

Antilla 30 ja

Suomalaiset 70-luvun klassikot

Antilla ja Ohlson eivät muuten kuin kokonsa puolesta juuri ole toistensa kaltaisia. Veneet ovatkin tämän vuoksi vedonneet aivan eri käyttäjäryhmiin. Antilla ainakin aluksi kilpapurjehdusta harrastaviin avomeripurjehtijoihin, Ohlson taas perhepurjehtijoihin ja itserakentajiin. Näin olikin tarkoitus, ja tämä tosiasia käy selväksi jo purisien taustoja tarkasteltaessa.

Ulkomaista suunnittelua

Antilla 30 on kehitetty Sparkman & Stephensin piirtämästä S&S 6,6 -purresta, jota valmisti legendaarinen Eino "Eikka" Antinaja. Hän oli saanut toisen lapsensa, tyttären ja totesi vaimonsa kanssa perheen tarvitsevan enemmän tilaa keskiveeneeseen. Kun kilpakäyttöön tarkoitettun puolitonnarin kantta korotettiin, saatiin veneeseen huomattavasti avarammat sisätilat kolmelle aikuiselle ja yhdelle lapselle.

- Mutta olihan Antillallakin tarkoitus ajaa kilpaa, painottaa Eikka.

- Ei venettä pilattu turhilla ja painoa lisäävillä hienouksilla vaikka siitä tehtiinkin perheystävällisempi.

Samaan aikaan takilaa korotettiin noin jalalla, koska kölipainoa oli lisätty.

Vene oli suunniteltu RORC-säännön mukaan, jonka sääntöpykälät puristivat sen aikaiset avomeripurret tiukaan muotoon. Luopumalla säännön rankaisemasta kolin takareunassa olleesta trimmiperäsimestä kölipainoa saatettiin lisätä ilman että mittaluku kasvoi.

Antinaja rakensi viitisenkymmentä Antillaa, joista osa meni vientiin ja jotkut yksilöt on myöhemmin myyty ulkomaille. Veneellä on purjehdittu maailman ympäri ja kilpailtu menestyksekkäästi eri tasoitusjärjestelmien alaisuudessa. Pekka Arkon Suhina voitti viime kesänä Gotland Runt -kilpailun pienimmän IMS-luokan, ja aikaisem-



Punainen Antilla 30 nousi luovilla paremmin kuin rullagenualla varustettu Ohlson 29. Avomerikilpaveeneiksi suunniteltu Antilla oli kaksikosta selvästi nopeampi, mutta testajat kehuivat myös Ohlsonin rauhallisia purjehdusominaisuuksia.

Tämä parivaljakko edustaa merkittävää suomalaista avomeri- ja matkapurjehdustraditionia. Antilla 30 ja sen edeltäjä S&S 6,6 pyyhkäisivät heti vesille päästyään kotimaiset palkintopöydät puhtaiksi. Ohlson 29:ää valmistettiin todellisena sarjatyönä, ja puolivalmiita runkoja viimeisteltiin joka puolella maata.

Molemmat purret ovat runsaan 20 vuoden aikana olleet lähellä suomalaipurjehtijoiden sydäntä. Jos pursien kohdalla järjestettäisiin "suosituin suomalainen" -äänestyskilpailu, olisivat Antilla ja Ohlson varmasti vahvoja ehdokkaita palkintopallille.

**Kari Wilén
Testiryhmä:
Gulle Therman
Karl-Johan Stråhlmann
Petri Leskinen**

min sama vene on osallistunut hyvällä menestyksellä Fastnet Race -kilpailuun, voittanut Kielin viikon ja käynyt Huippuvuorilla.

Ohlson 29 on sitä vastoin suunniteltu tasoitusääntöihin katsomatta. Ruotsalainen Einar Ohlson, sikäläisen purjehtijaliiton päämies, piirsi veneen jo vuonna 1970 Svenska Krys-sarklubbenin järjestämää suunnittelukilpailua varten. Vene oli yksi kolmesta palkitusta konstruktiosta ja siirtyi pari vuotta myöhemmin sarjatuotantoon Artekno Oy:n Kangasalan tehtaalle Tampereen lähistölle.

Antilla oli valmiina piirustuslaudalla jo vuotta aikaisemmin mutta ensimmäinen vesillelasku venyi vuoteen 1971. Eikka Antinajan mukaan niitä tehtiin vuoteen 1975 saakka, jolloin suurempi Antilla tuli tuotantoon. Ohlson 29 esiintyi Venelehden suuressa venekatsauksessa vielä vuonna 1984, mutta pursia tehtiin ilmeisesti senkin jälkeen lyhyinä sarjoina tilauksesta.

