

RUNKO

Pohjan ja peräsimen tulee olla sileät. Perustavoitteena on pinta, joka vastaa karkeuden 400 märkähiontaa. Pese kasvusto pohjasta ja peräsimestä ennen kilpailuja.

Kilpailukäytössä tyhjä vene kaikista irtonaisesta tavarasta, jota säännöt eivät määrää pitämään mukana tai muuten et katso tarvitsevasi kilpailussa. Purjehtiessa pyri varastoimaan irtonainen tavara mastonjaljan ympärille ja mahdollisimman alas.

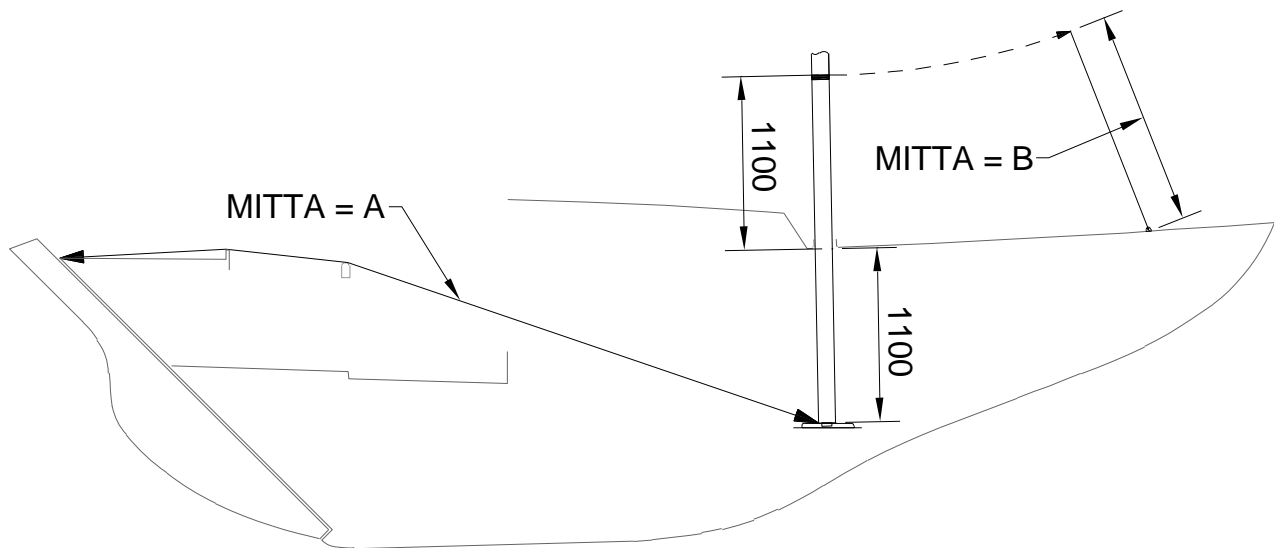
MASTO

Masto ja purjeet toimivat yhdessä, joten oikea mastotrimmi on purjeiden parhaan suorituskyvyn edellytys. Mastotrimmi tarkoittaa tässä veneen ja maston keskinäistä asemaa eli asetusta maston jalassa, kannen läpiviennissä, keulaharuksessa, vanteissa ja viuluvanteissa.

Mastotrimmi on hyvä asettaa jo mastoa pystytettäessä. Tämä ohje on tarkoitettu kannen läpi menevälle mastolle, jossa etäisyys maston alareunasta kannen läpiviennin alareunaan on hiukan alle 1,1 metriä. Referenssinä on käytetty Folkebådcentralenin ajankohdan 1980-90 veneitä.

Ennen kuin nostat maston, niin jännitä kumpikin vantti ihan maston kylkeen ja merkitse vanttiiin alemman mastonauhan yläreunan paikka. Merkki tulee vanttiiin noin 5,45 m mastokiinnityksestä. Tee samoin myös keulaharuksen kanssa. Varmistu että viulusaalingit ovat mastoa vastaan kohtisuorassa.

