

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Tuotekehitys

Heini Palonen

MATKAPURJEVENEIDEN SISÄTILOJEN TUTKIMINEN NAISNÄKÖ-
KULMASTA
Toimintojen tutkiminen ja kehittäminen

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Tuotekehitys

PALONEN, HEINI Matkapurjeveneiden sisätilojen tutkiminen naisnäkökulmasta - toimintojen tutkiminen ja kehittäminen

Opinnäytetyö 53 sivua

Työn ohjaajat Pt. tuntiopettaja Sanna Vainikka ja lehtori Jorma Fagerström

Toimeksiantaja KymiDesign & Business

Tammikuu 2010

Avainsanoja purjeveneet, purjehdus, matkapurjehdus, purjeveneiden sisätilat, ohjaava analyysi

Purjeveneiden sisätiloiksi luetaan nukkumatilat eli kajuutat, keittiö eli pentteri, saniteettitilat sekä oleskelutila eli salonki. Kajuuttoja on yleensä sekä edessä että takana ja niiden lukumäärä määräytyy veneen koon ja käyttötarkoituksen mukaan. Purjeveneiden sisätilat muistuttavat toinen toistaan. Työssä tutkitaan syitä, jotka vaikuttavat tilan suunnitteluun. Pohdittavana ovat myös sisätilojen kehittämisen mahdollisuudet. Tarkoituksena on keksiä ratkaisu siihen, miten saada mahdutettua kerrostalokaksion toiminnallisuus 43-jalkaiseen matkapurjeveneeseen. Lisäksi esitellään erilaisia mekanismeja ja ratkaisuja, jotka voisivat lisätä matkapurjeveneiden sisätilojen käytännöllisyyttä. Tutkimus tehtiin naisnäkökulmasta pohtien samalla, miten sukupuolierot vaikuttavat sisätilojen suunnittelussa.

Työn kohteena oli ensisijaisesti Finngulfın 43-jalkainen matkapurjevene, mutta tutkimuskohteena käytettiin runsaasti muidenkin valmistajien 35–45-jalkaisia purjevenei- tä. Tutkimusta täydennettiin kokeneiden naispurjehtijoiden haastatteluilla. Työn tutkimusmenetelmänä käytettiin ohjaavaa analyysiä, jonka tarkoituksena on selvittää, millainen tuote on ja millainen sen pitäisi olla. Menetelmässä kerätään ensin tietoa vanhasta tuotteesta, määritellään mitä halutaan muuttaa tai lisätä ja kootaan sitten yksityiskohtaisia ehdotuksia kehitelystä tuotteesta.

Työstä syntyi tutkimustyön lisäksi luonnoksia mekanismi-ideoista. Työssä on ideoitu mm. pumppuatermospullolle oma paikka, jossa sitä voidaan käyttää vaivattomasti myös matkan aikana. Lisäksi on suunniteltu erilaisia säädettäviä pöytiä salonkiin. Pohdittavana oli myös kahden wc:n tarpeellisuus ja miten ne voitaisiin toteuttaa toimivasti, niin että ratkaisu palvelisi mahdollisimman monia käyttäjäkuntia. Sukupuolierojen vaikutusta suunnitteluun pohdittaessa on todettu, ettei nykyään naispurjehti- joilla ole erityisiä erikoistarpeita miehiin verrattuna. Ideoita ja pohjatutkimusta tullaan mahdollisesti käyttämään ja jatkokehittämään TULVA- hankkeen edetessä.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Product Development

PALONEN, HEINI

Research and Development of Sailing Boats' Interiors

Bachelor's Thesis

53 pages

Supervisors

Sanna Vainikka, Senior Lecturer and Jorma Fagström, Lecturer

Commissioned by

KymiDesign & Business

January 2010

Keywords

sailing boats, sailing, travel sailing, sailing boats' interiors

Sailing boats' interiors include a lounge, kitchen, cabins and washroom/toilets. Big sailing boats have normally have two or three cabins, depending on size and use. The interiors of sailing boats are similar to each other.

This paper studies the factors that affect the design of interiors, how new users would become interested in this activity. The paper also discusses which good and defective things today's sailing boats have, and includes sketches for new mechanisms. The research was made from yachswomen point of view and at the same time attention was paid to how sexual distinctions affect the planning of interiors. Research method used was interviews of yachswomen and examination of existings sailing boats.

In the work is idea sketches, for example adjustable tables and own place to Thermos where it can be used during the travel. The work was the groundwork for TULVA project and was part of it.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1. JOHDANTO	6
1.1 Työn tavoite ja rajaus	6
1.2 Aineiston keruu	6
1.3 Toimeksiantaja KymiDesign & Business	7
1.4 Yhteistyöyritys Finngulf Yachts Oy	8
1.5 TULVA-hanke	9
2. TUTKIMUSMENETELMÄT	10
2.1 Ohjaava analyysi	10
2.2 Ohjaava tutkimus	10
2.3 Ohjaavan analyysin lähtökohdat	10
3. KÄYTETTY TEKSTI- JA KUVAMATERIAALI	12
3.1 Veneily ja purjehdus	12
3.2 Purjehduksen historia lyhyesti	13
3.3 Purjeveneiden luokittelu	14
4. TILAT JA ASETTELU	17
4.1 Kajuutat	17
4.1.1 Omat kehitysideat	19
4.2 Salonki	22
4.2.1 Omat kehitysideat	23
4.3 Pentteri	25
4.3.1 Omat kehitysideat	28
4.4 Saniteettitilat	30
4.4.1 Omat kehitysideat	32
4.5 Säilytys	33
4.5.1 Omat kehitysideat	33

5. TEKNISET RATKAISUT	35
5.1 Suunnittelun haasteet	35
5.2 Mekanismit	35
5.2.1 Omat mekanismi-ideat	39
5.3 Tilojen valaistus	46
6. PÄÄTELMÄT	48
6.1 Tulosten tarkastelu	48
LÄHTEET	50
KUVALUETTELO	52

1. JOHDANTO

1.1 Työn tavoite ja rajaus

Työni on osa KymiDesign & Busineksen koordinoimaa TULVA-hanketta. Tehtävänantona oli suunnitella tulevaisuuden matkapurjeveneeseen sisätilat ”uusien purjehtijoiden” toiveet ja vaatimukset huomioon ottaen. Veneeseen toivottiin avaruutta ja vaaleita sävyjä sisustuksessa. Erityisesti ”perunakellari” -tunnelma toivottiin pois, silti hävittämättä käsi/puutyön leimaa kokonaan. Haasteeksi asetettiin saada sopimaan 43-jalkaiseen runkoon modernin kerrostalokaksion toiminnallisuus niin teknisesti kuin funktionaalisestikin. Myös kuluttajien ja tulevaisuuden veneilijöiden muuttuviin toiveisiin ja tarpeisiin, viihde, kommunikatio ja vapaa-ajan käyttö sekä niiden ennakoiminen sisustussuunnittelussa, tuli kiinnittää huomiota lopullisessa työssä. Koska aihe oli niin laaja, rajattiin tehtäväkseni tehdä pohjatutkimus, eli tutkia ja pohtia olemassa olevien matkapurjeveneiden sisätilojen hyviä ja huonoja puolia sekä pohtia, miten tilaa voisi parannella tai muuttaa. Työtä päätettiin tarkastella naispurjehtijoiden näkökulmasta, koska haluttiin tutkia, miten sukupuolierot vaikuttavat sisätilojen suunnitteluun.

Työ toteutetaan Finngulf Yachts OY:n 43-jalkaiseen purjeveneeseen. Vene on sertifioitu kategoriaan A eli valtameripurjeeksi. (Finngulf 43 -esite 9.4.2009). Kategoria edellyttää, että valtamerellä purjehdittaessa veneellä on selvittävää omin voimin 2-3 viikon jaksoja tilanteesta riippumatta. Valtameriveneissä on myös oltava erilaisia varasto- ja säilytystiloja enemmän kuin esimerkiksi avomeriveneissä. (Venealan Keskusliitto. Veneiden CE-merkintä. 14.4.2009.) Lisää purjeveneiden luokittelusta kerrotaan luvussa 3.3 ”purjeveneiden luokittelu”.

1.2 Aineiston keruu

Purjehdus ja purjeveneet olivat minulle käytännössä täysin vieras aihe, joten aluksi etsin Internetissä yleisesti kaikkea mahdollista aiheeseen liittyvää tietoutta. Saatuaani aiheesta jonkinlaisen yleiskuvan aloin miettiä työni mahdollisia otiskoita ja niiden pohjalta etsin lisää tarvittavaa tekstimateriaalia. Helmikuussa

2009 vierailin Helsingissä Venemessuilla, josta keräsin runsaasti kuvamateriaalia niin Finngulf Yachts Oy:n kuin kilpailevien yritystenkin veneistä. Kuuntelin myös asiantuntijoiden kokemuksia ja tietoutta veneistä ja niiden rakenteista. Kuulin tarpeellista tietoa ongelmakohtista ja huomioon otettavista seikoista.

Messujen jälkeen tutkin kuvamateriaalini ja keräsin niistä kuvakollaasin aihealueittain. Hahmottelin tässä vaiheessa jo myös erilaisia ideoita paperille. Mietin erilaisia sisätilaratkaisuja ja mekanismeja tuoleihin ja pöytiin. Aloin myös kirjoittaen joitakin ideoitani muistiin.

Huhtikuussa 2009 tulin KymiDesign & Businekseen. Kävin kirjastossa lukemassa Nonna Salon opinnäytetyötä, joka käsitteli IN TIME-40 -purjeveneen uuden ilmeen suunnittelua ja sitä kautta aloin hahmottaa aiheitani.

Työni edetessä haastattelin neljää naispurjehtijaa, joilla oli kokemusta isommista veneistä. Lisäksi haastattelin kahta purjehduksen miesasiantuntijaa. Kyselin heidän mielipiteitään olemassa olevista tila- ja mekanismiratkaisuista sekä omista ideoistani. Yhteistyöyritykseltä sain lisäksi Svenskt Marintekniskt – forumin ja Kvinnor på sjön – verkoston tekemän tutkimuksen naispurjehtijoista. Tutkimustulokset vahvistivat haastatteluissa saamiani tuloksia.

1.3 Toimeksiantaja KymiDesign & Business

KymiDesign & Business on Kymenlaakson ammattikorkeakouluun kuuluva muotoilun ja viestinnän sekä liiketoiminnan yrityspalveluyksikkö. KymiDesign & Business on perustettu tuomaan yhteyden koulutuksen, tutkimuksen sekä yritysmaailman välille. Yrityksessä työskenteleekin opiskelijoita erilaisissa projekteissa opintojensa ja valmistumisensa aikana. Toiminnan avulla opiskelijoille avautuu jo opintojensa aikana mahdollisuus luoda kontakteja eri alojen yrityksiin sekä mahdollisesti myös työllistyä valmistumisensa jälkeen. KymiDesign & Business antaa konkreettisia, monipuolisia muotoilu-, viestintä-, tutkimus- ja tuotekehityspalveluita yrityksille. Toiminnan tavoitteena on yritysmäisen toimintatavan saavuttaminen. Yritys tarjoaa koko projektin hallintaa, erikoisosaimista, joustavia toimintatapoja ja uusia työmenetelmiä. Toimintatavoillaan Ky-

miDesign & Business pystyy vastaamaan nykyaikaiseen tuotekehitys- ja liiketoiminnan vaatimukseen. (KymiDesign & Businessin esite 9.4.2009.)

1.4 Yhteistyöyritys Finngulf Yachts OY

Yhteistyöyritys Finngulf Yachts Oy on perustettu vuonna 1981, perustajana toimi Stig Norbland. Veneet on tehty vastaamaan pohjoisten asiakkaitten vaatimustasoa ja tarpeita. Finngulf tekee purjeveneitä purjehtijoille, jotka haluavat purjehtia paitsi nopeasti, niin myös mukavasti ja turvallisesti perheen kanssa. Jokainen purjevene on valmistettu käsityönä. Erityisesti suuremmat mallit räätälöidään asiakkaan omien toiveitten mukaisiksi. Finngulf-veneet valmistetaan Virossa, Saarenmaalla Saare Paatilla. Veneet suunnitellaan Suomessa, Lauttasaaren toimistossa. Tulevaisuudessa yritys haluaa suunnata veneitään yhä kansainvälisemmille asiakaskunnille. (Finngulfin kotisivut, 19.3.2009 ja Kurten, A. sähköpostitiedonanto, Finngulf 29.9.2009.)



1.5 TULVA-hanke

TULVA-hanke on osa Tekesin (teknologian kehittämiskeskus) Vene-ohjelmaa, jossa KymiDesign & Business on mukana. Vene-ohjelmassa keskeisintä on hyödyntää venealan yritysten, alihankkijoiden, tutkimuslaitosten ja korkeakoulujen yhteistä osaamista. (Tekes 2.12.2009.)

