Suhteellisen raskaalta ja tukevalta tuntuva vene tuskin olisikaan lähtenyt kunnon liukuun. Etapissa on nimittäin symmetrinen ja tasapainoinen runko, eli veneen perä ei ole yhtä leveä kuin uusimmissa avotuulimenijöissä.

Luoville käännyttyäessä rullasimme isopurjetta pari kierrosta sisään, minkä jälkeen vene tuntui olevan hyvin tasapainossa. Se kulki 5,8–6,0 solmua ja nousukulma oli kohtuullinen huolimatta matalasta tandem-kölistä. Köli puree tehokkaasti, kun vene on vauhdissa. Sen sijaan vastakäänösten jälkeen vene tuppaa vähän sortumaan, kunnes nopeus

on noussut. Mielestäni syvä eväköli on parempi luovilla.

Amiraali Finellin mielestä Etap tuntui miellyttävän tukevalta ja peräsintuntuma oli kevyt. Reivatulla isopurjeella vene oli lähes täysin tasapainossa, eikä ratisa juuri tuntunut painetta. Näitä ominaisuuksia matkapurjehtija arvostaa.

Käännöksissä sen sijaan rattia sai kääntää ahkerasti, koska välitys on hidas, vajaat kaksi kierrosta ääriasennosta toiseen. Ja ratti on sen verran pieni, ettei laidalta ylety ohjaamaan. Avotilaan mahtuisi suurempikin. Isopurjeen puomi on niin matalalla, että avotilan etuosassa miehistön on vastakäännöksissä varottava päätään.

Satamanöoverit eivät tuottaneet vaikeuksia. Etap tuntui eloiselta ja se kääntyi vikkelästi. Kovissa puuskissa veneessä oli vähän pitelemistä. Kerran vene lähti perämiehen käsistä, rauhallisesti tosin, vaikka peräsinlapa oli menettänyt otteensa. Tandem-köliillä varustetun veneen peräsinlapakin on matalampi kuin vakioköliillä varustetussa veneessä.

Etapin tuulensietokyky vaikutti kohtalaiselta. Kilpurin ominaisuuksia veneestä ei löydy, eikä se ole tarkoitukseen.

Suorituskykyennusteet

Punnitsimme Etapin Pepe Lindholmin kraana-autolla heti Uivan venenäyttelyn jälkeen. Kallistuskokeet teimme koepurjehtituksen yhteydessä. Vaaka näytti runsaat

7200 kg, mutta kun siitä vähennettiin tankkien sisällön ja varusteiden paino, asettui testiveneen paino lähelle esitteessä luvuttua. Ylitys oli noin viisi prosenttia, joka on kohtuullista.

Etapin uppouma/pituussuhde on 178, jolla vene sijoittuu keskikaraskaiden matkapursien joukkoon. Vertailuveneistämme saksalaiset Bavaria 37 Cruiser (191) ja Hanse 370 (182) ovat raskaampia, Salona 37 (160) kevein.

Kallistuskokeesta laskettu Etapin alkuvakavuus on vertailuryhmän keskitasoa, matalasta kölistä huolimatta. Runko on vesilinjan kohdalta kuitenkin kohtalaisen leveä, mikä lisää alkuvakavuutta.

Etapin tuulensietokyky on niin ikään keskitasoa, kun se laskeaan olettaen, että veneessä on tavallinen isopurje ja maksimikokoa hieman pienempi rullagenua. Etapissa on korkeampi takila kuin Delphiassa ja Bavariassa, mutta Arconassa ja Salonassa on noin puoli metriä pitempi masto. Etapissa reivikynnys tulee laskelmien mukaan vastaan 7–8 m/s tuulessa, mikä hyvin vastaa merellä saamaamme käsitystä veneen käyttäytymisestä.