Nykyiset markkinat

Ohlson 29:ää liikkuu varsin tiuhaan käytettyjen veneiden markkinoilla, mikä on ymmärrettävää, kun otetaan huomioon, että Artekno myi niitä Suomeen runsaat 150 kappaletta. Hintapyynnöt sijoittuvat nykyisin haarukkaan 100 000-150 000 mk riippuen vuosimallista ja varustuksesta.

Runkojen tukeva perusrakenne on veneissä sama, mutta itse tehtyjä sisustuksia on monen mallisia ja kuntoisia. Lainamme Ohlsonin omistaja oli ennen hankintaansa katsastanut useita yksilöitä, ja hännän huippuna oli vene, jonka omistaja oli rakentanut sisustuksen lastulevystä!

Antillat myydään enimmäkseen tuttavankauppana tai seurojen laitureilla leviävän tiedon perusteella. Ne ovat yleensä niin haluttua tavaraa, ettei

Ohlson 29

Ohlson 29 ja Antilla 30 ovat vankkarakenteisia suomalaisia klassikoita, joita kesällä harva se päivä tulee vastaan saaristoväylillä. Ohlsonia vietiin runsaasti etenkin Ruotsiin ja Antillat ovat purjehtineet maailman ympäri.





Vertailun Antillassa oli tiikillä hienosti viimeistelty sisustus. Kaareva kansi on jo itsestään tukeva mutta sen lisäksi jäykistetty kaarilla. Klaffipöytä on pieni ja kulkutie keulaan ahdas.

peeksi lähelle veneen keskilinjaa. Tämä johtui siitä, että keulapurjeen jaluskisko on asennettu liian suureen kulmaan, jolloin sen peräpää ulottuu melkein laitaan saakka.

Päivän mittaan tuuli ylti puuskaisemmaksi, parhaissa puhureissa veneet kallistelivat jo kohtalaisen reippaasti. Antilla pysyi pystymässä ja veti luovilla selvän kaulan Ohlsoniin. Joten kilpapuriksi tehty vene päihitti taas odotusten mukaan matkapurjehdushepeineissäänkin perinteisen perhepurren.

Veneiden purjehdustuntumia sekä kehuttiin että arvosteltiin. Petri Leskisen mielestä Ohlsonin pinnatuntuma oli erittäin hyvä, Kamu Strähmann puolestaan piti veneen ohjattavuutta hieman raskaana. Veneen hallittavuuden suhteen ei ollut muita huomautuksia kuin

että niistä huomasi, miten purjehdusheloitus on sittenkin kehittynyt kahdessa vuosikymmenessä myönteiseen ja paremmin toimivaan suuntaan. Lisäksi Antillan suhteen testaajat olivat yksimielisiä siitä, että veneestä puuttui oikea ohjaustuntuma. Ratti toimi kevyesti, mutta ei pystynyt välittämään kipparille minkäänlaista peräsinpainetta. Siinä missä Ohlson tuntui sopivan luovikarkkaalta, pidettiin Antillaa liian neutraalina. Mika Aarnikka totesi ohjaamisen vaativan jatkuvaa keskittymistä ja Petri ihmetteli veneen kiemurtelua jo kevyellä tuulella.

Kovalla avotuulella leveäperäisempi Ohlson pärjäsi ilmeisesti hyvin Antillaa vastaan, joka hyvässä vauhdissa alkaa kaivaa peräänsä aaltoon. Molemmat jäisivät kuitenkin niissä olosuhteissa kevyempien ja le-



Tämän Ohlsonin sisustuksen on rakentanut todellinen nikkari, sen huomaa sorvatusista laipiotolpasta. Salongissa on L-sohva ja suora punkka. Laitakaapit ovat tässä yksilössä ulospäin kallistettut. Keulavälillä on varsin hyvät vaatesäilytystilat.



Ohlsonin pentteri on osaksi työnnetty avotilan alle. Liedelle on hyvää tilaa, mutta pesuallaiden käyttö on hankalaa. Kylmiö on toivottomassa paikassa oikeassa takanurkassa. Pistopunkka on veneen paras makuupaikka. Portaikko on varsin jyrkkä.