TULVA-hankkeen tarkoituksena on tutkia, miten aistiergonomiaa voidaan toteuttaa veneteollisuudessa. Hanke etsii yhteistyökumppaneidensa kanssa nykyisestä venetuotannosta kohteita, joita voisi jatkokehittää aistiergonomisesti. Ne voivat liittyä esimerkiksi pienosien valmistukseen, sisustuselementtien toteutukseen tai tuotteiden muotoiluun ja suunnitteluun. Hankkeen tavoitteena on saada uusia innovaatioita veneisiin, tuotteisiin, valmistukseen ja yleisesti veneilyyn liittyviin seikkoihin. (Tekes 2.12.2009.)

2. TUTKIMUSMENETELMÄT

2.1 Ohjaava analyysi

Työn keskeisenä menetelmänä käytettiin ohjaavaa analyysiä, joka selvittää, millainen tuote on ja millainen sen pitäisi olla. Ohjaavassa menetelmässä kerätään ensin tietoa vanhasta tuotteesta, määritellään, mitä halutaan muuttaa tai lisätä, ja kootaan sitten yksityiskohtaisia ehdotuksia kehitelystä tuotteesta. Tärkeää on kartoittaa tuotteen vaatimukset, ongelmat ja hyvät puolet, ja sen jälkeen soveltaa saatuja tietoja projektissa. (Tuote ja tieto, tietoa ohjaavan analyysin menetelmästä 13.10.2009.)

2.2 Ohjaava tutkimus

Ohjaavan tutkimuksen tavoitteena ei ole vain tutkia asioita, vaan myös selvittää, millä tavoin kohdetta voidaan parantaa. Jos hankkeeseen sisältyy vaatimus suunnitella muutoksiin tarvittavat toimenpiteet, on ollut tapana erottaa kaksi ohjaavaa tutkimusta. Ohjaava yleinen tutkimus voi sisältää mm. suunnittelua varten ohjeita, suosituksia, standardeja, laskutoimituksia ja muita apuvälineitä kohteen parantamiseksi. Tämä ei vielä kuitenkaan välttämättä sisällä mitään käytännön toimia. Ohjaava tapaustutkimus sitä vastoin tutkii keinoja, joilla kohdetta voitaisiin parantaa. Tällaisia keinoja ovat esimerkiksi poistaa jokin ongelma ihmisen arkielämästä tai työstä, kehittämällä asiaa tai tuotetta. Yleensä tutkimus jatkuu näiden toimenpiteiden toteuttamisena. (Tuote ja tieto, tietoa ohjaavan analyysin menetelmästä 13.10.2009.)

2.3 Ohjaavan analyysin lähtökohdat

- A) Lähtökohtana on selvittää kehitettävän asian nykyisen tilanteen kehittämistarve. Lopuksi tehdään ehdotus, miten ongelmat tai heikkoudet voidaan korjata. Tämä menetelmä säilyttää nykytilanteen käyttökelpoiset osat ja uusii vain välttämättömän.
- B) Joskus hankkeessa tavoiteltu asia on jo toteutettu ainakin osittain jossakin muualla, ja tavoitteeksi otetaan sen hyvien puolien toteuttaminen omassa

työssä. Tämä voidaan saada aikaan joko parantamalla ja poistamalla olemassa olevan asian heikkouksia, tai toisinaan voidaan kehittää kokonaan uusi vastaava, mutta paranneltu kohde tai prosessi. Joka tapauksessa tämä valmiina oleva tapaus, eli esikuva, voidaan ottaa ohjaavan analyysin lähtökohdaksi. Analyysin looginen kulku on kaikissa tapauksissa varsin samanlainen kuin kohdan ”A”. Erona on vain, että lähtökohdaksi kelpaavia esikuvia voi olla useita; tällöin analyysin tavoitteeksi tulee niiden hyvien puolien yhdistäminen.

- C) Kolmas usein käytetty lähtökohta on asioiden ihannetilän määrittely, mikä voi pohjautua intressiryhmien antamiin ohjeisiin ja myös tiedossa oleviin käytännön rajoituksiin ja yleisiin tavoitteisiin, joihin ehdotuksen pitää sopeutua. Tätä menetelmää voidaan käyttää, kun ei ole nähtävissä mitään valmista lähtökohtaa tai esikuvaa, josta uusi ratkaisu voitaisiin kehittää. Mutta tämä menetelmä sopii myös muita lähestymistapoja (”A” ja ”B”) täydentämään. (Tuote ja tieto, tietoa ohjaavan analyysin menetelmästä 13.10.2009.)

On myös mahdollista soveltaa kahta tai kaikkia kolmea lähestymistapaa rinnakkain, tukemaan laadittavaa ehdotusta. Joka tapauksessa ohjaavan analyysin loppuvaiheena on yksityiskohtaisen ehdotuksen valmistelu, joka sisältää ehdotusluonnoksen ja tämän ehdotuksen arvioinnin, mikäli mahdollista, intressiryhmien toimesta tai ainakin näkökulman mukaan. (Tuote ja tieto, tietoa ohjaavan analyysin menetelmästä 13.10.2009.)

3. KÄYTETTY TEKSTI- JA KUVAMATERIAALI

3.1 Veneily ja purjehdus

Harrasteveneily on koko perheelle soveltuva luontoliikuntamuoto. Veneily on sopiva harrastus lähes kenelle tahansa. Veneitä on monenlaisia ja -kokoisia, joten jokaiselle löytyy sopiva tapa harrastaa veneilyä. (Veneilyliitto 22.4.2009.)

On kuitenkin hyvä muistaa, että veneily vaatii osaamista ja ymmärrystä sekä oikeat välineet. Veneily ei ole vain nuorten harrastus, vaan se soveltuu myös vanhemman väestön virkistäytymismuodoksi. Suurin osa veneilyn harrastajista on matka- ja retkiveneilijöitä. Pienemmillä retkiveneillä tehdään lyhyitä matkoja lähisaaristoon, lähinnä muutamaksi tunniksi tai pariksi päiväksi. Suuremmilla ja paremmin varustelluilla matkaveneillä suunnistetaan lomamatkoille ja joissakin tapauksissa matkalla saatetaan viipyä jopa vuosia. Harrastukseen käytettävä vene voi olla melkein millainen tahansa. Veneen koon, nopeuden ja varustuksen jokainen valitsee omien mieltymystensä, tarpeidensa ja kukkaronsa mukaan. Usein aloitetaan pienehköllä ja siirrytään sitten isompaan, kun lähivesistöt ovat tulleet tutuiksi ja taidot karttuneet. Sen jälkeen suunnistetaan kaukaisemmille vesille. (Veneilyliitto 22.4.2009.)

Olosuhteet matka- ja retkiveneilyn harrastamiseen ovat Suomessa todella otolliset. Rannikko, saaristo ja laajat sisävesialueet ovat kuin luotuja veneilyn harrastamiseen. Veneilyn voi myös siirtää helposti sisävesiltä merelle tai päinvastoin. Suojattomat rannikot, vuorovesi- tai muut virtaukset eivätkä kovat myrskyt ole myöskään rajoittamassa veneilyä Suomessa. (Veneilyliitto 22.4.2009.)

Purjehtiminen sopii jopa eri tavoin vammautuneille ihmisille. Liikunta-, kuulo- ja näkövammaiset sekä erilaiset kehitysvammaiset voivat osallistua purjehtimiseen monissa erilaisissa veneissä, joihin on tehty tarvittavat lisävarustelut. Vammaismiehistöt ovat kilpailleet ammattimiehistöjä vastaan menestyksellä arvostetussa kilpailuissa. Sokea Geoffrey Hilton-Barber purjehti ensimmäisenä sokeana yksin yli valtameren vuonna 1998. (Sleight 2001,17.)

3.2 Purjehduksen historia lyhyesti

Entisajan merenkulkijat pitäisivät tämän päivän purjehtijoiden harrastepurjehtimista pätkähulluna ja tarpeettomana. Ennen merelle lähdettiin vain, koska se oli ainut mahdollisuus päästä merten takaisin maihin. Purjehtien hoidettiin maailman kauppaa, tutkimusmatkoja ja valloituksia, ja siten pystyttiin kasvatamaan suurten valtioiden vaurautta ja mahtia. Laivastot olivat suurten valtakuntien tukijalkoja. (Sleight 2001, 10.)

Ympäri maailmaa eri kansat kehittivät omia ratkaisujaan purjeisiin ja veneisiin, jotta ne kestäisivät ihmiset ja raskaat lastit pitkillä matkoilla. Viikinkilaivat kulkivat tuhansia merimaileja soutuvoimalla ja yksinkertaisen, neliönmallisen purjeen avulla. Neliön mallisesta rikistä tuli Euroopassa hyvin yleinen, mutta sillä ei voinut purjehtia kuin myötätuuleen. Arabialaiset sitä vastoin käyttivät kolmikulmaisia purjeita. Ne olivat tehokkaita, sillä niillä pystyi purjehtimaan vastatuuleen ja ne olivat paljon nopeampia kuin neliöpurjeelliset. Kolmiopurjeiset veneet tarvitsivat suuren miehistön, mikä ei ollut ongelma Arabiassa, missä työvoimaa oli paljon ja se oli halpaa. Kiinalaisilla oli loggertipurje, jota yleisemmin kutsutaan džonkkitakilaksi. Sellaisessa veneessä oli lyhyt masto ja kudotut purjeet, jotka oli jäykistetty pitkillä bambulatoilla. Ne olivat melko suorituskykyisiä, yksinkertaisia käyttää, helppoja korjata eikä vaatineet suurta miehistöä. (Sleight 2001, 10.)

Yleensä rakennusmateriaaleina käytettiin puuta kaiken tyyppisissä veneissä. Jos puuta ei ollut saatavilla, keksittiin toisia rakennusmateriaaleja, kuten esimerkiksi punottu kaisla. Kun rauta ja teräs keksittiin ja ne alkoivat kehittyä, laivoihin voitiin rakentaa halvempia ja vahvempia runkoja. (Sleight 2001, 12.)

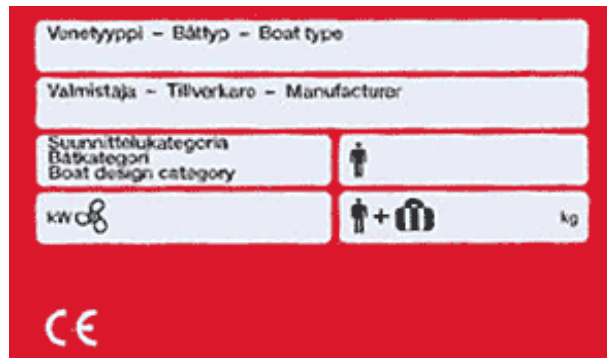
Pikkuhiljaa veneet alkoivat kehittyä palvelemaan kunkin omaa käyttötarkoitusta, kalastukseen, sotalaivoiksi ja kauppalaivoiksi. Satoja venetyyppejä kehittyi ja ne suunniteltiin vastaamaan parhaiten paikallisia olosuhteita. Purjelaivojen suunnittelun mestarinäytös oli 1800-luvun klipperit, jotka lyhensivät pitkien reittien purjehdusaikoja. Ne suunniteltiin ja rakennettiin nopeiksi, ja ne kilpaili-

vat keskenään pitkillä valtamerimatkoilla ehtiäkseen ensimmäisenä Euroopan markkinoille myymään villa- ja teelasteja. (Sleight 2001, 12.)

Purjealusta ja jahtia tarkoittavat sanat ”yacht” ja ”yachting” tulevat hollannin kielen sanasta jaghen. Kaikkia nopeita ja kevyitä kauppa-, sota- ja huvialuksia kutsuttiin jaghteneiksi 1500-luvun lopulla. Huvipurjehduksen alkuperämaana pidetään Hollantia. Sen kauppalaivasto tuki Euroopan vakainta valtionaloutta, ja sen kaupankäynti ulottui Afrikkaan, Intiaan ja Kaukoitään. Oltuaan Alankomaissa maanpaossa Englannin kuningas Kaarle II toi vuonna 1660 15,8-metrinen hollantilaispurjevene Maryn Englantiin. Veneen innoittamana englantilaiset veneenrakentajatkin alkoivat panostamaan venesuunnitteluun. Veneiden kehittelyn yleistyttyä alettiin pitää myös todellisia purjehduskisoja. Maailman ensimmäinen purjehdusseura perustettiin Irlannissa vuoden 1720 paikkeilla. Avomeripurjehdus pienveneillä alkoi kehittyä 1800-luvun puolenvälin paikkeilla. Amerikkalainen Joshua Slocumb oli ensimmäinen, joka purjehti yksin maapallon ympäri 10,1-metrillä Spray-veneellä vuonna 1898. Nykyaikainen purjehdus, jonka me tunnemme, alkoi kehittyä toisen maailmansodan jälkeen. (Sleight 2001, 12–14.)

