

# IOM-luokan MM Marseille, Ranska



**Radio-ohjattavien veneiden IOM-luokan MM-tittelistä pullisteltiin purjeita Marseilleissa Ranskassa 12-21.10.2007. Suomesta oli mukana kolmen purjehtijan joukkue.**

Kansainvälisen yksimetрилuokan (IOM) MM-kilpailut purjehdettiin tänä vuonna Ranskan Marseilleissa lokakuun kolmannella viikolla. 76 kilpailijan joukkoon mahtui tällä kertaa kolme suomalaista: Anders, Olle ja Eero. Kun edelliset MM-kisat oli käyty hieman maailman kaukaisemmissa kulmissa (Vancouver 2003 ja Brisbane 2005), niin nyt oli vuorossa Eurooppa ja läsnä kaikki lajin huiput. Kaikki edelliset maailmanmestarit olivat paikalla: Binks, Bantock ja Roberts Englannista, sekä Smith Australiasta.

## Kisapaikka

Kisat järjesti paikallinen pursiseura YCPR kaupungin eteläpuolella sijaitsevassa satama-altaassa. Autolla pääsi lähelle ja varikko-tilaa riitti hyvin. Rantaan rakennettua ajaja-koroketta ei jostain kumman syystä alkuvuikosta käytetty, loppuviikkoa kohden kuitenkin huomattiin, että metrin korkeammalta näkyvyys parani hieman. Vuorovesi aiheutti vedenpinnan pienen nousun ja laskun, mutta virtausta ei altaassa voitu havaita (kuten ei myöskään merilevää tai muuta kasvillisuutta, joka yleensä pysäyttää RC-purjeveneen menoa hyvin tehokkaasti). Välimeren vesi oli kovin suolaista, joten varikolle oli tuotu n. 8x5 m makean veden allas jossa venettä pystyi pesemään erien välissä.

## Kisojen kulku

Vaikka moderneja 2,4-gigahertsin radiolaitteita voi olla samanaikaisesti päällä lähes 80 kappaletta, mahtuu RC-purjehduksessa radalle vain 20 venettä kerralla. Eräpurjehdus-järjestelmää käytetään, kun veneitä on paljon. Kilpailijat jaetaan esi-

merkiksi viiteen 20 veneen erään: E, D, C, B, A. Jos pääset omassa erässäsi maaliin kuuden parhaan joukossa nousee ylös seuraavaan korkeampaan erään, jos taas olet kuuden viimeisen joukossa putoat alas yhden erän. A erästä ei voi enää nousta, ja taas E erästä ei voi pudota. Erän pituus on yleensä lähtölaskennan ja takaisinkuultuksien määrästä riippuen noin 20 minuuttia. Siten kokonaisen purjehduksen (erät E-A) läpiviemiseen kuluu 1,5 - 2 tuntia. Purjehduspäivän aikana ehdittiin yleensä viemään läpi 3-5 kokonaista purjehdusta, ja kuuden päivän ahkeroinnin jälkeen lopputuloksissa oli 23 läpivietyä purjehdusta. Kokonaisen päivän aikana pääsee siis keskimäärin purjehtimaan noin neljä kertaa. Tämä on paljon vähemmän kuin pienemmissä kisoissa kotimaassa tai pohjoismaissa. Keskittymisen ja motivaation ylläpito koko päivän, pitkienkin taukojen ajan, on haastavaa (mitenköhän muissa lajeissa, esim RC-autot? [Sama homma: koko viikko kisataan, mutta vain pari ajoa päivässä. Päätoimittaja]).

Ensimmäinen päivä käytettiin veneiden mittauksiin, jossa tarkistettiin purjeiden päämitat, veneen ja kölin paino, sekä kölin



syväys mittaustankissa. Olimme paikalla jo klo 9 aamulla, kun mittaukset aloitettiin ja pääsimme prosessin läpi nopeasti ennen jonon syntymistä. Loppupäivä käytettiin osittain harjoituspurjehtimiseen, jolloin kuitenkin sai varoa kolareita ja venevaurioita, kun kippareita oli parhaimmillaan 30-40 kpl vesillä.