Suorituskykyä kevyessä kelissä ja keskituulella kuvaavassa kaaviossa Etap sijoittuu vertailuryhmän keskivaiheelle. Sporttiset matkapurjet ovat vetävä joukkoa ja pienellä itsejälustuvalla keulapurjeella varustettu Hanse jää peränpitäjäksi. Mutta jo 5–6 m/s tuulessa Etap nousee johtopurjeen vanaveteen.



Istuinkaukaloon mahtuisi pitempi-kin levanki ja se voisi olla lähempänä kahvalla varustettua ohjauspylvästä, jolloin perämies yltäisi ainakin kiskon säädöille. Isopurjeen jalustalja on tehokas. Peräkaiteessa on lisävarusteena hankittavat penkit.

Sivukannet ovat leveät, mutta genuan jaluskiskot voisivat ulottua hie-
man pidemmälle eteen. Kajuutan katolla on kaiteen ja vinssinvapauttimien takana köysiohjaimet. Kulku-
luukun suojana on luukuttalli.



Tandem-köli on tukevasti kiinni veneen pohjassa. Kölin yläosa on le-
vitetty laipaksi, joka on pultattu runkoon käyttäen suuria aluslevyjä. Mutta tämä konstruktio ei mahdol-
lista pilssikaivon rakentamista veneeseen.

Kovan tuulen kaaviossa hy-
vin tuulta sietävät veneet ovat laskennallisesti vahvoilla, mutta tositilanteessa urheilulliset ja tehokkaasti trimmattavissa olevat veneet selviytyvät luovilla vähintään yhtä hyvin. Etap pysyy hyvin kesyempien matkapursien vauhdissa. Mittausten ja ennustelaskelmien perusteella belgialaisvenettä voikin kuvata ominaisuuksiltaan hyvin "keskimääräiseksi" erityyppisten matkapursien joukossa. Siitäkin huolimatta, että Etap muussa mielessä poikkeaa tavanomaisesta.

Kannella korkkia

Etapin kansitilat ovat selkeät ja helppokulkuiset. Sivukannet ja penkkien tasot on päällystetty Marinedeck 2000 -korkilla, joka kauempaa näyttää tiikiltä. Korkki on huoltovapaa ja sopivan karhea sekä mukava istua. Kolmeseiskassa on myös muista Etap-veneistä tuttu alumiiniputkea oleva varvaslista. Sivukannet ovat leveät ja etenkin keulassa on hyvä työskennellä, koska maston edessä kansi on lähestulkoon tasainen. Kajuutan katolla on kaiteet ja rustit on helppo ohittaa ulkopuolelta.

Avotila on sopusuhtaisen kokoinen, mutta levanki vie tarpeettomasti tilaa. Se voisi olla lähempänä ohjauspylvästä, jolloin sivupenkeille jäisi yhtenäinen istuintila. Kilppapurjehtijan mielestä se voisi myös olla pitempi. Antalin levanki on irrotettava, 1350 euroa maksava lisävaruste.

Perämies ei yllä isopurjeen jalukselle, mutta keulapurjeiden vinssit ovat hänen ulottuvillaan. Genuan jaluksille on järeät Lewmar 46 ST -vinssit ja niiden edessä lukolla varustetut kansiplokkit. Näin vinssit voi vapauttaa esimerkiksi spinaakkerijaluksia varten.

Kajuutan katolla on pari Lewmar 40 ST -vinssejä nostimia ja säätököysiä varten ja niiden edessä yhteensä kahdeksan lukkoa. Vinsien ja vapauttimien välissä on köysien ohjausplokkit, minkä ansiosta vinssit on voitu sijoittaa keskeemmälle ja paremmin miehistön ulottuville.

Veneessä on Seldénin kaksisaa-linkinen 9/10-takila ja kannattava puominalasvedin. Ylä- ja välivantit tulevat alas rusteille saakka, jolloin niitä on helpompi säätää. Toisaalta tämä tietää enemmän tuulivastusta, painoa ja vaijerihin muodostuu taitekohdat saalinkien päissä. Peräharuksessa on mekaaninen säätö vakiona.

