

Huomioi kuvassa Jussin ja Villen takaliikkien erilaisuus. Jussin takaliikki on (ainakin hetkellisesti) tapettu ja vene ei liiku. Tällä kelillä ison skuuttaus pitää olla todella löysä. Fokka voi olla kireämpi.



Studio Kukka

Unohda fukan skuuttauksessa kannen merkit! Huomioi fukan takaliikin lanka ja fukan läheisyys spriidariin. (Huomioi myös fukan korkeus...)



Huomioi fokaan skuutin kulma. Miten fokaan muoto muuttuu, kun skuuttipistettä siirretään taaksepäin ja sivulle?



Viklan tasapaino:

- Kallistus on hyvin ratkaiseva asia tasapainolle ja tasapaino ratkaisevaa vauhdille.
- Tasapainoon vaikuttaa myös takaliikkien kireys (erityisesti lattojen kulma) ja ison ja fokaan suhteellinen voima (Viklassa voimaa on helpompi saada pois isosta). Kun iso latistetaan – ”muljautetaan ympäri” – ison teho suhteessa fokkaan pienenee ja veneen nousuherkkyys poistuu (ja toisinpäin).

Kevyellä tuulella:

- Rungon märkäpinta ja vastus pienenee veneen ollessa 10-15 astetta kallellaan (katso Håken testit historiikista)
- Takilan puolesta 5 asteen kallistus on optimi – tämän aiheutta fokaan asento (Mikko Brummer)
- Optimikallistus kevyellä tuulella on 10-15 astetta (nousuherkkyys poistuu, märkäpinta pienenee, takilan teho ei vielä heikkene, painovoima painaa purjeita oikeaan asentoon). 15 asteen jälkeen sekä takilan että kölin teho heikkenee.

Kun tuuli nousee:

- Kovemmalla tuulella optimikallistus on pienempi (nousuherkkyyttä ei enää tarvita kallistuksen avulla, myös märkäpinnan merkitys pienenee vauhdin kasvaessa ja tuuli painaa purjeet joka tapauksessa oikein). Tosin pieni kallistus voi olla syytä pitää aallokon takia ja kentien venettä pystyy liu-uttamaan suoralla osalla pohjaa.

Avotuuli:

- Avotuulella takilan teho ja kölin teho ei heikkene suurellakaan kallistuksella. Näin kallistus voi olla suurikin (kunhan vain hallitset veneen, voit vähän jopa luopua tasapainon vaatimuksesta).
- Kun vene lähtee plaaniin, ainoastaan plaanin saavuttamisella on merkitystä. Käytännössä kallista lenssillä venettä suojan puolelle (purjeet toimivat paremmin), kunnes saat pieniä surffeja, jonka jälkeen kallistus tehdään tuulen puolelle (helpompi ajaa ja balanssi parempi). Slöörillä kallistus aina tuulen puolelle: liu-uta venettä pohjan tasaisella osalla ja hae surffeja. Mielestäni avotuulella myös veneen sivusuuntainen hitausmomentti vaikuttaa: älkää istuko kovin kaukana laidoilla, vaan ”päästäkää” vene keinumaan.

Viklan tasapaino:

- Kryssikuvissa noin 10-15 kallistus.
Mikkoset ovat jo rajalla eli ei enempää.
- Kevyellä avotuulella tarvitset kallistusta: märkäpintä pienenee ja purjeet toimivat paremmin. Tosin voit joutua kampeamaan venettä peräsimellä alaspäin – elämä on täynnä kompromisseja.





© Studio Kukka

Viklan tasapaino:

- Kuka sanoo, että kevyen tuule purjehdus on helppoa – erityisesti Sävelä-Tuomaala venekunta vakuuttaa intensiteetillään
- Valjukset kyllä ajavat venettä hyvin, mutta saisiko painoa vielä vähän keskemmälle venettä?



© Studio Kukka



© Studio Kukka

Purjehtijan fysiikka

- Purjehdus ei ole selkeästi voima eikä kestävyyslaji. Sen sijaan tarvitset sekä voimaa että kestävyyttä kumpaaakin.
- Käytännössä harjoittelusi pitäisi olla kiinni ”puitteistasi”:
 - jos olet iso mies Viklassa, juokset, pyöräilet ja uit. Olet joka tapauksessa tarpeeksi vahva, mutta tarvitset kestävyyttä ja luultavasti painoa alas.
 - jos olet pieni nainen, pyöräilet (ehkä uit) ja käyt salilla. Tarvitse voimaa – myös vähän lihasta ja massaa.
- Tärkeimmät lihakset ovat etureidet, lonkan koukistajat, vatsa ja koko selkä. (Pohkeet ja rintalihakset voit siis jättää vähemmälle 😊)
- Oikean painon merkitys on noussut kaikissa luokissa. Vikla on siinä mielessä mukava, että painojakaumalla ei näytä olevan juuri merkitystä menestymiseen – ehkä kuitenkin ajotekniikkaan.
- MM Top 25 painoja tutkiessa Vikla ihannepaino ei ole kuitenkaan mahdottoman alhainen eli miehistöt ovat olleet 130 – 154 kg. Kun olen jutellut Seppo Ajangon (Vikla SM I -75, PM I -75, EM 4 -74, EM 4 -76, MM 4 -75 kipparina Matti Nieminen) kanssa, hän sanoi heidän tähdänneen aina Viklaa purjehtiessa 140 kiloon. Suomessa tällä hetkellä taidamme kuvitella ihannepainon olevan alempana kuin se onkaan.

Suurempia ja pienempiä asioita, joita ei ole vielä käyty läpi

- Emme ole käyneet läpi taktiikkaa. Taktiikka on tärkeää, mutta en tiedä yhtään menestynyttä purjehtijaa, joka ei olisi ollut nopea. Aika vähän on myös nopeita purjehtijoita, jotka eivät olisi menestyneet: "Speed makes you smart!"
- Rakenna veneestäsi kilpailukyinen: Isopurjeen levanki on tärkeä säätö – pelkällä kikillä on vaikea pärjätä. Kuituköysi fokan sisällä dominoi vaijeria (tee myös fokan korkeudesta säädettävä). Jos mahdollista tee fokan skuuttipisteestä säädettävä.
- Kaiken epävarmuuden keskellä sinun on luotettava itseesi: et ole täydellinen, mutta eivät ole muutkaan.
- Jos olet hyvä tietyissä olosuhteissa, se ei tarkoita, ettet voisi menestyä muissa olosuhteissa. (Älä tuhoa hyvän kovantuulen vauhdin takia suoritustasi kevyemmällä tuulella.)
- Purjehduskisa on ohi, vasta kun se on ohi!

Miten sinä aiot kehittyä ensi vuonna?