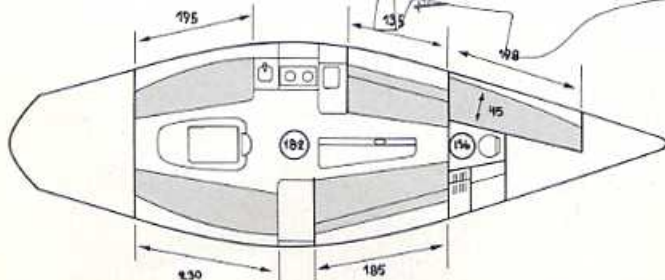
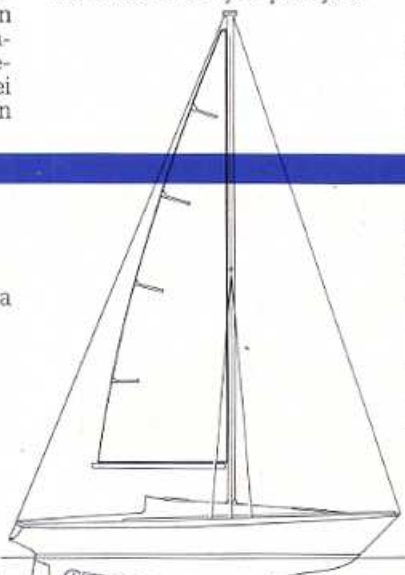
Antilla 30

Kiitämme

- + tukevaa rakennetta
- + hyviä luoviominaisuuksia
- + tiikillä viimeistelty sisustus

Moitimme

- liukasta kantta
- genuavainssien sijaintia
- sisätilojen pimeyttä



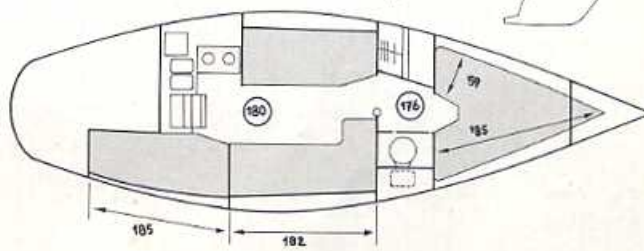
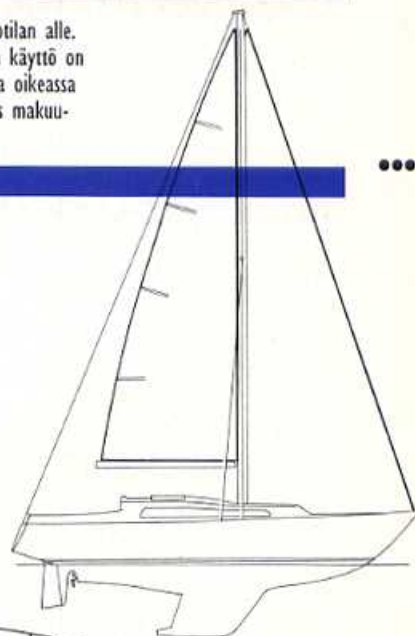
Ohlson 29

Kiitämme

- + asuttavuutta
- + rauhallista käsiteltävyyttä
- + suojaista avotilaa

Moitimme

- keulapurjeiden jaluskiskoja
- epämielisiä roiskereunoja
- pentterin toteutusta



... veämpiä nykypursien jalkoihin.

Erilaiset kansijärjestelyt

Vertailuveneissä on varsin erilaiset kansijärjestelyt. Antillan kupera kansirakenne poikkeaa tavanomaisista ratkaisuista, kun taas Ohlsonin ylärakenteet ovat lähellä nykymuotoilua perheveneissä.

Kansitilojen ja varustuksen suhteen testaajat saattoivat todeta, että kehitys on kulkenut eteenpäin. Antillan kupukantaa pidettiin vaikeakulkuisena ja liukkaana kun vene on pystyssä. Suurimmat moitteet saivat kuitenkin genuan jalusvinssit, jotka olivat liian takana ja vaikeasti käsiteltävissä asennossa. Säätovinssit olivat varsin heppoiset, eikä kippari ulottanut kunnolla ratin takaa isopurjetta kiristämään.

Ohlsonissa keskelle sivukan- sia tulevat vantit vaikeuttavat kannella liikkumista. Avotila on suojainen mutta reunat varsin pystyt ja kapeat, joten niillä on vaikea istua veneen kallistues- sa. Genua tahtoi aina vast- käännoissa takertua takilaa tukevaan väliharukseen. Le- vanki voisi olla parempi ja säilytystilojen aukot suuremmat.