Avotilan leveillä reunoilla on hyvä istua, mutta perämies joutuu penkiltä ohjattaessaan kurtkottamaan nähdäkseen esteettä eteenpäin. Styyrpuurin sivupenkin alla on syvä säilytyslaatikko ja vastakkaisessa istuimessa matalampi. Kipparin saranoidun penkin alla on säilytystilaa ja siellä on myös kaappi kaasupulloja varten.



Etapissa on por-
rastettu uimataso ja alaskäännettävä uimatikas. Mekaaninen peräharuksen säätö kuuluu vakiovarusteisiin.

Keulassa on ankkuriboksi. Tapan-
pansa mukaan amiraali narisi suuresta keularullalla säilytettävästä ankkurista ja sen kettingistä. Ne tuovat paljon painoa sinne, missä sitä ei saisi hyvien purjehdusominaisuuksien toivossa olla.

Hieno keittiö

Ensivaikutelma Etapin asumistiloista on hyvin myönteinen. Tilat ovat avarat ja valoisat, ja etenkin keittiö sai kehuja. Salongin suuret etuikkunat antavat runsaasti valoa ja vaaleat kalusteet korostavat valoisuutta.

Pentteri on heti sisäänkäynnin kohdalla ja tavanomaisen työpöydän lisäksi siinä on erillinen saareke, johon pesualtaat on sijoitettu. Niiden alla on hyvän kokoinen kaappi. Käytännöllistä järjestelyä täydentää keittiöpöydän ja pesuallasaarekkeen väliin käännettävä työtaso. Laskutilaa on runsaasti ja kahtiajaon ansiosta keittiön työpöydässä oleva kylmiö on voitu tehdä todella tilavaksi.

Pentteriä lukuunottamatta Etapin tilat ovat tavanomaiset. Makuukajuutat ovat keulassa ja perässä, avotilan alla on vain yksi kajuutta. Etapin runko on perästä sen verran kapeneva, että kahta peräkajuutaa olisi vaikea saada mahtumaan. Keula- ja peräkajuutta ovat väljiä ja vuoteissa on reilusti tilaa kahdelle aikuiselle. Kajuutoissa on myös kunnan eteis- ja penkit sekä tarvittavat vaatesäilytystilat. Avattavien ikkunoiden tai kattoluukun lisäksi niissä on myös kiinteät tuuletusventtiilit.

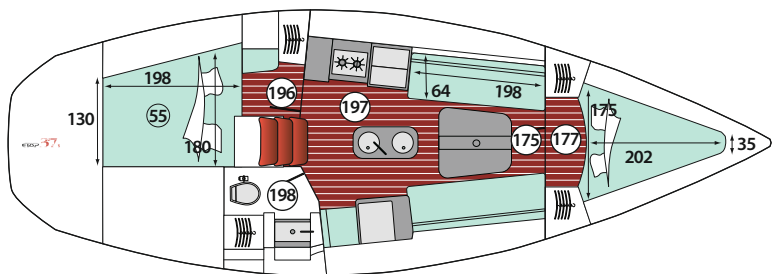
● ● ●



1 Salongissa on suuret ikkunat ja myös kattoluukku mastotuen edessä. Laidoilla on siisti rimoitus ja kannen reunassa on hyvät kaiteet. Sohvien patjat ovat erittäin tukevat ja mukavat istua.

2 Belgialaisveneen pentteri on upea. Työtasoja ja säilytystiloja on paljon. Kaksiliekkisen uunilieden edessä on asiallinen suojatanko ja yläpuolella on avattava tuuletusikkuna, katossa lisäksi venttiili. Kaiteita on joka puolella ja tasot ovat Coriania.

3 Karttapöytä on reilun kokoinen ja pöydänjalassa on riittävästi vetoaikoita. Akut on asennettu istuimeen, testiveneessä niitä oli kolme kappaletta.