3.3 Purjeveneiden luokittelu

Loma- ja matkapurjehdukseen tarkoitetut purjeveneet voidaan jakaa karkeasti neljään ryhmään: suojaisilla vesillä käytettävät, rannikko- tai saaristovesillä käytettävät, avomerelle tarkoitetut ja valtamerille soveltuvat purret. Myös EU:n huvivenedirektiivissä veneet on luokiteltu vastaavanlaisiin ryhmiin. Näitten ryhmien tarkoitus on selvittää veneiden pääasiallinen käyttöalue, joka määrittää erilaisia vaatimuksia purren turvallisuuden, merikelpoisuuden, rakenteen ja varustelun suhteen. Veneen kategorian näkee CE -merkistä, joka on oltava jokaisessa myytävässä uudessa 2,5–24 m pitkässä huviveneessä. Merkinnät eivät kuitenkaan rajoita veneen käyttöä millään tavalla, vaan viime kädessä kippari tekee päätöksen, millä veneellä mihinkin keliin lähtee. Huvivenedirektiivin eli CE-merkinnän vaatimukset koskevat veneen rakenteellista turvallisuutta mm. lujuutta, vakautta sekä kelluvuutta. Vaatimukset koskevat myös päästöjä ja palotorjuntaa. (Veneilyharrastajien tietopankki 15.4.2009.)



Kuva 1. CE-merkki täytyy löytyä jokaisesta uudesta 2,5-24 m pitkistä huviveneistä.

Veneiden suunnitteluluokat ovat A Valtameri, B Avomeri, C Rannikko ja D Suojaisat vedet. Tiukimmat vaatimukset täyttävät A- luokan veneet, jotka ovat tarkoitettuja valtamerioloihin kestämaan jopa yli 17 metriä sekunnissa puhaltavaa tuulta ja yli nelimetrisiä aaltoja. B-luokan veneet kestävät navakasta kovaan tuuleen, C-luokan kohtalaisesta navakkaan tuuleen ja D-luokan veneet eivät ole tarkoitettu yli 5,5 m/s tuuleen. Veneen luokitus on merkitty CE-kilven lisäksi käyttäjän käsikirjaan. (Veneilyharrastajien tietopankki 15.4.2009.)

Työni kohde, Finnulfen 43-jalkainen matkapurjevere, on sertifioitu luokkaan A eli valtameripuriksi. Luokka edellyttää edellä mainittujen seikkojen lisäksi, että asumistilojen tuuletukseen on kiinnitetty erityistä huomiota, koska lomapurjehduksella voidaan liikkua lämpimillä vesillä tai jopa kostean trooppisissa olosuhteissa. Tuuletukseen kelpaa satamaoloissa kattoluukku, etenkin jos niihin on viritetty tuulta ohjaavat ”windseekerit”. Merellä ollessa veneessä on kuitenkin oltava vesitiiviit tuuletusventtiilit. (Venealan Keskusliitto 14.4.2009.)

Moottorin toimivuus ei ole kovin suuri vaatimus, mikäli veneessä on erillinen sähköä tuottava aggregaatti. Vaikka purren eri mukavuudet rakentuvat juuri sähkönsaannin ympärille, on varauduttava selviämään myös ilman sähköä. Suunnistuskin onnistuu vaivattomasti valtamerellä GPS:n toimintakaudella, mutta myös tämä edellyttää sähkönsaannin. Välttämättömien suunnistuslaitteiden energiansaanti kannattaa varmistaa esimerkiksi aurinkopaneelilla tai pienellä tuulivoimalla. (Venealan Keskusliitto 15.4.2009.)

Valtameripursien turvallisuuslaitteisiin kuuluu pelastuslautan lisäksi automaattinen hätäsanomalähetin EPIRB. Melkein jokaisessa valtameripurrossa on joko autopilotti tai tuuliperäsin, tai sitten molemmat. (Venealan Keskusliitto 15.4.2009.)

Vertailun vuoksi mainittakoon, että esim. suojaisien vesien, eli luokan D veneet, ovat pienimmästä päästä olevia veneitä, jolla tehdään yleensä vain päivä matkoja. Niissä on usein nostoköli, joten niitä on helppo liikutella purjehdusalueilta toiselle sekä säilyttää purjehduskausien välillä vaikka omalla takapihalla, myös kaadettava masto helpottaa kuljetusta. Tällaiset pikk veneet ovat nopeita liikkeissään ja herkkiä puuskittaiselle tuulelle. Ne sopivat parhaiten urheilullisille nuorille purjehtijoille. Veneessä on usein vain yksi kajuutta ja sen mukavuus on teltta majoituksen tasoa. Pienen retkiveneen turvallisuus vaatimuksiin kuuluu kelluvuus, vesitiiviit säilytystilat asumistarvikkeille ja mieluiten itse tyhjentyvä avotila. (Venealan Keskusliitto 11.11.2009.)

Rannikkopurret, eli luokan C veneet, ovat tarkoitettu lähinnä saaristo purjehtimiseen, mutta niillä voidaan tehdä pitkiäkin matkoja myös avomerellä, jos sää pysyy kohtuullisen hyvänä. Veneen kone tulisi olla niin tehokas että sillä pysyisi ajamaan suojaisimmille vesille nopeasti kaikissa olosuhteissa. Veneessä on myös oltava toimiva varaohjausjärjestelmä. (Venealan Keskusliitto 11.11.2009.)

4. TILAT JA ASETTELU

Veneen tilat jakautuvat oleskelutilaan (salonki), keittiöön (pentteri), saniteettitilaan ja nukkumatilaan (kajuutta). Käytännöllisyyskijät, rungon rakenne, koko ja käyttötarkoitus määrittelevät tilojen asettelun ja lukumäärän veneessä. (Salo 2006, 34.)

Tilojen suunnittelussa painopisteen määrää pitkälti käyttäjäkunnat ja millaiseen käyttöön he veneen haluavat. Suunnittelussa on otettava huomioon myös eri käyttäjäkuntien ominaistarpeet. Esimerkiksi käyttäjien ikääntyminen ja näin ollen fyysisten ominaisuuksien rajoittuneisuus, ovat seikkoja jotka kannattaa ottaa huomioon, jotta veneily olisi mahdollisimman pitkäaikainen harrastus. Tilojen tulee olla toimivia ja turvallisia tietysti jokaiselle käyttäjäkunnille, mutta lapsiperheiden veneissä on huomioitava myös pienet käyttäjät. Tilan järjestelemisessä tulee ottaa huomioon lasten pukeminen ja varata sille käytännöllinen tila ovi-aukon lähetyviltä. Lapsiperheen veneessä on otettava huomioon, että myös lapset saavat tukea veneen heiluessa. Yleensä suurin osa tukitangoista ja kahvoista on niin korkealla, etteivät lapset ylety niihin. (Naispurjehtija (2.) haastattelu 17.11.2009.)

Tiloja ja niiden asetteluja tutkiessani, olen keskittynyt nimenomaan 35–45-jalkaisiin matkapurjeveneisiin. Tässä vaiheessa kuitenkin huomauttaisin, että purjeveneen luokittelu matkapurjeveneeksi ei määrittele niinkään sisätilojen rakennetta, vaan standardi koskee lähinnä veneen teknistä ja rakenteellista suorituskykyä, näin ollen matkapurjeveneet voivat olla hyvin eritasoisesti varusteltuja. Tekstissä viitataan Salon opinnäytetyöhön, sekä Sleightin teokseen, mutta samoja tietoja havaitsin myös muissa lähteissä.

4.1 Kajuutat

Kajuutat eli makuupaikat, jakaantuvat etu- ja takakajuuttoihin. Veneen etuosaan sijoitetaan yleensä yksi nukkumatila, koska varsinkin lattiatila on todella kapea, joten sinne olisi vaikea sijoittaa mitään muuta järkevästi. Veneen takaosaan sijoitetaan yleensä yksi tai useampi kajuutta, koska se on melko matala tila ylä-

puolella olevan istumasyvennyksen takia. Nukkumapaikka on käytännöllistä sijoittaa tällaiseen paikkaan, koska nukkuessa tilaa tarvitaan enemmän vaaka kuin pystysuunnassa. (Salo 2006, 35–36.)

Kajuuttoja on isoissa purjeverneissä yleensä kahdesta kolmeen. Kahden kajuutan veneessä yöpymistiloja on neljästä kuuteen sen mukaan, onko salongin sohva-ryhmä mahdollista muuntaa yöpymiskäyttöön. Kaksikajuuttaisen veneen perään jää varasto- ja säilytystilaa kolmekajuuttaista enemmän. Kolmen kajuutan ratkaisuun mahtuu yöpymään kuudesta kahdeksaan tai jossain tapauksessa yhdeksänkin.

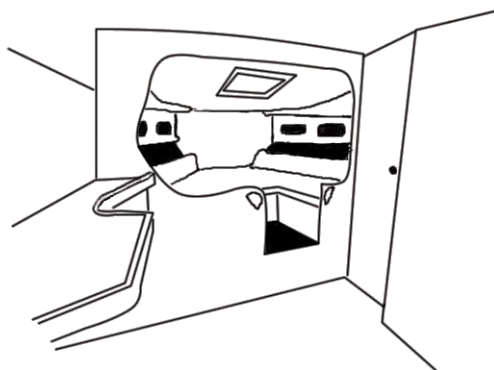
Kajuuttojen määrä riippuu siitä, mihin tarkoitukseen ja kenelle vene suunnataan, myös veneen koko määrittää luonnollisesti kajuuttojen määrän. Päivämatkoihin nukkumatiloihin ei tarvitse kaikille kyydissä oleville ja onkin parempi panostaa käytännöllisiin ja tilaviin oleskelutiloihin. Kaksikajuuttainen ratkaisu sopii esimerkiksi keski-ikäiselle pariskunnalle, jotka pääsääntöisesti purjehtivat kahdestaan. Heidän mukanaan saattaa toisinaan olla ystäväpariskunta tai lapsenlapsia, mutta pääsääntöisesti he yöpyvät veneessä kahdestaan. Näin ollen heille riittää kaksi kajuuttia ja veneestä vapautuu kaivattua säilytystilaa enemmän, koska sitä he tarvitsevat tehdessään viikonloppumatkoja tai viettäessään veneessä joskus koko kesänkin. Kolmen kajuutan venettä sen sijaan käyttävät mielellään esimerkiksi lapsiperheet. Veneessä saattaa olla toisinaan mukana lapsien kavereita tai ystäväperhe. He tekevät päiväretkiä tai korkeintaan viikonlopun mittaisia matkoja. (Salo 2006, 17–18.) Totta kai kolmannen kajuutan ollessa vapaana tilaa voi käyttää kevyen tavarain säilytykseenkin. Todellisuudessa kajuuttojen määrään eniten vaikuttaa kuitenkin perheen taloudellinen tila. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.)

Etukajuutoissa olisi hyvä olla myös penkki helpottamassa pukeutumista, koska sänky on usein liian korkea istumiseen. Mikäli sänky laskettaisiin istumakorkeuteen, sen koko pienenesi merkittävästi rungon muodon takia. (Salo 2006, 44–45.)

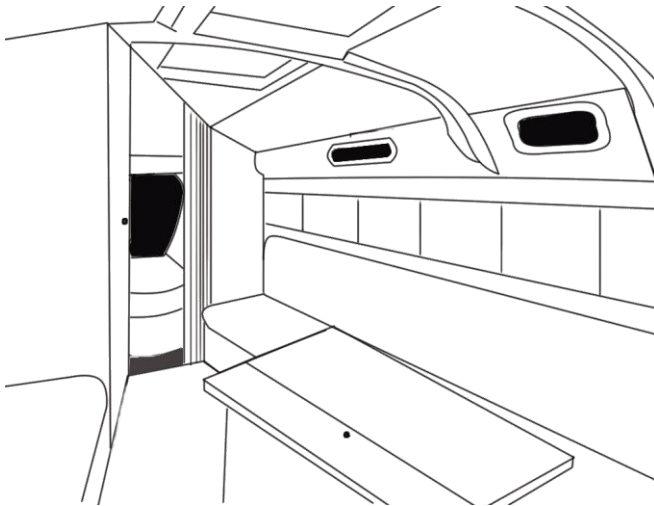
4.1.1 Omat kehitysideat

Etukajuuttaa miettiessäni ensimmäisenä mieleeni tuli, että haluaisin poistaa etukajuutan ja salongin väliseinän tai laajentaa oviaukkoa (*kuva 2*). Jos veneessä yleensä yöpyisi vain yksi pariskunta, yksin tai lastensa kanssa, väliseinä olisi mielestäni turha. Näin kajuutan tilan voisi hyödyntää myös salongin tilana ja näin istumapaikkoja saataisiin lisää. Mielestäni pienestä tilasta olisi parempi karsia kaikki turhat väliseinät ja ovet, koska ne luovat sokkeloisen ja ahtaan tunnelman.