Nosta masto pystyyn ja laske kannen läpi jalkaansa. Sijoita masto jalkaansa niin, että mitta A peräpeilin ja kannen kulmasta levangin yli maston alapään takareunaan on 4970 - 5000 mm. Lukitse masto jalassaan tähän paikkaan. Katso kuva.



Rikaa peräharus (hekki) ja kiristä sitä niin, että masto taipuu ja saat vantit kiinni. Näin tehden vanttiruuveja ei tarvitse koskaan löysätä, vaan voit pitää ne aina "trimmissä".

Ellei sinulla ole vantit trimmissä, niin mittaa etäisyydet vanttien merkeistä rusteihin ja aseta masto keskilinjalle. Huomaa että vaikka periaatteessa mitat ovat teoriassa molemmin puolin samat, niin veneet eivät useinkaan ole puoliltaan symmetrisiä, vaan mitat on haettava kummaltakin puolelta erikseen.

Aseta maston noja (rake) sellaiseksi, että mitta B keulaharuksen merkistä keularustin kohdalle kanteen on 1350 - 1360 mm. Katso kuva. Keulaharus jää usein varsin löysäksi. Purjehdittaessa vastatuuleen maston yläosa siirtyy taaksepäin ison skuutin ja hekin vaikutuksesta, jolloin keulaharus kiristyy.

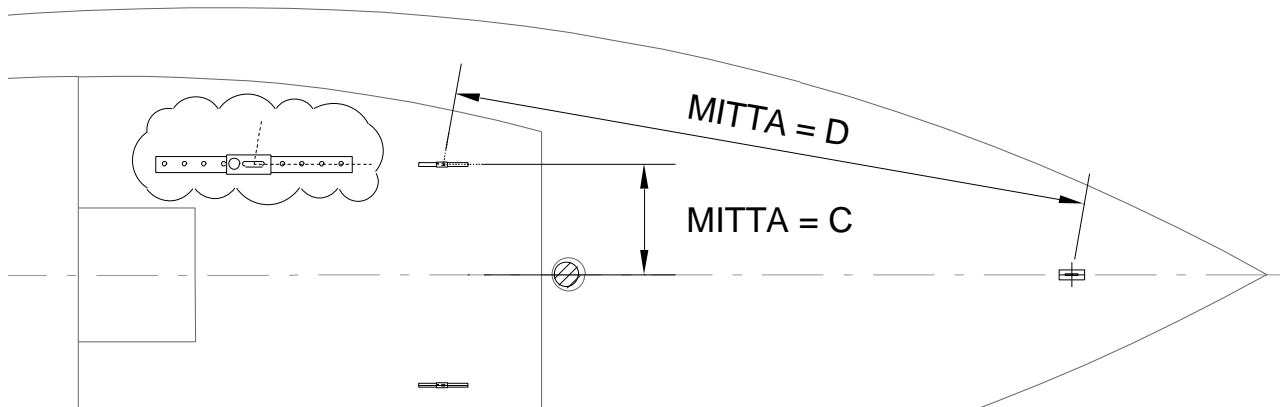
Fokan leikkaus on suunniteltu siten, että kevyen ja keskituulen kryssillä keulaharuksessa tulee olla noin 4-6 sentin taipuma (sag). Säädä tätä taipumaa vanttien kireydellä ja purjehdittaessa köysisäädöillä, mutta älä säädä sitä keulaharuksen pituudella. Iso on suunniteltu siten, että ilman kuormaa maston kaaren (prebend) tulee olla hyvin pieni tai olematon. Prebend latistaa isopurjetta tarpeettomasti.