Salongin etuosan turkki on pentteriä hieman matalammalla, joten seisomakorkeus keulakannen alla on kohtalaisen hyvä. Sohviin mahtuu kahdeksan henkeä ja klaffipöydän koko riittää kuuden hengen kattaukseen. Sohvien säilytystilat ovat kaksikuorirakenteen ansiosta siistit.

Karttapöytä on reilun kokoinen ja sen jalassa on neljä vetoaikoja. Veneen akut on sijoitettu navigaattorin istuimen alle.

Pesutila on hyvän kokoinen ja wc-istuin on suunnattu oikein. Sillä pysyy hyvin ja pesupöydässä on lisäksi hyvä kaide.

Toiletissa on ripustintila ja sen takana on kaappi, joka johtaa avutilan säilytyslaatikoon.

Etapin sisätiloissa on kiitettävästi kahvoja ja kaiteita niin ikkunoiden alla, kannen reunassa kuin katossa portaikon kohdalla, mutta myös sekä pentterin työpöydissä, karttapöydässä että portaikossa. Moottoriin pääsee käsiksi portaikon takaa, mutta myös peräkajuutan puolelta.

Testiveneen sisustus oli pääosin vaaleaa saksanpähkinäpuulaminaattia, johon veneen tumma turkki ja trooppisesta Imbuya-puusta tehdyt hyllykoiden

ovet istuivat hyvin. Tästä hienostuneemmasta vaihtoehdosta joutuu maksamaan noin 5 000 euron lisämaksun. Vakioveneesä on yksisävyinen kirsikkapuu-sisustus, joka sekin ainakin kuvien perusteella on siistin näköinen.

Kaksikuorirakenne

Etap on kaksikuorinen. Ulko- ja sisäkuoren väli on täytetty polyuretaanivaahdolla, minkä ansiosta vene on uppoamaton. Vene kulu vedellä täytettynä pystyasennossa ja kantaa ainakin kuuden hengen miehistön. Haveritilanteessa miehistö on paremmassa turvassa veneessä kuin pelastuslautassa.

Runko on pääosin ruiskulaminoitua umpilaminaattia, mutta ensimmäinen lujitekerros laminoidaan muottiin kuitenkin käsin. Runko jäykistetään sisämodulien ja laipioiden avulla. Ulko- ja sisäkuori laminoidaan yhteen ja veneen pohja on vahvistettu noin 10 cm korkealla palkistolla. Vettä

keräävää pilssiä veneessä ei ole.

Tandem-köli on kiinnitetty 12 pultilla, jotka on asennettu pareittain. Aluslevyynä ovat suuret teräslevyt. Valurautaköliässä on laippa, joka on upotettu pohjassa olevaan syvennykseen. Matalan kölin kanssa tuskin syntyy pohjakosketuksia, mutta kyllä pohja sellaisetkin kestä.

Vakioköli on tavanomainen eväköli, jossa on painolastibulbi. Se on valurautaa ja evä on yläosastaan levitetty laipaksi, joka on pultattu kiinni veneen pohjaan.

Laipiot ovat kiinni sisämodulissa olevissa urissa ja rustit ovat kiinni veneen laidassa. Kansi on liitetty runkoon sekä pulttaamalla että laminoimalla. Rustien vetotangot ovat alapäistään kiinni rungossa.

Peräsinakseli on terästä ja se on ripustettu neulalaakereihin. Lujitemuovinen lapa on tasapainotettu ja ohjausliike välitetään terästangolla kvadrantille.

4 Peräkajuutassa on leveä makuulaveri ja kaksi vaatekaappia sekä penkki. Eteisessä mahtuu hyvin pukeutumaan ja tuuletusta varten on kaksi avattavaa ikkunaa ja venttiili.

5 Keulakajuutassa on kaksi vaatekaappia, joiden ovissa on tuuletusrilät, ja kaksi pukeutumista helpottavaa penkkiä. Tuuletusta varten on kattoluukku ja venttiili. Vuoteen alla on muovinen makeavesitankki, mutta ei säilytystilaa.