Käyttäjät eivät kuitenkaan nähneet miellyttävänä ratkaisuna poistaa seinää kokonaan, sillä veneessä saattaa toisinaan yöpyä useampiakin ihmisiä ja tällöin myös yksityisyyttä kaivataan. (Naispurjehtijoiden (1., 2., 3., 4.) haastattelut 22.10–20.11.2009.) Ratkaisuna ehdotin seinän tilalle asennettavaa liuku- tai haitariovea. Myös modernia, tummennettavaa lasiseinää harkitsin, mutta veneiden sähkökapasiteetti on rajallinen, joten tämä vaatisi ylimääräistä virtalähdettä. (Naispurjehtijan (1.) haastattelu 22.10.2009.) Pieni seinän pätkä tai säilytyskaappi voidaan jättää tilojen väliin, koska säilytystilaa ei koskaan ole liikaa. Haitariovia voisi pitää auki päivällä ja tällöin tulisi tilan tuntua enemmän. Kun kaivataan yksityisyyttä tai halutaan muuten rajata tilaa, oven voisi sulkea kätevästi (*kuva 3*).

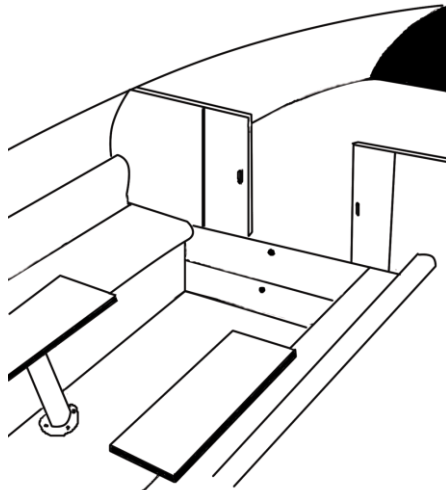


Kuva 2. Jos etukajuutan ja salongin välinen seinä poistettaisiin, se voisi näyttää esimerkiksi tältä.



Kuva3. Haitariovea voisi pitää päivällä auki, jolloin saataisiin tilan tuntua enemmän. (Muokattu Finngulfin 43-jalkaisen veneen kuvasta).

Hahmottelin myös ideaa etukajuutasta, joka pienennettäisiin kattamaan vain nukkumatilan, jolloin sängystä tulisi lisää istumatilaa salonkiin (*kuva 4*). Tutkiessani asiaa kuitenkin pidemmälle ja tehtyäni käyttäjien haastatteluja totesin, ettei kajuuttojen lattiatilaa voi kokonaan karsia pois. Tila on tarkoitettu pukemista varten ja veneen käytännöllinen käyttö kärsisi, jos tätä tilaa ei olisi. (Naispurjehtijoiden (1., 2., 3., 4.) haastattelut 22.10–20.11.2009.)



Kuva 4. Etukajuutta, jossa on vain nukkumatila.

Purjehtijat pitivät haitari- tai liukuovia varteenotettavana vaihtoehtona myös takakajuuttojen oviksi edellyttäen, että ne ovat tukevaa tekoa ja toimivat myös merenkäynnissä. (Naispurjehtija (3.) haastattelu 19.11.2009.) Ennen kuin haitariovia voisi käyttää veneissä, tulisi kuitenkin ratkaista muutama esiin tullut ongelma. Auki olevan oven tulisi mahtua kokonaan seinän sisään, koska kovassa merenkäynnissä ovi ei varmasti tulisi kestäämään sitä vasten nojautumista. Kiskot, joita pitkin ovi liikkuisi, tulisi suojata jotenkin, jottei sinne menisi roskia ja estäisi ovea toimimasta. Oveen tulisi lisäksi suunnitella toimiva mekanismi, jolla se pysyisi kiinni tai vastaavasti auki kovassa merenkäynnissä. (Naispurjehtijan (2.) haastattelu 17.11.2009.) Haitari- tai veto-ovet eivät käyttäjien mielestä ole esteettisesti yhtä tyylikkäitä kuin tavalliset ovet ja jonkin verran varmasti äänekkäämpiäkin. Toisaalta haitariovien etu on, että niitä voisi pitää päivällä auki, eivätkä avonaiset ovet silti olisi tiellä. Haitari- ja liukuovet edellyttäisi lisäksi riittävästi suoraa kattolinjaa ja ainakin takakajuuttojen ovina se voi muodostua ongelmaksi yläpuolella olevan istumasyvennyksen takia. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.)

Kajuuttojen patjat kostuvat purjehtijoiden mukaan helposti kosteassa ilmanalassa ja patjat pitäisi saada tuuletettua jotenkin. Koska kajuuttojen patjat eivät muutenkaan käyttäjähaastattelun mukaan ole kovin mukavia nukkumiseen, voisi sijauspatja olla ratkaisu molempiin ongelmiin, sillä sen saisi kannettua ulos tuulettumaan parhaiten. (Naispurjehtijan (4.) haastattelu 20.11.2009.) Käyttäjät toivoivat myös, että kajuuttojen sängyn vieressä olisi laskutilaa pientavaroille. (Naispurjehtijan (2.) haastattelu 17.11.2009.) Sängyn reunalla voisi kulkea kuvan kaltainen korkealaitainen hylly (*kuva 5*).



Kuva 5. Tavarat pysyvät hyvin korkealaitaisessa hyllyssä.

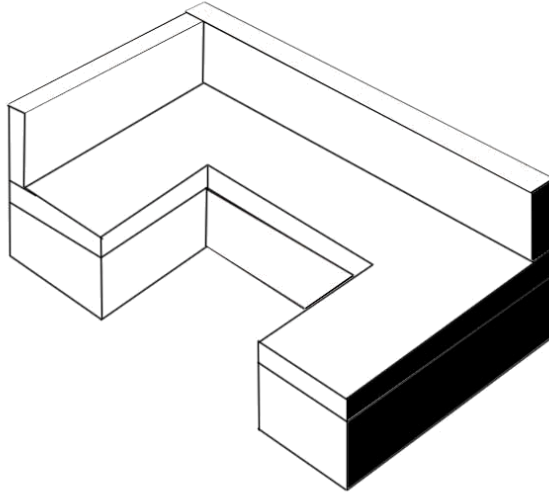
4.2 Salonki

Salonki eli oleskelutila sijoittuu veneen keskikohtaan, koska se on veneen vakain ja valoisin kohta. Salonki on monitoimipaikka, jota käytetään oleskelun ohella myös ruokailuun ja matkustajia ollessa enemmän mahdollisesti myös yöpymiseen. Oleskelutila lienee sisätilojen keskeisin paikka, jossa kaikki käyttäjäkunnat viettävät aikaansa kuka mitenkin.

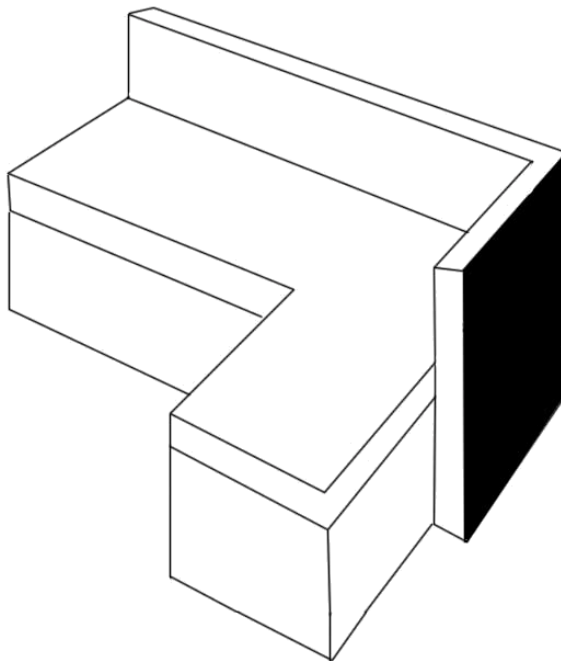
Salonki on veneen suurin sisätila ja siellä pitää olla riittävästi kädensijoja eri korkeuksilla. Tukia tulee olla niin, että niistä saa tukea istuviltan, seisoviltan, sekä lapset että aikuiset. Hyvä valaistus ja ilmanvaihto parantavat salongin käyttömukavuutta. Ikkunoista ja kattoikkunoista saadaan salonkiin luonnonvaloa. Veneen ilma vaihtuu luukkujen ja avattavien tuuletusaukkojen sekä vedenpitävien venttiilien kautta. (Sleight 2001, 161.)

Haastavinta tämän tilan suunnittelussa on sen käyttötarkoitusten monipuolisuus. Lisäksi se on tärkein osa venettä ja sen käytännöllisyys ratkaisee osaltaan matkustusmukavuuden. Tekniset ratkaisut ovat merkittävä apu tilan toimivuuden kannalta. Hyvää salonkia voi muunnella eri käyttötarkoituksiin parhaiten sopivaksi, esimerkiksi erilaisilla pöytä ja sohvaryhmä ratkaisuilla. Käyttäjahaastattelussa ilmeni, että U:n muotoinen sohvaryhmä koetaan muodoltaan kaikkein parhaana, koska näin kaikki matkustajat näkevät toisensa ja voivat paremmin keskustella keskenään (*kuva 6*). (Naispurjehtijan (3.) haastattelu 19.11.2009.)

Myös L:n muotoinen sohva on tähän tarkoitukseen sopiva, mikäli U:n muotoinen sohva ei jostain syystä sovi tilaan (*kuva 7*).



Kuva 6. U:n muotoinen sohva on ihanteellinen isommalla seurueella iltaa istuessa.



Kuva 7. L:n muotoinen sohva on lähes yhtä hyvä ratkaisu kuin U:n muotoinenkin.

4.2.1 Omat kehitysideat

Kuten jo luvussa 4.1.1 kerroin, aluksi ajattelin, että etukajuutta ja salonki koostuisivat samasta tilasta. Käyttäjähastattelussa kuitenkin ilmeni, että yksityisyys on tärkeämpi seikka kuin lisätila salongissa, joiden yleensä kuitenkin koetaan olevan riittävän kokoisia. Niinpä mielestäni tärkeintä onkin kiinnittää huomiota sohvaryhmän ergonomiaan ja yleiseen käytännöllisyyteen. Sohvapöydän leveyttä tulisi pystyä säätämään vaivatta, koska pöytä toimii sekä sohva-, että ruokapöytänä. Pöydän tulee olla myös tukeva, koska siitä otetaan usein tukea veneen keinuessa. Pöydässä tulisi olla myös korkeat laidat ja syvennykset mukeille ja pulloille, jotta tavarat pysyisivät paikoillaan myös matkan aikana.

Lapsiperheiden veneissä tulisi huomioida lasten ulkovaatteiden pukeminen ja riisuminen. (Naispurjehtijan (3.) haastattelu 19.11.2009.) Osa sohvasta voisi olla divaanimainen, jolloin se palvelisi istumapaikkana myös ulosmeno väylän läheisyydessä ja lapsen voisi pukea siinä istuen.

Navigointipöytä on oikeastaan myös osa salonkia. Nykyään kun teknologia on kehittynyt ja kaikki kartat ovat tietokoneella, navigointipöydän ei välttämättä tarvitse enää olla kovin suuri. Toisaalta veneestä on löydettävä myös paperinen merikartta, jolla täytyy olla oma säilytystilansa. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.) Navigointipöydän luokse sijoittuu usein myös veneen muu elektroniikka, kuten veneen hallinta- ja musiikkilaitteet. Pöydän suunnan tulisi olla niin, että sen ääressä istutaan kasvot menosuuntaan päin, tuolilla pysyy näin parhaiten. Navigointipöydän ääressä ei välttämättä istuta kovin useasti, eikä kauaa, joten käyttäisin sen tuolina esim. venemessuilla 2009 näkemääni penkkiratkaisua, jonka saa käytön jälkeen työnnettyä kaappiin pois edestä (kuva 8). Mikäli tila sallii, asentaisin navigointipöydän tilaan paikan takeille, koska siinä ne olisivat vähiten tiellä.



Kuva 8. Käytön jälkeen apupenkin voi työntää kaappiin pois tieltä.

4.3 Pentteri

Keittiö eli pentteri on salongin ohella osa oleskelutilaa. Tila sijoittuu salongin tapaan veneen keskiosaan, koska se on korkein ja levein kohta veneessä. Siinä osassa venettä on matkan aikana myös kaikkein vakainta. Suunnittelussa on otettava huomioon käytännöllisyys ja turvallisuus. U:n muotoinen pentteriä on suosittu veneissä, joilla tehdään pitkiä matkoja, koska siten ruoan valmistaja saa parhaiten tukea ympäriltään. (Salo 2006, 37.) Joskus pentteri on sijoitettu kyljen suuntaisesti eli linjastopentteriksi, veneen keskikohtaan, jolloin tukea on saatavilla joko sohvaryhmästä (*kuva 9*), jolloin kulku etukajuuttaan tosin ahtautuu merkittävästi, tai esim. tukikahvoista pentterin reunasta. On myös mahdollista kiinnittää itsensä eräänlaisella ”turvavyöllä” pentterin reunaan kiinni, jolloin molemmat kädet vapautuvat käyttöön. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.)



Kuva 9. Linjastopentteri on ihanteellinen ratkaisu, mikäli sitä ei tarvitse käyttää matkan aikana.