Molempien veneiden istuin- kaukalot ovat ahtaampia kuin tänä päivänä rakennettavissa yhdeksänmetrin paateissa. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, että Antilla ja Ohlson ovat näitä paljon kapeampia, etenkin peräosistaan.

Sekä Ohlsonissa että Antilla- sa on yhdellä saalinkiparilla tuettu mastonhuipputakila. Sen aikakauden kilpapurussa ei vaihtoehtoa ollutkaan, ja Ohlsonin on suunniteltu ennen kuin osatukilla uudelleen yleis- tyi. Varsinkin Antillan ykkösge- nua katsottiin olevan varsin ras- kaskäyttöinen perhemiehien käsissä.

Ahdasta viihtyvyyttä

Tämänkokoisissa nykyaikais- sa ranskalaisveneissä on jo vä- hintään kolme erillistä kajuuttaa ja makuutilat ainakin kuudelle hengelle. Mutta Antillan ja Ohl- sonin tilaratkaisut osoittavat, et- tei tämä ole välttämätöntä käyt- tökelpoisuuden sen enempää kuin viihtyvyydenkään kannal- ta. Pääasia ettei veneeseen ah- deta liikaa ihmisiä asumaan.

Ohlsonissa on viisi täysko- koista makuupaikkaa ja salon- gin pöydän ääreen mahtuu kuusi henkeä ruokailemaan. Vessa on keulavälillä ja sen edessä on pimeä mutta riittä-

vän kokoinen keulasoppi kah- delle hengelle. Alkuperäismal- lissa vessa oli eristettävissä kääntöovien avulla, mutta testi- veneestä ne oli jätetty pois. Suurista ikkunoista tuli reilusti päivänvaloa mutta jatkuva tuu- letus puuttui.

Antillan salonki on hämyinen, koska valoa tulee vain pienistä runkoikkunoista ja pyöreästä kattoikkunasta. Pöytä on pieni ja masto tulee sen keskelle. Parhaat vuoteet ovat takana avotilan alla, niissä pysyy myös purjehduksen aikana. Toinen salongin punkka on täyspikä, paapuurin sohva jatkuu keula- sopen puolelle soveltuvin lähin- nä lapsen makuupaikaksi.

Nopeasti kapenevasta keu- lasta johtuen ahtaat tilat päälai- pion edessä on käytetty lähinnä purjeiden säilytykseen, mutta siellä on myös ripustinkaappi ja lokerosto. Vessa on asennettu keulalaverin välikkoon, käytön kannalta aivan fiksuun paik- kaan.

Antillassa on parempi pent- teri kuin Ohlsonissa ja valtava karttapöytä. Tehdasvalmistei- sissa Ohlsonissa oli pystyyn käännettävä karttapöytä, jolloin pistopunkkaa jatkettiin vaneri- levyllä täyspikäksi makuupaik- kiksi.

Tukevat rakenteet

Molempien veneiden rungot on rakennettu umpilaminaatista ja tuettu jäykisteillä, kiinni lami- noiduilla laipioilla ja kaluste- kuorilla. Veneissä on kumon pilssit ja kölikiinnitykset ovat tu- kevat. Eikka Antinon mukaan Antillan laminaattipaksuus poh- jassa on peräti 35 millia, joten vene on taatusti karilleajonkes- tävä.

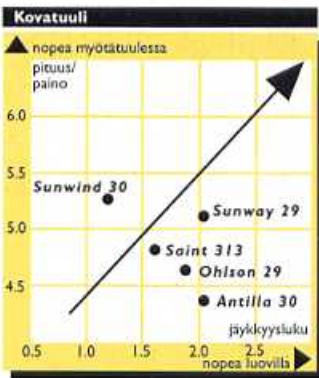
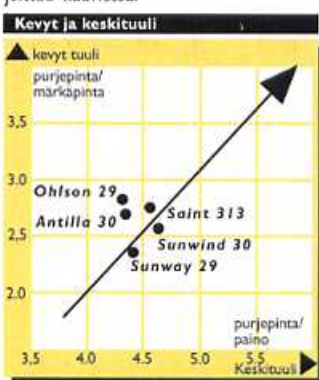
On mielenkiintoista todeta, että molemmissa pursissa on laajat lujitemuoviset kalustemo- dult sisutuksen perustana. Näi- hin mentiin 70-luvulla tuotan- nollisista syistä, veneitä saatiin valmiiksi nopeampaan tahtiin. Tämän rakennustavan ansiosta puolivalmisteiden viimeistely oli helppoa, siksi Ohlsonia on myyty paljon itserakentajille. Mutta Antinon mukaan hänen veistämöltään lähti vain pari puolivalmistista veneitä, muut olivat valmiiksi sisustettuja.