6 Pesutila on väljä ja wc-istuimella pysyy tukevasti kelissä kuin kelissä. Vessassa on suihku, sadevaate-tila ja kaappi istuimen takana. Tuuletusta varten on avattava ikkuna ja venttiili.

Etap 37s

Kiitämme

- + oppoamattomuutta
- + käytännöllistä pentteriä
- + helppokulkuisia kansitiloja
- + sisätilojen valoisuutta ja tuuletusta

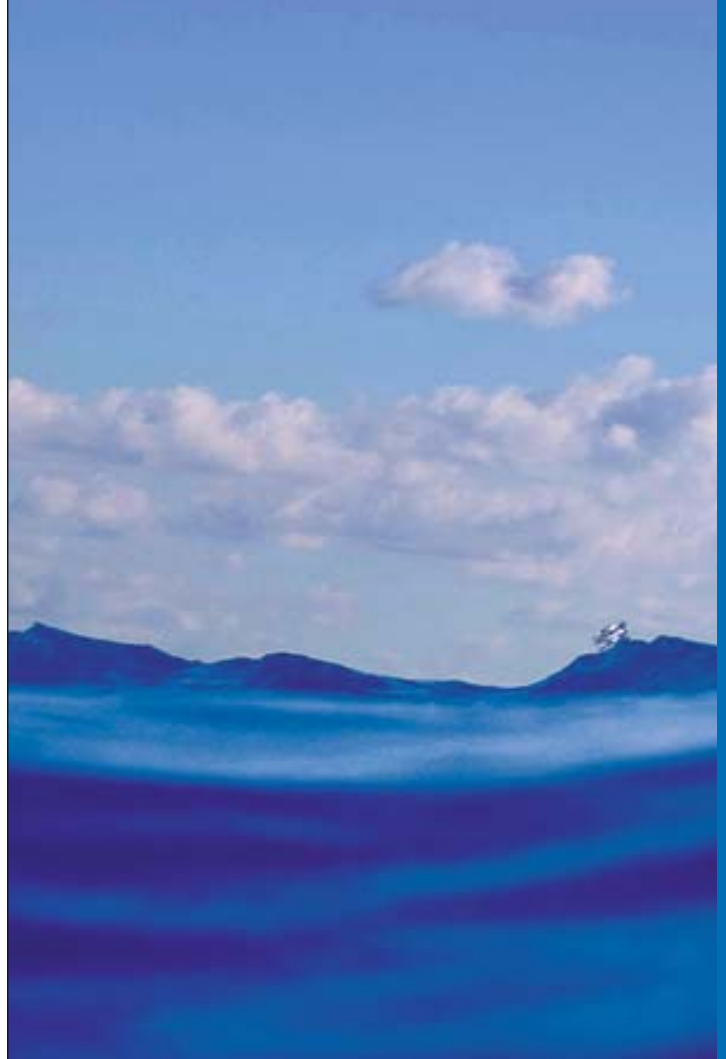
Moitimme

- tehotonta peräsintä
- matalalla olevaa puomia
- turhan pientä rattia
- pilssin puuttumista



Etap 37s on hyvin tehty ja hyvin viimeistelty vene. Se on jäykkä ja tukeva, lujitemuovityö on laadukasta ja viimeistely moitteetonta sekä sisällä että ulkona. Se on turvallinen matkapursi, jolla perhepurjehtija uskaltautuu suuremmillekin ulapoille. Vene toimii kuitenkin hyvin myös saaristossa pienen kulkusyvyyden ansiosta. Vene on selkeästi hintavampi kuin edulliset massatuotantopurjet Saksasta ja Ranskasta, mutta tästä kokoluokasta löytyy paljon arvokkaampiakin matkapursia. ■

Kansi/runkoliitoksen suojana on muovipehmusteella varustettu alumiinikisko, jonka läpi runkoliitos on pultattu. Matalan tandem-köliä takia myös peräsinlapa on matala, jottei se vaurioituisi mahdollisessa karilleajoissa. ● ● ●



Paras tosipaikan tullen

Edullisen vakuutusmaksun lisäksi saat

- parhaat vakuutusehdot
- hyvän palvelun
- merivakuuttajan asiantuntemuksen
- tutustumistarjous *)

*) Lisätuna saat veloituksetta vuodeksi uutuustuotteemme seisona-ajan vakuutuksen. Vakuutus korvaa mikäli vene on vakuutuskorvaukseen oikeuttavan vahingon seurauksena kesä – elokuun aikana käytöstä pidempään kuin 15 työpäivää. Kysy lisää!