Toisena päivänä aloitettiin ns. karsintalähdöillä, joiden perusteella jako eriin tahtui. Tuulta saimme odottaa lähes 1.5 tuntia, ja odotuksenkin jälkeen suunta oli vinosti kaupungilta päin, jolloin voimakkuus ja suunta vaihtelivat suuresti. Kolme ensimmäistä päivää vaivasi juuri tämä tuulen suunta, joka myös pakotti järjestäjät tekemään radan, jossa starttilinja usein oli vino, ja ensimmäinen kryssi melko lyhyt. Linjan vinous aiheutti useita takaisinkuulutuksia, kun järjestäjät eivät nähneet varaslähdön ottaneita veneitä (tai suurin osa veneistä otti varaslähdön). Lyhyt kryssi taas johtaa tasaväkisessä erässä kaikkien veneiden saapumisen ylämerkille samanaikaisesti, jolloin kolareita syntyy parhaidenkin kuskien ollessa puikoissa.

Vapaapäivä keskellä viikkoa käytettiin turistikerroksen paikallisiin luoliin ja saariin (Olle/Eero), tai työnteekoon ja kaupungilla kiertämiseen (Anders). Neljäntenä päivänä saatiin täydellinen muutos tuuliolosuhteisiin. Mistral oli saapunut pohjoisesta, jolloin suunta oli mereltä päin ja voimakkuus kokoajan nouseva. Jo päivän ensimmäisissä erissä oli enimmäkseen kakkosriekettä (toimii hyvin 6 - 11 m/s tuulissa), ja vaikka 11-maissa hieman kevenee ja kaikki vaihtavat takaisin ykkösriekiin (alle 6 m/s tuulille), voimistuu tuuli iltopäivää kohden ja loppuerissä kaikki käyttävät pienimpiä purjeita, eli kolmosriekettä (12 m/s ja yli). Uusi tuulensuunta antaa mahdollisuuden myös pitempään ja parempaan rataan, jolloin kolareiden määrä väheni. Tuuli tuli kuitenkin ison kummun/vuoren yli, joten suunnanmuutoksia eli shiftejä oli runsaasti. Selvän johdon saattoi hävitä hetkessä, jos löysit itsesi tuulireiästä väärältä puolelta rataa, kun muut saivat nosteen toisella puolella. Kokeneetkaan purjehtijat eivät osanneet lukea näitä oikukkaita heittoja. Onni ja epäonni kohteli kaikkia melko tasapuolisesti. Kovatuulisen päivän jälkeen kaksi päätöspäivää ovat taas vähätuulisia, ja tuulensuunta aiheuttaa jälleen hieman ahtaan radan. Kaikki ovat nyt päässeet vauhtiin, ja erityisesti lähdöissä monet hermoilevat. Järjestäjät ottavatkin käyttöön useassa erässä ns. mustan lipun säännön - eli jos otat varaslähdön olet heti diskattu erästä. Useammassa iltopäivän purjehduksessa kahdesta kolmeen venettä liputetaankin radalta (lähinnä A-erissä) heti lähdön jälkeen.

**A-erän lähtö.** FRA-100 on liputettu varaslähtijäksi ja joutuu kiertämään punaisen lähtömerkin ja lähtemään uudestaan.



Tiukkaa ylämerkin kiertoa A-erässä.

## Pärjääjät

Tällä kertaa saatiin historian kirjoihin uusi maailmanmestari kun aiemmin veneitä rakentanut ja nyt lähinnä purjemaakarina toimiva Australian Brad Gibson purjehti tasaisesti ilman virheitä läpi koko viikon. Kuten yleensä isoissa kisoissa ei joka erää tarvitse voittaa, jotta pärjäisi yhteispisteissä: Bradin sarjassa oli vain neljä erävoittoa - toisaalta huonoin mukaanlaskettu sijoitus oli sekini 15. Brad purjehti englantilaisella Widget-veneellä, johon hän itse oli tehnyt purjeet ja rakentanut rikit. Mestari on asustanut viimeisen vuoden Englannissa ja purjehtinut aktiivisesti Birkenheadin porukassa (Roberts, Elliott, Walsh, jne). Omien sanojensa mukaan vauhti ja tilannetaju ovat parantuneet paljonkin. Kolmanneksi niinkään tasaisella sarjalla (outoja protestikuvioita alussa) pääsi Espanjan Guillermo Beltri. Vuoden 2005 mestari Australian Craig Smith nousi huonon alun jälkeen lopulta kolmanneksi uudehköllä Obsession-veneellä. Vaikka tilauksia veneelle on joidenkin huhujen mukaan yli 50 kpl eivät toimitukset vielä ole rakennusongelmien takia alkaneet. Top-5-porukan täydensivät rutinoituneet Martin Roberts ja Peter Stollery Englannista. Stollery taisi olla poru-