Merellä liikuttaessa pentterin työtasoissa tulisi olla tarpeeksi korkeat laidat, jotta tavarat eivät pääsisi liukumaan lattialle (*kuva 10*). Pöytätilaa on myös oltava riittävästi ruoan valmistukseen. Lieden olisi hyvä olla kardaaniripusteinen, jotta se pysyy suorassa veneen kallistuessa, mutta se tulisi tarvittaessa saada myös lukittua paikoilleen. (Sleight 2001, 158.)



Kuva 10. Pentterissä tulisi olla riittävän korkeat laidat, jotta tavarat eivät tipu lattialle.

Veneissä käytetään yleensä kaasulietettä ja -jääkaappia. Lieteen on mahdollista kiinnittää tukiraudat ja kiinnikkeet, joilla astiat pysyvät matkan aikana liedellä. Lieden edessä pitäisi olla myös turvakaide, jottei kokki kaadu kuumalle liedelle (*kuva 11*).



Kuva 11. Lieden edessä olevasta kaiteesta saa matkan aikana otettua tukea, lisäksi se suojaa kaatumasta hellan päälle.

Jos venettä käytetään pidemmällä matkoilla, on oltava riittävästi sekä kylmää että kuivaa säilytystilaa ruokatarvikkeille (*kuva 12*). Veneeltä vaaditaan tuolloin myös tasokkaampi keittiövarustus (Sleight 2001, 158–160.)

Kylmälaitteiden käyttöä helpottaa, jos niissä on hyllyjä tai koreja, jottei kaikkia tavaroita tarvitsisi nostella yksitellen ulos, jos tarvitsee jotain kaapin pohjalta. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.)



Kuva 12. Pitkiä matkoja purjehtiessa tarvitaan riittävät kylmäsäilytystilat ruoille.

Sähkölaitteita käytetään yleensä vain maissa ollessa, jolloin vene saadaan kytettyä sähköliitäntään. Lyhyille matkoille tarkoitetuissa veneissä ei välttämättä tarvitse olla säilytystilaa ruoille eikä pentterin tarvitse olla kovin suorituskykyinen, koska tällöin mukaan otetaan useasti valmiit eväät kylmälaukussa. (Salo 2006, 36–37.)

Tiskialtaan tulisi olla syvä, mutta kapea. Kaksoisaltaat ovat suositeltavia, jos vain on tilaa. Niiden tulisi toimia kaikissa oloissa. Makeanvedenpumppu voi olla joko sähkö- tai käsikäyttöinen. Sähköpumput vievät enemmän vettä ja se vaatii varajärjestelmänä myös käsikäyttöisen pumpun. Merivesihana on kätevä kun purjehditaan avomerellä. Ulkomeren vettä voi käyttää tällöin tiskaukseen ja vihannesten keittoon. Joissain veneissä on lämmin vesi sekä keittiössä että wc-tiloissa. (Sleight 2001, 160.)

Jos liesi on kaasukäyttöinen, kaasupullolla täytyy olla oma kuiva, kaasutiivis säilytystilansa. Kun kaasua ei käytetä, pullo kannattaa sulkea. Käsिसammutin tai sammutuspeitto tulee olla helposti saatavilla, koska todennäköisin tulen syttymispaikka on juuri pentteri. (Sleight 2001,160.)

Pentterin varustelu taso riippuu sekin käyttäjäkunnasta ja heidän käyttötottumuksistaan. Keski-ikäiset pariskunnat saattavat viettää pitkiäkin aikoja veneessä ja saattavat kutsua ystäväpariskuntia syömään. Tällöin pentterin tulisi olla suorituskykyinen kunnan aterioiden valmistukseen, koska pariskunta todennäköisesti haluaa aterioita hyvin ystäviensä seurassa. Lapsiperheen käytössä pentterin varustelu voi olla vaatimattomampi, koska he tekevät yleensä vain lyhyempiä matkoja, jolloin mukana on todennäköisesti eväät (Salo 2006, 36–37.) Tilaa on melko helppo muuntaa eri käyttäjäkunnille vaihtamalla säilytysjärjestelmää.

4.3.1 Omat kehitysideat

Mielestäni U:n muotoinen pentteri on parhain ratkaisu, koska muoto mahdollistaa kokkauksen myös matkan aikana. Rungon suuntainen linjastopentteri toisi tilaan avaruutta, mutta olisi ihanteellinen ratkaisu vain paikallaan ollessa.

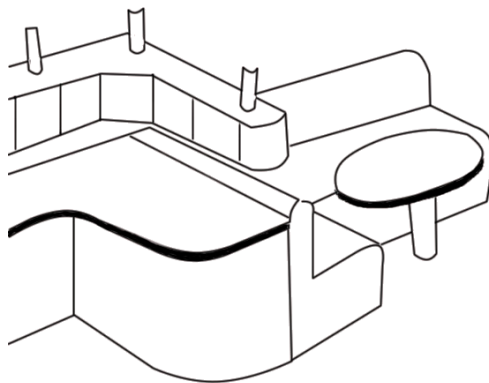
Pesualtaan ja hellan ympärillä olisi hyvä olla riittävästi laskutilaa. Käyttjähaastattelussa altaan ja hellan päälle saatava peitinlevyt koettiin suotavaksi, koska näin tulisi lisää laskutilaa ja pentteri olisi aina siistin näköinen. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.) Keittiön pöytätaaso voisi olla jatkettavissa käännettävällä tai esiin vedettävällä pöydällä.

Löysin keittiömainoksista uudehkon jääkaappimallin, joka koostuu vetolaatikoista (*kuva 13*). Mielestäni tämä ratkaisu olisi käyttökelpoinen myös veneissä, koska niissä nykyisin useasti olevat, ylöspäin avautuvat kaappiratkaisut ovat hankalia käytössä.



Kuva 13. Laatikostojääkaappi saattaisi toimia myös purjeveneissä. (Norcool).

Suunnittelin, että säilytyskaappeja voisi asentaa pentterin ja oleskelutilan väliin kattoon kiinni, siten että niiden alle jää avoin tila, mikäli veneen korkeus mahdollistaa tämän (kuva 14). Käyttäjien haastattelussa tämä todettiin vaikeaksi toteuttaa, koska ne olisi vaikea saada kiinnitetyksi riittävän tukevasti. Lisäksi ratkaisu vähentäisi tilan tuntua. (Yritysvierailu Finngulf Yacht Oy:ssä 10.11.2009.)



Kuva 14. Pentterin kaappien sijoittaminen kattoon lisää säilytystiloja, mutta lienee vaikea toteuttaa turvallisesti.

Jos veneellä ei ole tarkoitus matkata pitkiä matkoja, eikä sen pentteriltä toivota suuria säilytystiloja tai suorituskykyä, olisi alla oleva, pieni ja kompakti pentteri ihanteellinen ratkaisu (kuva 15). Kuvan pentterissä keittäjä pysyy varmasti paikoillaan myös matkan aikana, lisäksi tukikaide jatkuu salongin puolelle auttaen näin myös muualla veneessä liikkumista. Ratkaisu vaikuttaa muutenkin melko toimivalta, koska siitä löytyy kaikki elementit, joita yleensä pentteristä odotetaan löytyvän, eli hella, uuni/mikro, syvä lavuaari ja todennäköisesti jonkinkokoinen kylmäsäilytyspaikka.



Kuva 15. Pieni mutta kompakti pentteri on hyvä ratkaisu veneeseen, jossa ei tarvitse kovin paljon tilaa keittiötarvikkeille. (Baltic Yachts).

Käyttäjien haastattelussa, varsinkin naispurjehtijoiden mielestä, pentteri tulisi sijoittaa lähelle sisääntuloaukkoa, jotta ulkona olijojen huolto olisi helppoa. Veneessä toivottiin myös olevan kunnolliset roskasäiliöt, joissa olisi lajittelumahdollisuus. (Naispurjehtijoiden (1. ja 3.) haastattelut 22.10, 19.11.2009.) Riittävän suuria ja lajittelumahdollisuudella varusteltuja roska-astioita tuskin on mahdollista toteuttaa, niin ettei esimerkiksi säilytystilaa jouduttaisi uhraamaan. Tosin salongin kaappeja voisi käyttää astioiden säilytykseen, jolloin pentterin tilaa vapautuisi muuhun käyttöön.

4.4 Saniteettitilat

Nykyään purjehtijat käyttävät enemmän purjeveneen omaa suihkua, koska satamien yleiset tilat ovat usein ruuhkaisia, eikä joka pysähdyspaikassa suihkuja

edes ole. Käytön ja vaatimustason noustessa pesutilojen tilavuuteenkin kiinnitetään enemmän huomiota (naispurjehtijan (1.) haastattelu 22.10.2009). Wc- ja suihkutila sijoitetaan mieluiten veneen keskikohdille ja jos mahdollista, wc-istuimien asennetaan veneen pituusakselin suuntaisesti, jotta sen käyttö liikkeellä ollessakin olisi mahdollisimman vaivatonta. Suihkutila on useasti samassa tilassa wc-istuimen kanssa, mutta tilaa suurennetaan joskus niin, että sen voi jakaa esimerkiksi suihkuseinällä, jolloin wc-istuimien säilyy kuivana. Joissakin uusimmissa veneissä saattaa löytyä jopa suihkukoppi. Wc-tilaan tulisi laittaa tasoja, pintoja tai tankoja, josta saa tarvittaessa matkan aikana tukea. Suihkussa säilytetään useasti myös sadevaatteita, ellei niille ole varattu omaa paikkaa. Varsinkin lapsiperheet toivovat suihkutilan olevan riittävän iso, jotta toinen vanhemmista mahtuu auttamaan lapsia pesulla. (Salo 2006, 18,38.) Wc:n suunnittelussa on myös otettava huomioon, että mikäli sitä käytetään matkan aikana, päällä saattaa olla runsaasti vaatetta, jotka täytyy mahtua ottamaan pois ja tietysti ripustamaan jonnekin.

Useimmista isoista purjevereistä löytyy kaksi wc:tä, mutta haastattelussa ilmeni tämän suhteen eriäviä mielipiteitä. Toiset eivät nähneet sitä välttämättömäksi, kun toiset taas pitivät sitä ehdottoman tärkeänä veneessä, johon saattaa mahtua yöpymään kahdeksankin henkeä. Yleisesti myynnin kannalta kaksi wc:tä koetaan suositeltavana (Kurten 29.9.2009). Toinen wc sijoittuu yleensä etukajuut-taan tai sen läheisyyteen.

Useimmissa wc-tiloissa on kemiallinen tai pumppu-wc, pieni pesuallas ja kaapit henkilökohtaisille tavaroille. Joissakin on jopa lämminvesisuihku. Pumppu-wc:tä täytyy osata käyttää. Virheellinen käyttö voi tukkia koko vessan. Hyvä ilmanvaihto ja säännöllinen puhdistus parantavat käyttömukavuutta. (Sleight 2001,160.)

Wc:n tulo- ja poistoletkujen venttiilien tulee olla istuimien lähellä ja kiinni, kun vessaa ei käytetä, varsinkin silloin kun pumppu-wc sijaitsee vesilinjan alapuolella. Jos venttiilit ovat auki, se saattaa tulvia yli.(Sleight 2001, 160.)

Suunniteltaessa pesutiloja on huomioitava, että materiaalin on kestävä kosteutta. Kaikkein parhain ratkaisu olisi käyttäjien mielestä, jos pesutilan kalusteet olisi tehty samasta elementistä, jolloin saumoja ja rakoja olisi mahdollisimman vähän. Muotoilussa on otettava huomioon, että tila tulisi saada pestyä helposti ja ettei ole teräviä nurkkia, jonne vesi ja lika voisi jäädä. Lattiassa tulisi olla latteaikaivo. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009 ja Kurten 10.11.2009.)

4.4.1 Omat kehitysideat

Suihkuovilla tai väliseinällä erotettu erillinen suihkutila olisi luultavimmin miellyttävin käytössä, jos tilat sen vaan sallivat. Mietin myös erillisen suihkutilan mahdollisuutta, jos esim. veneen keskikohdassa olisi wc ja etukajuutan tuntuvilla olisi suihkutila. Ratkaisu toimisi, mikäli veneessä useimmiten yöpyisi vain yksi pariskunta tai lapsiperhe.

Mielestäni 43-jalkaiseen purjevereeneseen ei tarvitse mahduttaa kahta wc:tä, koska en koe sitä millään lailla välttämättömyytenä. Toisen wc:n tilan voisi helposti käyttää joko istuma- tai säilytystilana, joka olisi huomattavasti tarpeellisempaa. Mikäli veneessä kuitenkin toivotaan olevan kaksi wc:tä, lähempänä keulaa oleva wc voisi olla tarkoitettu käytettäväksi vain maissa ollessa. Se olisi isompi ja varusteltu paremmin kuin perässä oleva wc, jota käytettäisiin lähinnä matkan aikana. Pienemmässä wc:ssä voisi kuitenkin olla myös suihkumahdollisuus, jotta veneen käyttö isommallakin seurueella olisi miellyttävää. Tällöin wc-pöntön päälle voisi olla vedettävissä suojalevy, josta tulisi istuin suihkuttelun ajaksi, ellei tilassa ole kunnollista seisomakorkeutta.