Pyydä tarjous!

ALANDIA
VENEVAKUUTUS

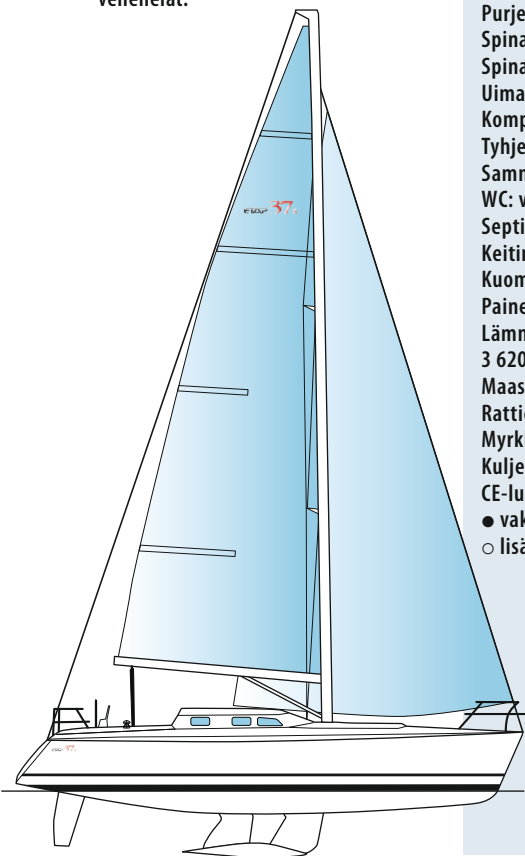
Veneentekijäntie 7,
FIN-00210 Helsinki
Puh. 09-677 170,
helsinki@alandia.com



Belgialainen Etap Yachting

on valmistanut uppoamattomia purjevereneitä yli 35 vuotta. Viime talvena veistämön toiminta oli kuitenkin päättävä, kun yritys asetettiin selvitystilaan. Saksalainen venevalmistaja Dehler Yachtbau oli ostanut Etap-veistämön vuoden 2008 alussa ja kun omistaja joulukuussa haettiin selvitystilaan, oli Etapkin vaikeuksissa. Helmikuun lopussa tuli ilmoitus, että veistämön toiminta oli myyty belgialaiselle yhtiölle, joka jatkaa Etapin valmistusta ja myyntiä. Missä mitataaavassa ja millä aikataululla, jää nähtäväksi.

Joka tapauksessa mallistoon kuuluu kuusi erikokoista purjeverenettä, joista kaksi pienintä ovat traileripurssia. Myös yhtä uppoamatonta moottorivenemallia on valmistettu. Kautta aikojen Etapit ovat erottuneet muista matkapurssista myös siinä, että veistämö käyttää niissä itse tuotettuja alumiiniheloja, kuten tunnusomaiset alumiiniputkesta valmistetut varvaslistat. Veistämö kuului aikoinaan valaistustarvikkeita valmistavaan Etap Lighting -yhtiöön, joka eloksoi kaikki venehelat.