Viuluvantit vaikuttavat siihen miten masto taipuu taaksepäin ja sivulle kryssillä. Viulujen tulee olla siten laitettut, että niitä voi kiristää ja löysätä yhdessä. Viulujen kireyttä saa säätää kilpailun aikana. Perusidea on, että kevyellä tuulella ne ovat riittävän löysät, jotta masto mukautuu ja joustaa tuulen paineen mukaan. Keskituulella, kiristä viuluja sen verran, että miehistö saa roikkumalla pidettyä veneen hyvässä nousussa ja vauhdissa. Vielä kovemmallalla tuulella, isopurje alkaa kaataa venettä liikaa. Silloin ala kiristää hekkiä voimakkaasti, jotta saat painetta pois isopurjeesta. Optimitilanteessa viulujen kireys on sellainen, että masto kaareutuu ja iso latistuu tasaisesti, kun käytät hekkiä. Seuraa ison muotoa ja maston taipumaa.

Seuraavassa esitetään perustrimmi Heikkilä Sailmaker purjeille. Aloita tällä ohjeella, sillä se toimii useimmille veneille. Mikäli tunnet, ettet saa veneesi kaikkea vauhtipotentialia käyttöön, niin älä epäröi ottaa yhteyttä Roope Heikkilään kysyäksesi yksilöllisempiä neuvoja. Yhteystiedot näet sivun alalaidasta.

FOKKA - perustrimmi

Fokka skuutataan ruffin katolle. Skuuttauspisteen etäisyys keskilinjasta on mitta C, joka on 450 mm veneen keskilinjasta ulospäin. Skuuttauspisteen aloitusetäisyys keulaharuksen kiinnityspisteestä on mitta D, joka on 2590 - 2610 mm. Katso kuva alla. Huomaa että skuutin kääntöplokkin koko vaikuttaa siihen, mikä on pisteen optimi paikka.



Mikäli sinun veneesi mitta C poikkeaa tästä, niin kysy Roope Heikkilältä neuvoa.

Fokan etureunassa saa (pitää) olla ryppyjä, mieluummin ryppyjä kuin kireä etureuna. Liika kireys vähentää purjeen kiertymistä ja se vuorostaan alentaa yläosan tehokkuutta. Ainoastaan jos purjeen poikittaisleikkauksen kaaren (pussin) syvin kohta alkaa siirtyä keskituulen paikaltaan havaittavasti kohti takaliikkiä, niin etuliikin kiristys tuo pussia takaisin eteenpäin. Syvimmän kohdan siirtyminen taaksepäin tapahtuu useimmiten kovassa tuulella. Muista peukalosääntö: kryssillä fokka tuo veneeseen vauhdin ja iso nousun.

Etsi fokan skuutin peruskireys ja skuuttiplokin paikka ruffin kiskolla keskituulen kryssillä (tws 4 - 6 m/s).

Skuuttipisteen paikka on oikea, kun etuliikin virtauslangat ylhäältä alas ovat vaakasuorassa yhtäaikaaisesti samalla nousukulmalla ja takaliikin kiertymää osoittava ylin liehu lentää taaksepäin. Kiristä skuuttia vielä hiukan tästä niin, että fokan ylin liehu käy välillä kurkkimassa suojan puolella. Nyt sinulla on oikea fokan skuutin peruskireys. Kun isopurjeen trimmi on kohdallaan, niin veneellä pitäisi olla vauhtia aallokosta riippuen lähemmäs viisi solmua tai hiukan ylikin ja nousukulman tulisi olla noin 45 astetta, sekin toki riippuu aallokosta. Laita skuutteihin merkit vaikkapa pylpyrän kohdalle, kun peruskireys on löytynyt.

Ajaessasi katso tarkkaan fokan virtauslankoja. Perussääntö on, että suojan puolen lanka tulee olla kiinni purjeessa ja tuulen puolen lanka hiukan lerppuna. Jos langat lentää juuri toisin päin, niin purjeessa on enemmän voimaa, mutta menetät hiukan nousua. Tämä kuitenkin saattaa olla hyvä, jos vauhtisi on huono ja haluat kiihdyttää.