kan ainoa kippari, joka pysyi A-erässä koko kilpailun ajan. Yleisesti voidaan todeta, että kisat olivat tasaisemmat kuin mitkään edelliset arvokilpailut, ja kaikista RC-purjehdusmaista oli mukana alan huiput. Poimintoina voidaan mainita: 10.sija Graham Bantock ([www.sailsetc.com](http://www.sailsetc.com)-putiikin pitäjä ja entinen MM-voittaja), 15. sija Robert Walsh, 15 v. (kisan nuorin) sekä 18. sija Norjan ja Pohjoismaiden mestari Torvald Klem.

## Tekniikkaa ja trendejä

Kiteettömät 2.4 GHz radiot (katso PM7/07) ovat nyt tulleet jäädäkseen. Nopeimmin markkinoille tulleen Spektrumin lisäksi myös Futaballa on nyt kaksi kiteettöntä tikkuradiomallia (näistä 6-toiminen on itse asiassa 3-toimista halvempi). Tekniikka näyttää kypsyneen, eikä häiriöitä tai teknisiä ongelmia juuri esiintynyt. Andersin Spektrum DX6:een oli lisäksi tehty modifikaatio, jossa antenni oli siirretty kokonaan kuorien sisään (eihän puhelimissaakaan ole ollut ulkoisia antennejä vuosiin). Tämä tuntui myös toimivan OK, kunhan ei piilottanut lähintä metallirakennelmien taakse tai muuten tehnyt jotain vakavasti kantavuutta haittaavaa. (Päätoi-







**Topiko-veneeseen sisällä näkyy vipuvinsin 100 mm pyörä, sekä vasemmassa**



**Teräslevystä laserleikattuja siistejä koukkuja ja muita heloja näkyy esimerkiksi tässä englantilaisessa Lintel-veneessä.**



**Obsession-veneeseen radioasennus elintarvikepurkista pärisin olevan kannen alla.**

mittajan lisäys: tuoreista 1:5-autojen MM-kisoista Australiasta tiedetään päinvastaisia tapauksia: 2,4-gigaisen Nomadio-radion lähettimestä on antennilanka otettu kotelon sisältä ulos roikkumaan, jolloin on päästy eroon häiriöistä.)

Akkupuolella ei lajissamme juuri saada hyötyä uusimmasta tekniikasta. Kuudesta tai viidestä AA-kennosta koottu NiMH akku (kapasiteetti 2500 tai 2700 mAh) toimii luotettavasti ja kestää hyvin päivän tai kahdenkin purjehdukset. Joissain veneissä käytettiin jo LiPo-kennoja, mutta näiden antama hyöty purjeverneessä on marginaalinen.

Vipuvinsit ovat vakiinnuttaneet paikansa ja niitä nähtiin nyt käytettävän ehkä 30-40% veneissä. Vipuvinsissä voimakkaaseen digitaaliseen servoon, tyypillisesti HiTec, mutta myös Futaballa ja JR:llä on n. 25-30 kg/cm vääntäviä malleja, on kiinnitetty joko 100 mm halkaisijaltaan oleva pyörä, tai n. 100-140 mm pitkä vipuvarsi. Servot saadaan kääntymään n. 180 astetta, jolloin isolla vipuvarrella saadaan riittävä skuuttien liike. Hyöty perinteiseen rumpuvinssiin verrattuna on huima nopeus sekä digitaalisen servon hyvä tarkkuus. Lisäksi voimaservot ovat nykyään halvempia kuin rumpuvinsit sekä myös kevyempiä ja pienempiä.