Tekniset tiedot

(esitetiedot)	Etap 37s
Pituus	11,03 m
Vesilinja	9,90 m
Leveys	3,85 m
Syväys	1,35 m
Uppouma	6 550 kg
Painolasti	2 200 kg
Isopurje	36,1 m ²
Rullagenua	39,7 m ²
Fokka	27,8 m ²
Spinaakkeri	94,4 m ²
Maston korkeus	17,3 m
Apumoottori	Volvo Penta D1-30
Suunnittelija	Mortain & Mavrikios

Valmistaja Etap Yachting
Valmistusmaa Belgia
Päämyyjä:
Ertec Trading Oy, Tulliportinkatu 2,
70100 Kuopio, puh. (017) 550 9200
www.etap.fi

Testiarvot

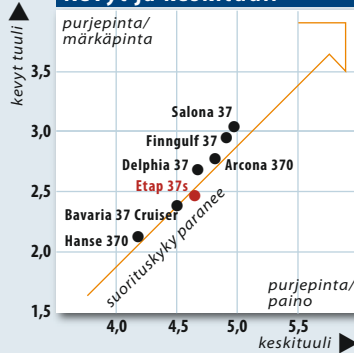
Pituus	11,09 m	●
Vesilinja	10,31 m	●
Paino	6 870 kg	●
Märkäpinta	31,64 m ²	●
Alkuvakavuus	1399 Nm	○
Purjepinta	78,57 m ²	●
Jäykkyysluku RM/HM	2,29	●
Hinta vakiovarustein:	180 000 euroa	●
Varusteet ja hinnat		●
Apumoottori:	Volvo Penta D1-30, 29 hv	●
Akku:	2 kpl	○
Pa-säiliö:	116 l	●
Potkuri:	kiinteälapainen	●
Vesisäiliö:	250 l	●
Purjeet:	isopurje, rullagenua	●
Spinaakkeri:	4 500 e	○
Spinaakkerivarustus:	2 530 e	○
Uimaporras		●
Kompassi		●
Tyhjennyspumppu		●
Sammutin:	110 e	○
WC:	vesi-wc	●
Septitankki:	1 730 e	○
Keitin:	liesi	●
Kuomu:	2 040 e	○
Painevesi		●
Lämmitin:	3 620 e, Webasto 3500	○
Maasähkö	220 V: 2 080 e	○
Rattiohjaus		●
Myrkkymaalaus:	2 070 e	○
Kuljetusaluusta		●
CE-luokitus		●
● vakiovaruste		
○ lisävaruste		

A (valtameri)

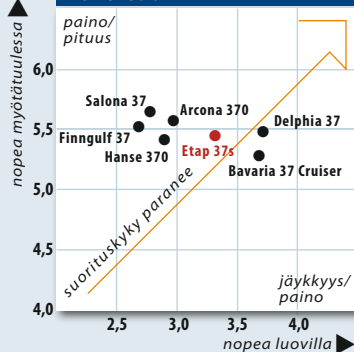
Melu dBA

	Moottori: Volvo Penta D1-30 / Potkuri: 3-lapainen taittolapa	Avotila	Salonki	Peräkaj.	Nopeus solmua	Käyntinopeus rpm
Tyhjäkäynti		61,9	58,1	64,8		
Matkanopeus		69,9	72,0	76,4	5,8	2300
Täysi kaasu		72,5	74,5	79,0	7,7	3200

Kevyt ja keskituuli



Kova tuuli



Kevyt ja keskituuli

Kaavio ennustaa veneiden ominaisuuksia keveillä ja keskituulilla siten, että mitä ylempänä vene kaaviossa on, sitä nopeampi se on kevyessä tuulissa. Keskituulella veneen ennuste on sitä nopeampi, mitä kauemmaksi oikealle se sijoittuu kaaviossa.

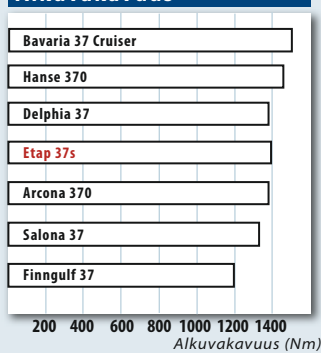
Kova tuuli

Kovassa tuulissa veneiden kyky kantaa purjeensa vaikuttaa oleellisesti niiden suorituskykyyn luovilla. Mitä jäykempi vene, sitä tehokkaammin sen purjeita voidaan käyttää hyväksi. Oikealle sijoittuvan veneen ennustetaan luovivan hyvän jäykkyytensä ansiosta hyvin. Avotuulella vesilinjan pituus ja veneen paino ovat määräviä tekijöitä. Korkealle kaaviossa sijoittuvalle veneelle ennustetaan hyvää suorituskykyä avotuulella.