Kun fokan perustrimmi on löytynyt, niin kevyellä tuulella olennaista on saada purjeesta maksimivoima ja saattaa kannattaa siirtää skuuttipistettä yksi reikä eteenpäin ja löysätä skuuttia muutama sentti. Kovalla tuulella purjeissa on voimaa yleensä riittävästi, jossain kohden liiaksikin, ja silloin kannattaa antaa päästää tuulta läpi purjeiden yläosista. Siirrä fokan skuuttipistettä alkuun yhdellä reikävälillä taaemmas ja tarvittaessa enemmänkin. Kovalla tuulella lankojen lento on rauhatonta ja perämiehelle lankojen orjallista seuraamista olennaisempaa on ajaa venettä aaltojen suhteen niin, että vauhti on paras mahdollinen.

ISOPURJE - perustrimmi

Purjeiden perustrimmi löytyy parhaiten, kun lähdette kahden veneen voimin pitkille sparraushalsseille tasaiseen keskittuuleen ja vertaatte vauhtia ja nousua toisiinne.

Kryssillä isonpurjeen tärkeimmät säädöt ovat skuutti ja levanki yhdessä eli skuutin vedon suunta ja kireys. Seuraavaksi tärkein on hekki. Kryssillä pienetkin muutokset voivat vaikuttaa suuresti vauhtiin ja nousuun. Näillä kolmella säädöllä vaikutat erityisesti purjeen kulmaan tuuleen nähden, purjeen takaliikin avautumiseen, pussin kokoon, maston kallistumaan ja taipumaan sekä keulaharuksen kireyteen.

Perussääntö on, että isopurjeen ylin latta on yhdensuuntainen puomin kanssa. Tämä kannattaa alkuun tarkastaa katsomalla puomin alta purjeen liikin suuntaan. Toinen perussääntö on, että puomia ei tuoda veneen keskilinjan tuulen puolelle. Lensillä perustavoite on saada masto kallistumaan eteenpäin, purjeisiin pussia ja puomi ulos laidalle.

Lähde hakemaan isopurjeen perustrimmiä keskittuuleessa ja löysällä puomin alavetäjällä (kick). Tuo puomi vaiheittain lähemmäs keskilinjaa skuuttia kiristämällä. Säädä skuutin parina levankivaunun paikkaa. Seuraa vauhtia ja nousua vaiheiden aikana. Tavoittele sitä, että isopurjeen keskilinjan langat lentävät siten että suojan puolen lanka on kiinni purjeessa ja tuulen puolen lanka on hiukan lerppuna. Takaliikin ylin liehu lentää taakse, mutta käy välillä purjeen suojan puolella. Unohda toiseksi ylin liehu, se on aina rauhaton. Alimpien kahden liehun tulisi lentää taaksepäin. Jos langat eivät lennä tasaisesti, niin säädä levangista ja skuutista niin, että pääset kuvattuun tavoitteeseen.

Seuraavaksi perämies tarkkailee millainen on veneen pinnatuntuma ja seuraatte veneen nopeutta. Pinnassa saa olla hiukan painetta ja vauhdin tulee olla hyvä. Jos painetta on liikaa tai vauhti on huono, niin aloita korjaaminen avaamalla ison takaliikkiä. Avaaminen tapahtuu löysäämällä skuuttia, kun samalla levankivaunua tuodaan tuuleen päin. Toinen mahdollisuus avata ison takaliikkiä on kiristää hekkiä, mutta muista, että hekin vaikutuksesta keulaharus samalla kiristyy.

Kun perustrimmi on löytynyt, niin laita skuuttiin merkki. Laita myös levankiin merkkejä ja paina mieleen mille merkeille levanki asetetaan kullakin tuulen voimakkuudella. Tee samoin vielä hekin säätököydelle.

Merkkejä hyödyntämällä pääset aina nopeimmin takaisin perustrimmiin. Tästä on hyötyä esimerkiksi heti alamerkin jälkeen.