Useammassa veneessä nähtiin tyylikäitä kotitekoisia tai teetettyjä heloja. Ruostumattoman teräslevyn (n. 2 mm) laserleikkaus on helppo tapa valmistaa nopeasti ja tehokkaasti erilaisia koukkuja ja muita levymäisiä heloja. Koska radikaalia kehitystä, jossa jokin vene saisi ison edun muihin veneisiin verrattuna ei juurikaan enää tapahdu, on veneiden viimeistelyyn ja toimivuuteen kiinnitetty entistä enemmän huomiota. Käytettävyyttä helpottaa esim

Obsession-veneessä käytetty pyöreä muovikansi, jonka alle kaikki radiolaitteet ovat siististi ja kompaktisti asennettu. Topiko-veneessä on siirrytty vipuvinssiin, ja skuuttijärjestelmä on rakennettu täysin kannen alle – iso- ja fokkaskuutit tulevat siististi kannelle PTFE-heloista.

Veneenrakennuspuolella useat valmistajat ovat siirtymässä tai harkitsemassa siirtymistä teollisempiin tuotantoprosesseihin. Kun ennen veneitä laminoitiin käsin omassa liiterissä, niin nyt luokan suosio ja vakaus on sitä tasoa, että taloudellinen sijoitus esim. pre-preg tekniikkaan on monen mielessä. Isommassa tehtaassa ammattimaisesti tuotettu vene olisi varmasti halvempi kuin nykyiset ja avittaisi siten luokkamme kasvua. 'Massatuotannon' alkukustannukset vain ovat niin suuret että harva valmistaja on valmis sijoittamaan suunnitteluun ja muotteihin huomattavan määrän aikaa ja rahaa. Näyttää kuitenkin siltä että tulevaisuudessa IOM-veneitä valmistetaan ympäri maailmaa kiihtyvällä tahdilla ja uusilla menetelmillä. Tämä on varmasti hyvä asia lajillemme.

## Suomalaiset

Suurempi suomalaismenestys jäi tällä kertaa haaveeksi, sen sijaan oppia ja kokemusta saatiin taas lisää. Sekä Anders että Eero purjehtivat vasta kesän puolivälissä valmistuneilla uusilla Noux Mk2-veneillä. Säädot olivat vielä haussa, vaikka Andersin ykkösmaston suoristaminen keskellä viikkoa autoikin myötätuuliosuuksien vauhtia. Arvokisoihin pitäisi ideaalitapauksessa mieluummin lähteä hyvin sääänajetulla kaikissa keleissä testatulla luotettavalla veneellä. Kahdenkymmenen veneen seassa navigoiminen ilman kolareita ja sääntörikkomuksia on aina haaste kun kotivesillämme emme pääse tällaisessa ruuhkassa harjoittelemaan. Ilahduttavasti pohjoismainen Nordic-Cup on viime vuosina kasvanut ja pääsemme noin kolme kertaa kesässä kisaamaan isommissa erissä ja kovassa seurassa. Erityisesti lähtö, ensimmäinen kryssi, ja ensimmäisen merkin kierto ovat menestykselle kriittisiä vaiheita, kun muita veneitä on ympärillä runsaasti. Riskinoton ja varman päälle pelaamisen vaihtoehdot on punnittava tarkkaan, jotta pääsee radan toiselle osuudelle kärkiporukassa, mutta kuitenkin ilman sääntörikkoja tai kolareita. Näitä isojen kisojen ja ahtaiden tilanteiden kokemuksia tarvitaan lisää, jos jatkossa on tavoite pärjätä MM-tasolla.

Pitkän ja pimeän talven aikana on taas tarkoitus rakennella uusia veneitä. Andersilla on CAD-ohjelmassa jo uusi versio Topiko-veneestä, jolle tullaan cnc-jyrsimään plugit loppusyksystä. Näistä lisää netissä ja Pienoismallissa, kun projekti etenee.

*Terveisin Iom-Team-Finland  
Anders Wallin, Eero Laurila, Olle Martonen.*