Käyttäjähäastattelussa varsinkin naispurjehtijat kaipasivat säilytys- ja laskutilaria pyyhkeille, meikkipusseille ja pesuvälineille. Ratkaisuna tähän ongelmaan käyttäisin tilassa enemmän koukkuja, joihin voisi ripustaa pyyhkeiden lisäksi myös pusseja. Penttereissä ja salongin pöydissä käytettäviä apupöytämekanismeja voisi hyödyntää myös saniteettitiloissa.

4.5 Säilytys

Säilytystiloja tulee olla riittävästi jo pelkän turvallisuudenkin takia. Astioiden, ruokien ja matkatavaroiden lisäksi säilytystilaa tulee olla myös köysille, purjeille, pelastusvälineistölle jne. Säilytystilojen lukumäärä ja koot määräytyvät veneen käyttötarkoituksen mukaan. Jos vene on tarkoitettu vain päivämatkoihin, ei säilytystilaa tarvitse varata ruokatavaroille niin runsaasti kuin pitempiaikaisiin matkoihin. Myös matkatavaroita on tällöin vähemmän. (Salo 2006, 38.)

Säilytystilat koostuvat sänkyjen ja sohvien alle sijoitettavista veto- tai päältä avattavista laatikoista. Sohvien ja sänkyjen rungoissa on usein myös vesi- ja muita säiliöitä, lisäksi siellä kulkee muuta tekniikkaa. Veneen seinustoilla on kaappeja ja avohyllyjä kohdissa, joissa tilaa vain on. Kajuutoissa on yleensä ainakin yksi korkea kaappi vaatteille. Sadevaatteita säilytetään useasti wc-tiloissa. Veneessä, jossa ei tarvita kun kaksi kajuuttoa, toisen takakajuutan vieressä on yleensä varasto köysille, purjeille ja pelastusliiveille, joka aukeaa myös ulkoa päin. (Kurten 10.11.2009.)

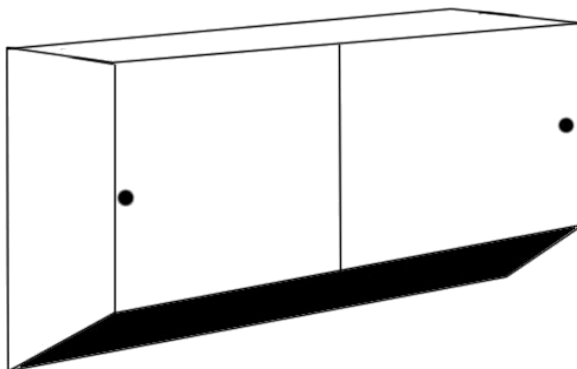
Raskaat ja suuret tavarat sijoitetaan sänkyjen alle, pienet ja henkilökohtaiset tavarat kaappeihin ja laatikoihin. Lasi- ja taloustavaroille, turvavarusteille ja mahdollisesti saappaille ja sadetakeille, tulisi olla varta vasten niille tarkoitettut säilytystilat. (Sleight 2001, 159.) Avohyllyt tuovat tilaan avaruutta ja niissä voi säilyttää esim. kirjoja. Hyllyt tarvitsevat tietysti kuitenkin ”kaiteen”, jotta tavarat pysyisivät paikoillaan myös matkan aikana. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.)

4.5.1 Omat kehitysideat

Säilytystilojen, kuten muittenkin tilojen, suunnittelussa ongelmallisinta on tilan puute. Lisäksi kaikki tavarat pitää aina laittaa jonkin oven tai luukun taakse, tai vähintään köyttää jonnekin kiinni. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.) On siis tärkeää, että tietyille tavaroille on oma niille tarkoitettu paikkansa, jotta ne löytyisivät tarvittaessa vaivatta.

Erilaiset mekanismit ja upotetut lokerot helpottavat tilankäyttöä, mutta joissakin asioissa on varmasti pakko tehdä kompromisseja ja luopua jostain, jotta jotain muuta tärkeämpää saisi mahdutettua tilalle.

Kohtalaisen harvinainen, mutta käyttäjähaastattelussa tarpeelliseksi todettu kaappi on kuivauskaappi astioille. Lisäksi hyväksi havaittu kaappi esimerkiksi astioille on viistopohjainen, liukuovellinen kaappi. Tällaisesta kaapista tavarat eivät putoa päälle, kun sen avaa (*kuva 16*). Käyttäjähaastattelussa todettiin vetoovellisten kaappien lisäksi alaspäin avautuvien ovien olevan turvallisia käyttää (yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009).



Kuva 16. Vinopohjaisesta ja liukuovellisesta kaapista eivät tavarat pääse putoamaan päälle.

5. TEKNISET RATKAISUT

5.1 Suunnittelun haasteet

Suunnittelussa on otettava huomioon, että matkan aikana veneessä vietetään suhteessa enemmän aikaa sisällä kuin esimerkiksi moottoriveneessä. Purjevene saattaa toisinaan olla jopa 35°:n kulmassa, joten mekanismien, kaappien ja huonekalujen sijoittamisen suunnittelussa on otettava tämä huomioon. Tuki- ja otekahvoja tulee olla tasaisin väliajoin, eikä teräviä kulmia saa olla missään. Kaappien ovissa tulee olla lukitusmekanismi tai ne voisivat olla liukuovia. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.)

Veneen runko kapenee ylöspäin melko nopeasti, joten on hankala saada mitään järkevää ja halpaa ratkaisua laatikoiden tai hyllyjen asetteluun. Suurimpana ongelmana sisätilojen suunnittelussa on ehdottomasti tilan vähyys, mutta haastavaksi tilan tekee myös seisomakorkeuserot, kaltevat ja kaksoiskaarevat pinnat. Vaikka suunnittelussa haetaan avaruutta, liian avoimet tilat aiheuttavat kovassa keinunnassa turvallisuus riskin, koska silloin matkustajan on vaikea saada riittävän nopeasti tukea.

5.2 Mekanismit

Erilaiset mekanismit ovat turvallisuusseikka, kun vene on liikkeellä ja voi heilua rajustikin. Mekanismeilla voidaan myös helpottaa elämistä veneessä ja ne auttavat tilan käytössä. Kaikissa ovissa on lukitusmekanismi, jotteivät ne avautuisi itsestään veneen keinuessa. Tilansäästön kannalta pöydistä ja muista tasoista on otettu kaikki hukkatila käyttöön ja upotettu säilytystilaa niiden sisälle, luukkujen alle (*kuva 17*). Pöytälevyissä on useasti myös saranat, joiden avulla pöytää voidaan suurentaa tai pienentää tilanteen mukaan (*kuva 18*). Salongin sohvaryhmästä saa usein lisää makuutilaa, koska pöydän korkeutta laskemalla ja lisäämällä patjan, muodostuu leveä sänky.



Kuva 17. Kaikki tilat on käytetty säilytystilana luukkujen alla.



Kuva 18. Saranoiden avulla suurennettavat pöydät ovat melko yleisiä purjeveneissä.

Mekanismien tulee olla helppoja käyttää ja turvallisia myös lapsille. Jotkut kaapit olisivat turvallista saada lukkoon, ettei esimerkiksi ole vaaraa, että painavat tavarat putoavat lasten päälle.

Venemessuilta poimin muutaman hyvän mekanismi-idean. Eräs näistä on pieni pyöreä tuoli, jossa ei ole jalkoja, vaan se on vaakatasossa kulkevan putken päässä, joka on kiinnitetty esim. pöydän jalkaan. Tuolin korkeutta ja etäisyyttä pöydästä voidaan säätää (kuva 19).



Kuva 19. Pöydän jalkaan kiinnitetty säädettävä jakkara on kätevä idea ahtaisiin paikkoihin.

Pentterin työtason päädyssä lepäävä apupöytä oli myös käytännöllinen idea. Käyttämättömänä se roikkui saranoitensa varassa alhaalla, mutta tarvittaessa sen pystyi nostamaan vaakatasoon tukirautaansa nojaten (*kuva 20*). Useassa veneessä oli hyödynnetty pulpettiratkaisuja mm. navigointipisteessä. Osa pöytälevystä oli nostettavissa ylös ja sen alla oli säilytystilaa. Näin esimerkiksi tarvittavat paperit ovat aina käden ulottuvilla, mutta eivät vie pöytätasolla tilaa. Samaa ideaa voisi hyödyntää muuallakin veneessä (*kuva 21*).



Kuva 20. Pentterin pöytää pystyy jatkamaan ylös nostettavalla jatkotasolla.



Kuva 21. Pulttipöytä kätkee pöytälevyn alle säilytystilan vaikka kartalle.

Aputuoleja tarvitaan välillä ja siihen hyvä ratkaisu oli alakaapista esiin vedettävä penkki (kuva 22). Sohvan selkänojasta alas laskettava apupöytä on hyvä idea maissa ollessa (kuva 23). Käyttjähaastattelussa käyttäjät toivoivat, että pöydissä ja pentterissä olisi mukeille koloja, jotta mukin voisi huoletta laskea kädestä myös matkan aikana. Toivomuksena oli myös pumpputermostpullolle oma kiinteä paikkansa, jossa se pysyisi näppärästi paikoillaan ja sitä voisi käyttää matkan aikana. (Naispurjehtijan (2.) haastattelu 17.11.2009.)



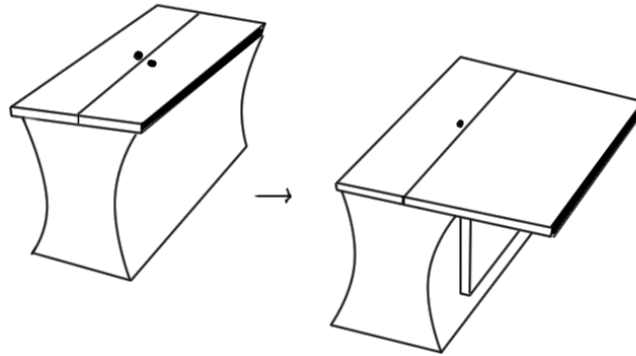
Kuva 22. Käytön jälkeen kaappiin työnnettävä penkki vapauttaa lattiatilaa.



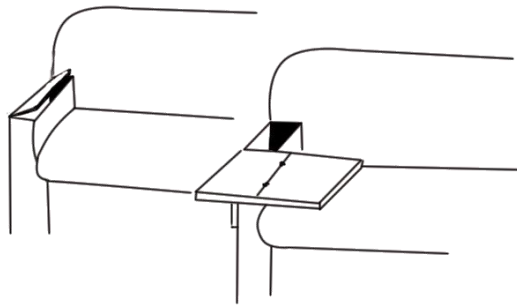
Kuva 23. Sohvan selkänojasta laskettava pöytä on hauska idea paikallaan ollessa.(X-Yachts).

5.2.1 Omat mekanismi-ideat

Miettiessäni salongin pöytäratkaisuja mieleeni tuli idea, johon tutustuin lentokoneen exit-paikalla matkatessani. Salongin pöytä voisi koostua pöydän korkeudesta, kapeahkosta laatikosta (*kuva 24*), jonka päälle voisi toki laskea tavaroita. Esimerkiksi ruokailun ajaksi, kun tarvitaan enemmän pöytätilaa, laatikon kaksiosaisen pöytälevyn voisi avata ja laskea roikkumaan sivulle, ja sisältä saisi vedettyä mekanismin avulla kaksi isompaa pöytälevyä esille. Pöytälevyjä voisi käyttää yhdessä, jolloin muodostuisi leveä, symmetrinen pöytä, tai niin että vain toinen pöytälevy nostettaisiin esiin, jolloin muodostuisi toispuoleinen hiukan kapeampi pöytä. Tällaista pöytää ei tosin voisi hyödyntää silloin kun salongin sohvakalustosta haluttaisiin saada tarpeen tullen lisää makuupaikkoja. Jos sohvaryhmässä halutaan säilyttää varasänkyoptio, tällaisen apupöytäratkaisun voisi lisätä sohvan käsinojaan (*kuva 25*). Näin sen voisi kaivaa esiin aina tarvittaessa, mutta olisi pois tieltä, kun sitä ei tarvita, aivan kuten lentokoneessa.



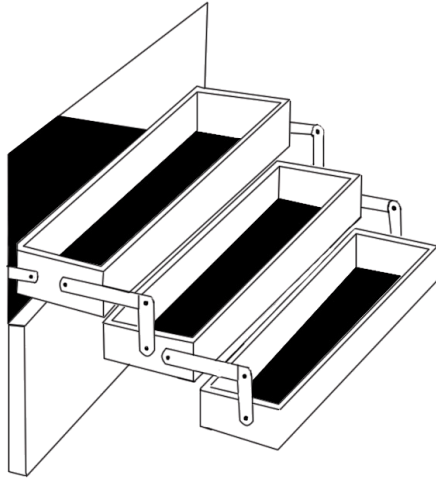
Kuva 24. Kapean pöydän jatkolevyt löytyvät pöydän sisästä.