Kevyellä tuulella levankivaunun paikka on luuvartissa. Tavoittele sitä, että isopurjeen langat lentävät purjeen keskilinjalla tasaisesti molemmin puolin. Takaliikin ylin liehu ja alimmat kaksi lentävät taaksepäin. Hekistä voi vetää löysät pois.

Kovalla tuulella vene helposti kallistaa liikaa, kun purjeissa on liikaa voimaa, joten sitä pitää päästää niistä pois. Pidä skuutit kireällä ja pyri saamaan purje latteaksi, mutta päästä levanki leehen. Hekkiä kiristämällä saat purjeen yläosan kiertymään ja päästämään tuulta läpi.

Kovassa tuulessa löysillä viuluilla ja kireillä skuuteilla maston taipuma voi ylittää purjeeseen ommellun muodon, jolloin viuluja täytyy kiristää taipuman pienentämiseksi ja muodon palauttamiseksi.

Puomiliikin säätö vaikuttaa purjeen alaosan muotoon. Mitä kireämpi puomiliikki, sitä litteämpi purjeen alaosa. Perusidea on, että puomiliikkiä kiristetään tuulen voiman kasvaessa. Kevyellä tuulella ja myötätuuleen puomiliikkiä voi avata muutaman sentin merkistä.

Cunningham siirtää purjeen pussia lähemmäs mastoa ja samalla mastoliikin rypyt oikenevat. Pussin siirto eteenpäin voi olla tarpeen, kun kovemmassa tuulessa purjetta pyritään latistamaan muilla säädöillä. Purjeen mastoliikkiin saa kevyessä tuulessa jäädä rypyjä.

Kickin kiristäminen sulkee takaliikkiä ja taivuttaa mastoa alaosasta. Lenssillä takaliikki pyrkii avautumaan ja puomi samalla nousemaan. Kiristä kickiä lenssille, mutta jätä purjeeseen kaarevuutta. Pyri taas saamaan ylin latta puomin kanssa samalle linjalle.

SPINNU - perusohje

Myötätuuleen ajettaessa masto tulee saada mahdollisimman pystyyn, mieluiten etukenoon. Muista avata hekki ylämerkillä. Mikäli tuulen voima ja maston huipun taipuma sen sallii, niin hekin voi jättää ihan löysäksi.

Ajaessasi spinnulla lenssiosuutta ja tilanteen niin salliessa tavoittele kurssia, joka vie hyvin lähelle merkkiä. Leikkauskurssien tulisi olla sellaisia, että apparentti tuuli tulee enintään ± 25 astetta veneen keskilinjalta. Apparentin näet windexistä. Perussääntö spinnuajossa on siis, että aina olisi (vain) pieni leikkaus. Mitä enemmän tuulta, sen vähemmän leikkaus kannattaa.

Spinnupuomin tulee olla 90-asteen kulmassa apparentituuleen. Puomin päätä ei kannata nostaa vaakatasosta. Spinnu on ylhäältä leveä ja on ihan normaalia, jos siihen muodostuu vekki ylös keskelle. Kun skuuttaat purjetta esiin lenssillä, niin älä anna leen kulman tulla keulaharuksen luun puolelle, vaan pidä kulma selvästi leessä. Muutoin paine purjeeseen ei enää kohdistu parhaalla tavalla. Kun ajat spinnua, niin seuraa aina mihin suuntaan keskisauma osoittaa.

Mitä kevyempi tuuli, sitä enemmän miehistön paino kannattaa keskittää niin eteen kuin mahdollista. Kun vene on laiturissa ja tuuli käy sopivan kevyesti veneen perästä, niin olosuhde on oivallinen harjoitella miehistön kanssa jippejä.

Kokeile tätä ohjetta ja toteaa, kuinka vauhti paranee. Voit aina kysyä Roope Heikkilältä yksityiskohtaisempia neuvoja. Purjehduksesta oppii aina uutta ja keskustellen tieto siirtyy.