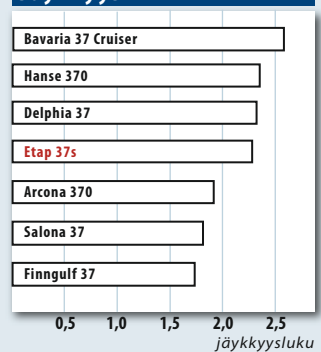
Alkuvakavuus

Veneen alkuvakavuus selvitetään kallistuskokeen perusteella. Se tarkoittaa sitä kallistavaa momenttia, joka tarvitaan kallistamaan vene yhden asteen verran. Tämä momentti kasvaa lineaarisesti noin 5–7 asteen kallistumaan saakka. Veneellä, joka vesilinjan kohdalta on leveä ja jossa on poikkileikkaukseltaan suorakaiteinen runkomuoto, on yleensä hyvä alkuvakavuus.

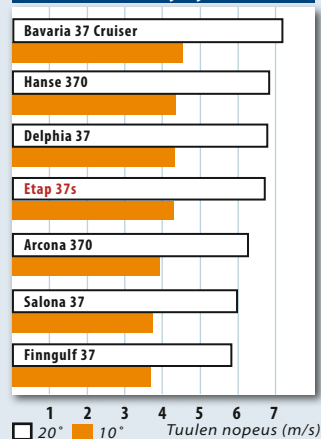
Alkuvakavuus



Jäykkyys



Tuulensietokyky



Jäykkyys

Veneiden kyky kantaa purjeensa eli niiden tuulensietokykyä on kuvattu jäykkyysluvulla. Siinä otetaan huomioon sekä kallistuskokeessa mitattu oikaiseva momentti että kallistavan vaikutuksen aikaansaava purjepinta-ala. Purjepintaan on laskettu isopurje ja veneiden suurin mahdollinen genua (LP-mitta 150 %). Hanse 370:ssa on itsejalustuva fokka ja Etap 37s:ssä 140 % rullagenua. Jäykkyysluku on oikaisevan momentin ja kallistavan momentin suhde.

Tuulensietokyky

Jäykkyysluvun ohella havainnollistamme veneiden kykyä kantaa purjeensa laskemalla ne todellisen tuulen nopeudet, millä purjet kallistuvat 10 ja 20 astetta. Jälkimmäinen kallistuma on se, jolloin tavallisessa matkaveneessä viimeistään ryhdytään toimiin joko purjeiden pienentämiseksi tai niiden tehon vähentämiseksi.

Töissä keskityn todellakin vain työhöni. Kun taas olen vapaalla, on rentouttavaa tietää, että joku hoitaa asioitani.

*Mika, 42, johtaja
yksityispankkiasiakas*



**Kun tarvitsette tavanomaista enemmän ratkaisuja.
Testatkaa yksityispankkipalvelumme soveltuvuus Teille sampopankki.fi/privatebanking.**

Kokonaisvaltainen yksityispankkipalvelumme on suunniteltu vastaamaan vaurastuvien suomalaisten tarpeisiin. Nimetty yksityispankkiirinne kartoittaa varallisuutenne suomat mahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa. Varallisuussuunnitelmassanne 360° huomioidaan myös riski- ja verotusnäkökohdat. Tarjoamme Teille räätälöidyt varainhoitoratkaisut, lainopilliset palvelut, Platinum-kortit ja välineet päivittäisten raha-asioiden sujuvaan hoitamiseen 24/7.

Private Banking. Tavanomaista enemmän.

Sampo Pankki

Private Banking