Kuva 25. Sohvan käsinojan sisästä voidaan nostaa mekanismin avulla esille pieni apupöytä.

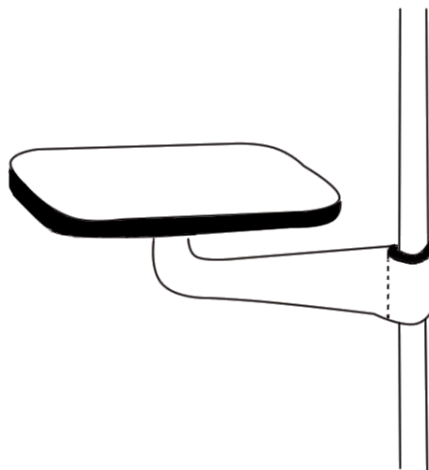
Mietin ratkaisua pienten tavaroiden säilyttämiseen käytännöllisesti. Ongelmana oli, että lokerot ja pikkulaatikot ovat pikkutavaroiden säilyttämiseen käteviä, mutta miten niistä olisi helppo etsiä jotakin tiettyä tavaraa, ja miten laatikot pysyisivät järjestyksessä kaikki aina samassa paikassa? Keksinkin mekanismin, joka toimii samalla periaatteella kuin työkalupakki (kuva 26). Laatikosto säilytetään kaapissa ja sen saa vedettyä mekanismin avulla auki suoraan sil-

miesi eteen. Tavarat pysyvät tallessa ja piilossa nätisti, mutta kun etsit jotain tiettyä, koko laatikoston saa kerralla esille.



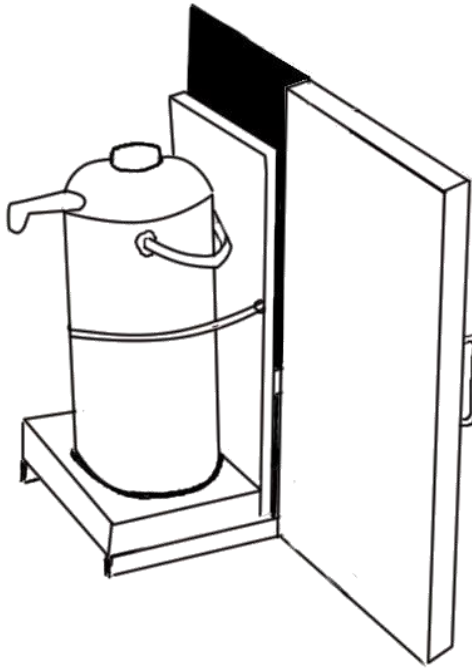
Kuva 26. Kaapin oven taakse piiloutuu työkalupakin mekanismilla toimiva pieni lokerikko.

Venemessuilla havaitsin tolppaan kiinnitettävän apujakkaran, jonka korkeutta ja pituutta pystyi säätämään. Mielestäni samaa ideaa voisi käyttää apupöydän kanssakin (kuva 27). Pöydän paikkaa voisi muuttaa tarpeen mukaan, mikä olisi todella käytännöllistä pienessä tilassa.

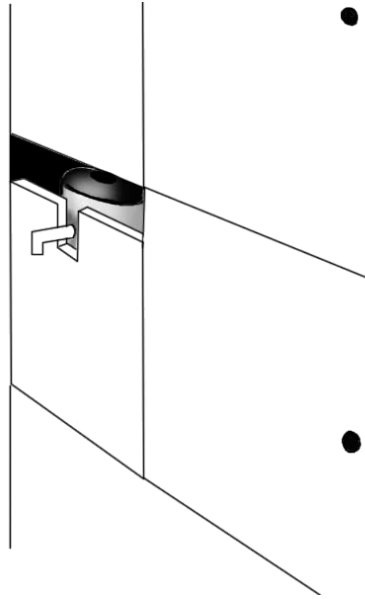


Kuva 27. Tankoon kiinnitettävän apupöydän korkeutta ja suuntaa voidaan vaihdella tilanteen mukaan.

Käyttäjien haastattelussa tuli toive, että pumpputermospullolle olisi oma paikka, jossa se pysyisi paikallaan. Luonnostelin idean, jossa termospullolle olisi ulosvetomekanismilla varustettu teline kaapissa, josta sen pystyisi vetämään esille ja saamaan taas takaisin piiloon (kuva 28). Toinen idea termospullon paikalle on kaappi, jonka ovi on muotoiltu niin, että pumpputermospulloa voi käyttää sen omalla paikalla, avaamatta luokkuja (kuva 29).

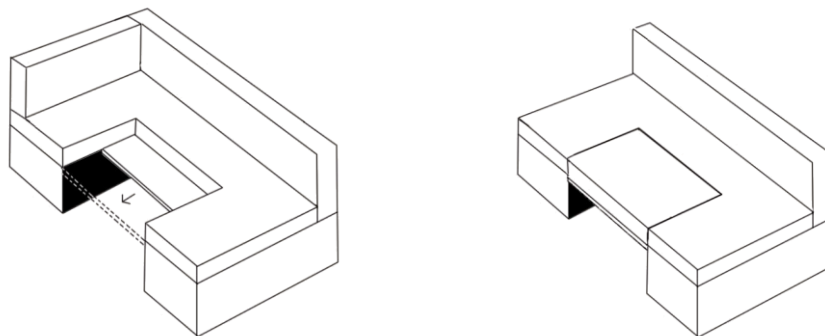


Kuva 28. Pumpputermospullolle tarkoitettu oma teline, jossa sitä voi käyttää matkan aikana.



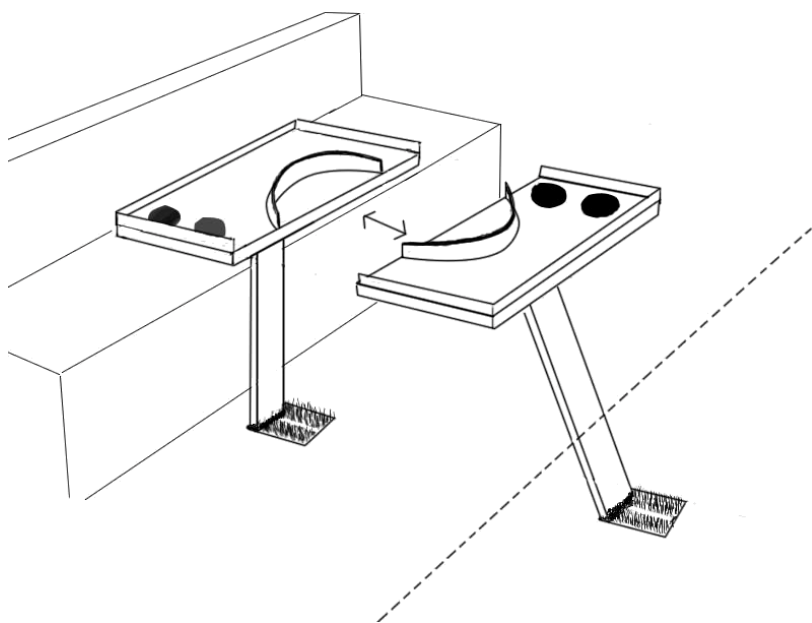
Kuva29. Pumpputermospullolle suunniteltu kaappi, jossa sitä voidaan käyttää matkan aikana.

Jos salongin sohvaan toivotaan varavuodemahdollisuutta, voisi yksi vaihtoehto olla sohvan sisällä oleva levy, jonka voisi vetää kiskoja pitkin ulos. Sohvan pehmusteet olisi mitoitettu niin, että yhtä niistä voisi käyttää kyseisen levyn päällä patjana (kuvat 30 ja 31.). Tämä ratkaisu toimisi, mikäli salongin pöydässä olisi säätömekanismi jalassa tai sen voisi siirtää muuten pois edestä.



Kuva 30. U:n muotoisen sohvan rungosta vedetään peitinlevy, jotta varavuode levenee. Sohvaryhmän selkänoja nostetaan peitinlevyn päälle, jolloin varavuode on valmis.

Salongin pöytä voisi olla kahdessa osassa, mikäli sohvut sijoittuisivat veneen molemmille sivuille. Pöydän jaloissa olisi kuitenkin mekanismi, jolla kaksi pientä pöytää voisi yhdistää veneen keskelle isoksi pöydäksi (kuva 32). Pöydän keskellä olevat kaaret muodostavat pöytien ollessa yhdessä reunuksen, jonka sisällä pysyy paikoillaan esim. tarjoiluastia. Pöytien ollessa erillään kaaret antavat kädensijan veneen keiuessa ja pitävät osittain myös tavarat pöydillä.

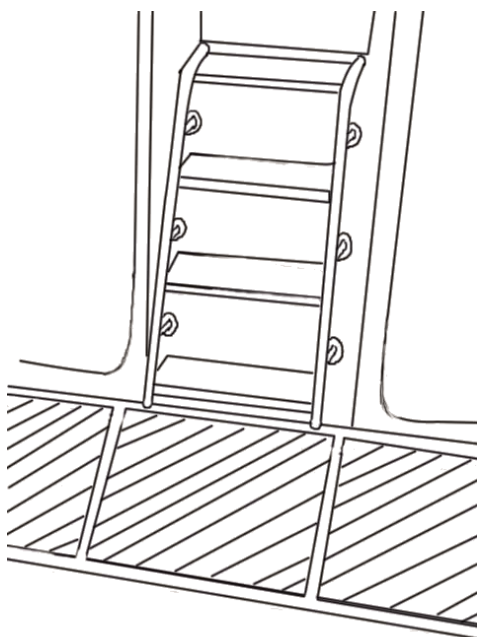


Kuva 31. Kummallakin puolella käytävää olevat pikkupöydät voi yhdistää isoksi pöydäksi käytävän keskelle.

Käyttjähaastatteluja tehdessäni ilmeni eräs seikka, joka monesta veneestä puuttuu. Purjehtiessa saattaa kastua ja siksi käytetään usein sadevaatteita ja saappaita. Matkan aikana saatetaan käydä välillä sisällä ja märät vaatteet valuvat vettä lattialle. (Naispurjehtijan (1.) haastattelu 22.10.2009.) Sisälle rappusten alapäähän voisi asentaa matalan kaukalon, jossa on ritilä päällä. Altaan päällä voisi riisua saappaat ja sadetakit, jolloin vedet valuvat kaukaloon eikä lattialle (kuva 33). Sadetakille olisi suotavaa olla uloskäynnin lähetyvillä myös naulakko, jottei märkää takkia tarvitsisi laittaa sohvalle tai lattialle. Jos rappusten välittömässä läheisyydessä olisi sekä navigointipöytä, wc että pentteri, niin koko se alue voisi olla materiaalia, jonka läpi vesi menee helposti ja jonka alla olisi keräysallas (kuva 34).



Kuva 32. Rappusten alapäähän asennettu ritilä päästää valuvan veden alla olevaan keräysaltaaseen.



Kuva 33. Koko rappusten edustan kattava ritilä päästää valuvan veden alla olevaan keräysastiaan. Näin wc:tä, pentteriä ja navigointipöytää voidaan käyttää märät vaatteet päällä, niin ettei vesi jää lattialle.

5.3 Tilojen valaistus

Valolla on suuri merkitys siihen, millaiselta tila tuntuu. Liian kirkas valo rasittaa silmiä, samoin kuin liian himmeä valo tiloissa, joissa kaivattaisiin kirkkaampaa valoa. Valojen asettelu tulisi suunnitella tarkkaan, jotta valot eivät häikäisisi, eivätkä muodostaisi häiritseviä heijastumisia peileistä tai kiiltävistä pinoista. Tilassa olisi hyvä olla sekä yleisvalaistus että kohdevaloja esimerkiksi lukemista varten. Yleisvalaisin, jossa on kirkkauden säädin, on parhain vaihtoehto tiloihin, jossa oleskellaan paljon ja jotka on tarkoitettu eri toimintoihin. (Philipsin ohjeita kodin valaisemiseksi 12.11.2009.)

Valoilla voidaan saada tila tuntumaan avarammalta ja korkeammalta. Kaappien tai hyllyjen päälle asennetuille, kattoon suunnatuilla kohdevaloilla saadaan tila tuntumaan korkeammalta (*kuva 35*). Epäsuora valaistus katon ja seinän kautta avartaa kapeita ja pieniä tiloja. Tämä onnistuu esimerkiksi asentamalla valonlähde keskelle seinää peitelevyn taakse, jolloin valo ohjautuu sekä seinän että katon kautta (*kuva 36*). (Philipsin ohjeita kodin valaisemiseksi 12.11.2009.)



Kuva 34. Kaappien ja hyllyjen päälle asennetuilla, kattoon suunnatuilla valoilla saadaan tila tuntumaan korkeammalta. (Sahkoala.fi).