Rakennustapa on vieläkin ny- kyaikainen, joskin pienenty- neet sarjat ja asiakkaiden eri- koistoivomukset ovat palautta- neet tuotannon käsityövoitto- seksi suomalaisilla veistämöil- lä. Mutta esimerkiksi suuret ranskalaisveistämöt tekevät veneisiinsä runkoa tukevat ka- lustekuoret.



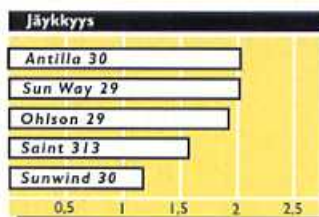
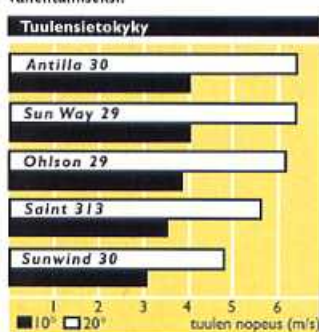
Molemmat veneet ylittivät reilusti esi- tetiedoissa olevat kokonaispainot, kos- ka niissä oli täydell- liset matkapurjeh- dusvarusteet. Ohlso- nin valurautakölissä on paksunnos, Antil- lassa on lyijyköli. Molemmissa veneissä on syvä evä eli skeg peräsinlavan edessä.

Kaavio ennustaa veneiden ominaisuu- sia keveillä ja keskituulilla siten, että mitä ylempänä vene kaaviossa on, sitä nopeampi se on kevyessä tuulessa. Kes- kituulella veneen ennuste on sitä no- peampi, mitä kauemmaksi oikealle se si- joittuu kaaviossa.



Kovassa tuulessa veneiden kyky kantaa purjeensa vaikuttaa oleellisesti niiden suorituskykyyn luovilla. Mitä jäykempi vene, sitä tehokkaammin sen purjeita voidaan käyttää hyväksi. Oikealle sijoit- tuvan veneen ennustetaan luovivan hy- vän jähkyytensä ansiosta hyvin. Avotu- lella vesiliinan pituus ja veneen paino ovat määrääviä tekijöitä. Korkealle kaa- viossa sijoittuvalle veneelle ennustetaan hyvää suorituskykyä avotuulella.

Jähkyysluvun ohella havainnollistamme veneiden kykyä kantaa purjeensa laske- malla ne todellisen tuulen nopeudet, millä purrit kallistuvat 10 ja 20 astetta. Jälkimmäinen kallistuma on se, jolloin viimeistään ryhdytään toimiin joko pur- jeiden pienentämiseksi tai niiden tehon vähentämiseksi.



Veneiden kykyä kantaa purjeensa eli niiden tuulensietokykyä on kuvattu jäh- kyysluvulla. Siinä otetaan huomioon sekä kallistuskokeessa mitattu oikeaseva mo- mentti että kallistavan vaikutuksen ai- kaansaava purjepinta-ala. Purjepintaan on laskettu isopurje ja veneiden suurin keulapurje (ISO % genua). Jähkyysluku lasketaan oikeasevan momentin ja kallis- tavan momentin suhteena.

Nopeus moottorilla

	Nopeus/solmua Matka/Täysi	Käyntinopeus/rpm Matka/Täysi
Antilla 30	6,0/6,5	3100/3500
Ohlson 29	5,0/5,2	3050/3450

Melu dBA

	Avotila			Salonki			Pistopunkka		
Vene	Tyhjä- käynti	Matka- nopeus	Täysi kaasu	Tyhjä- käynti	Matka- nopeus	Täysi kaasu	Tyhjä- käynti	Matka- nopeus	Täysi kaasu
Antilla 30	57,0	72,0	73,5	60,0	76,0	77,5	65,0	80,0	80,5
Ohlson 29	61,0	72,0	75,0	59,0	74,0	79,0	64,0	77,0	79,0

Ohlsonissa oli kiinteä kaksilapainen potkuri, mutta turhan heikko 9 hv moottori. Antillassa oli kaksilapainen taittolapapotkuri.