Kuva 35. Epäsuora valo katon ja seinän kautta avartaa kapeita ja pieniä tiloja. (Highlight.fi).



Kuva 36. Kylmä valo terävöittää muotoja ja värejä, mutta tuo helposti kylmän vaikutelman. (Sahkoala.fi).

Valon värilläkin on väliä tilan näön kannalta. Keinotekoinen kylmä valo tehostaa värejä ja terävöittää muotoja, mutta kellertävä lämmin väri tuo kotoisan lämpimän, pehmeän tunnelman (vrt. kuvia 35 ja 37). Valoja valitessa on kiinnitettävä huomiota myös huoneen pintojen väriin. Tummat värit imevät valoa ja siksi tällöin pitäisi valita tehokkaampi kirkas valo, kun taas vaaleat sävyt heijastavat valoa paremmin ja tällöin riittää vähätehoisempikin valo. (Wasenius 2.11.2009.)

Valot tuovat oikein suunniteltuina turvallisuutta. Parhain ratkaisu lienee valojen himmennin, jotta valon terävyyttä voisi säädellä tilanteen mukaan ja toimii näin monipuolisena valonlähteenä. Joissakin veneissä on lattianrajassa punaiset valot, jotka auttavat veneessä liikkumista pimeällä, mutta eivät aiheuta valosokeutta. (Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä 20.10.2009.)

6. PÄÄTELMÄT

6.1 Tulosten tarkastelu

Purjeveneiden sisätiloihin on äärimmäisen vaikea tehdä merkittäviä muutoksia, varsinkin tilojen järjestyksen suhteen. Veneen rungon muoto ja liikkeestä aiheutuva heilunta määrittelevät käytännön seikkojen mukaan salongin, kajuuttojen, pentterin ja saniteettitilojen sijainnin. Koska purjehduksella on ikivanhat perinteet ja sen harrastajilla monen vuoden kokemus purjeveneistä, on harrastajien joukko yleisesti melko konservatiivista. Monien haluttomuus muuttaa tuttua ja turvallista mielikuvaa purjeveeneen sisätiloista on toki ymmärrettävää ja joissain määrin perusteltuakin.

Purjeveeneen käyttötarkoitus määrittelee melko pitkälle vaatimustason ja missä kunkin toiminnon olisi sijaittava. Koska veneiden pitäisi kuitenkin olla mahdollisimman monille käyttäjäkunnille sopivia, on pyrittävä suunnittelemaan yleispäteviä ratkaisuja, kiinnittäen erityishuomiota seikkoihin, joita useimmat käyttäjät arvostavat. Tällaisia seikkoja ovat wc:n sijoittuminen sisäänkäynnin läheisyyteen ja sen käytön helppous matkan aikana. Pentterin käytön ja veneessä liikkumisen tulisi myös olla mahdollista ja turvallista matkan aikana. Lisäksi havaitsin, että märkien sadevaatteiden säilytys- ja kuivatuspaikat olivat useissa veneissä puutteellisia tai epäkäytännöllisiä, vaikka niille olisi tarvetta.

Työni alussa pohtimani kahden wc:n tarpeellisuus askarrutti mieltäni pitkään ja käyttäjien haastatteluja tehdessäni totesin sen olevan enemmän makuasia kuin käytännön asia. Ratkaisu tähän ongelmaan voisi olla kaksi wc:tä, joista toinen sijoittuisi ulko-oven läheisyyteen ja olisi tarkoitettu ensisijaisesti matkan aikana käytettäväksi. Tämä wc olisi melko pieni, mutta tarpeen tullen siellä olisi myös suihkumahdollisuus. Toinen wc, joka sijoittuisi lähemmäs keulaa, olisi ehkä hiukan isompi ja varusteltu tilavammalla suihkulla, mutta tarkoitettu käytettäväksi pääasiassa maissa ollessa.

Toinen paljon mieltäni vaivannut asia oli etukajuutan ja salongin välinen seinä. Työni alussa olisin halunnut poistaa koko seinän ja näin laajentaa salongin tilaa.

Käyttäjien haastattelun jälkeen totesin, ettei ratkaisu olisi kovin monia tyydyttävä eikä kovin käytännöllinen. Mielestäni oviaukkoa voisi kuitenkin suurentaa ja väliin asettaa haitari-, taitto- tai liukuoven. Tällä ratkaisulla vapautuisi avautuvan oven verran tilaa, mutta myös saataisiin avaruuden tunnetta, kun päivällä ovia pidettäisiin auki.

Säilytystilojen puute oli yleinen ongelma monien käyttäjien mielestä. Tilan puute on väistämätöntä, kun on kyse veneestä, jossa toivottaisiin olevan kaikki mukavuustekijät, mutta jossa tilaa kuitenkin on vain rajoitetusti. Monien käyttäjien mukaan ongelma on ahtaassa tilassa se, että kaikki tavarat ovat sekaisin ja vaikeissa paikoissa. Mikäli tavaroille olisi omat, niille suunnitellut säilytyspaikat, ne löytyisivät aina samasta paikasta. Kaappeja ja muita säilytyspaikkoja voisi lisäksi varustella mekanismeilla, jotka helpottavat niiden käyttöä.

Tutkin työssäni myös sukupuolten vaikutusta tilojen suunnittelussa. Haastateluisissa monet naispurjehtijat totesivat, ettei naispurjehtijoilla ole erityistarpeita miehiin verrattuna. Nykyään niin naiset kuin miehetkin valmistavat ruokaa ja siivoavat. Lisäksi purjeveneen kaltaisessa, pienessä tilassa kaikki käyttäjät toivovat, että tilat olisivat käytännöllisiä ja säilytystilaa riittävästi.

Työ oli aluksi melko haastava, koskei minulla ollut aikaisempaa kokemusta purjeveneistä tai purjehduksesta. Työn edetessä ja tiedon karttuessa tekeminen helpottui. Sain luotua hyviä kontakteja lajin harrastajiin ja heistä oli suuri apu työssäni. Opinnäytetyöni toiminee hyvänä pohjatietona kun TULVA-hanke etenee ja aloitetaan sisätilojen visualisointi.

LÄHTEET

Finngulf 43-esite, 2009.

Finngulfin filosofia.

Saatavissa: <http://www.finngulf.com/Company/fin/Filosofia.html> [viitattu 19.3.2009].

Finngulfin historia.

Saatavissa: <http://www.finngulf.com/Company/fin/Historia.html> [viitattu 19.3.2009].

Finngulfn kotisivut. Saatavissa:<http://www.finngulf.com> [viitattu 19.3.2009].

Finngulfin veistämö.

Saatavissa: <http://www.finngulf.com/Company/fin/Veistamo.html> [viitattu 19.3.2009].

KymiDesingn & Businessin oma esite.

Philipsin ohjeita kodin valaisemiseksi. Saatavissa:

www.lighting.philips.com/fi_fi/brochures/kodin_valaistus_2008.pdf [Viitattu 12.11.2009].

Salo, N. 2006. In Time 40 – purjevereen ilmeen uudistaminen. Opinnäytetyö. Kouvola: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Sleight, S. 2001. Suuri purjehdusopas. Helsinki: Otava.

Tekes, teknologian kehittämiskeskus. TULVA-hanke. Saatavissa:

<http://akseli.tekes.fi/opencms/opencms/OhjelmaPortaali/ohjelmat/Veneteollisuus/fi/system/projekti.html?id=9603995&nav=Projekti> [Viitattu 2.12.2009].

Tuote ja tieto: tietoa ohjaavan analyysin menetelmästä. Saatavissa:

<http://www2.uiah.fi/projekti/metodi/079.htm> [Viitattu 13.10.2009].

<http://www2.uiah.fi/projects/metodi/078.htm> [Viitattu 13.10.2009].

Venealan Keskusliitto. Saatavissa: <http://www.finnboat.fi>. [Viitattu 14.4.2009].

Veneilyliitto. Tietoa harrasteveneilystä. Saatavissa: <http://www.veneilyliitto.fi> [Viitattu 15.4.2009].

Veneilyharrastajien tietopankki. Saatavissa: <http://www.veneily.fi> [viitattu 15.4.2009].

Veneilyharrastajien tietopankki. Veneiden CE- merkintä. Saatavissa: http://veps.fma.fi/portal/page/portal/veneily/rakenne_varusteet/ce_merkinta [Viitattu 15.4.2009].

Venemessut. 19.2.2009. Helsinki. Kuvamateriaalit ja esitteet.

Wasenius, A-M. Valo sisustaa. Yhteishyvä, vinkkejä asumiseen ja remontointiin. Saatavissa: http://www.yhteishyva.fi/asuminen_remontointi/sisustus/kodin_valaistus_kayta_oikein_v/valo_sisustaa [Viitattu 12.11.2009].

Haastattelut

Kurten, A. Haastattelu 10.11.2009.

Kurten, A. Sähköpostitiedonanto 29.9.2009. Finngulf Yacht Oy.

Naispurjehtijan (1.) sähköpostihaastattelu 22.10.2009.

Naispurjehtijan (2.) sähköpostihaastattelu 17.11.2009.

Naispurjehtijan (3.) sähköpostihaastattelu 19.11.2009.

Naispurjehtijan (4.) sähköpostihaastattelu 20.11.2009.

Yritysvierailu Veleiro Oy:ssä Kotkassa 20.10.2009.

Yritysvierailu Finngulf Yacht Oy:ssä Lauttasaarella 10.11.2009.

KUALÄHTEET

Kuva 1. CE-merkintä. Veneilyharrastajien tietopankki.. Saatavissa:

http://portal.fma.fi/sivu/www/veneily/rakenne_varusteet/ce_merkinta
[viitattu 15.4.2009].

Kuva 2. Poistettu kajuutan seinä. Piirros Heini Palonen

Kuva 3. Haitariovi etukajuuttaan. Muokattu kuva. Alkuperäinen kuva Finngulf Yacht Oy. Saatavissa: <http://www.hmm.iki.fi/purjehdus/fg43-launch/index6.html> [viitattu 19.3.2009].

Kuva 4. Nukkumatilaan rajoittuva etukajuutta. Piirros Heini Palonen

Kuva 5. Korkealaitainen hylly Heini Palonen

Kuva 6. U:n muotoinen sohva. Piirros Heini Palonen

Kuva 7. L:n muotoinen sohva. Piirros Heini Palonen

Kuva 8. Kaappiin työnnettävä apupenkki Heini Palonen

Kuva 9. Linjastopentteri Heini Palonen

Kuva 10. Korkealaitainen pentterinpöytä Heini Palonen

Kuva 11. Suojakaide lieden edessä Heini Palonen

Kuva 12. Päältä avattava jääkaappi Heini Palonen

Kuva13. Laatikostojääkaappi. Elintarvikesäilytyksen kehittäjä, valmistaja ja myyjä Norcool. Saatavissa: www.norcool.fi [viitattu 13.11.2009].

Kuva 14. Pentterin kaapit katossa kiinni Heini Palonen

Kuva15. Kompakti pentteri. Baltic Yachts.

Saatavissa: www.balticyachts.fi/.../L_56-01_INT_2.JPG [viitattu 11.11.2009].

Kuva 16. Vinopohjainen kaappi. Piirros Heini Palonen

Kuva 17. Säilytystilat Heini Palonen

Kuva 18. Saranamekanismilla levennettävä pöytä Heini Palonen

Kuva 19. Tolppaan tukeutuva apujakkara Heini Palonen

Kuva 20. Jatkolevy pentteriin Heini Palonen

Kuva 21. Pulpettipöytä Heini Palonen

- Kuva 22. Kaappiin työnnettävä apupenkki Heini Palonen
- Kuva 23. Sohvaan selkänojasta käännettävä pöytä. X-Yachtsin esite
- Kuva 24. Levennettävä pöytä. Piirros Heini Palonen
- Kuva 25. Sohvan käsinojasta saatava pöytä. Piirros Heini Palonen
- Kuva 26. Alas laskeutuva lokerikko. Piirros Heini Palonen
- Kuva 27. Tankoon kiinnitetty apupöytä. Piirros Heini Palonen
- Kuva 28. Pumpputermospullon kaappi. Piirros Heini Palonen
- Kuva 29. Pumpputermospullon kaappi. Piirros Heini Palonen
- Kuva 30. Levitettävä sohva. Piirros Heini Palonen
- Kuva 31. Yhdistettävät pikkupöydät. Piirros Heini Palonen
- Kuva 32. Vesiritilä rappusten alle. Piirros Heini Palonen
- Kuva 33. Vesiritilä veneen takaosaan. Piirros Heini Palonen
- Kuva 34. Kaapin päälle asennettu valo. Saatavissa: www.sahkoala.fi/.../Valonbiologiset2.jpg [viitattu 12.11.2009].

Kuva 35. Peilin taakse asennettu valo Saatavissa:
www.highlight.fi/images/idea4_300x300.jpg [viitattu 12.11.2009].

Kuva 36. Seinän ja katon kautta suunnattu valo. Saatavissa:
www.sahkola.fi/.../default/Ergon_3.jpg [viitattu 12.11.2009].