Styra

Suomen RC-Purjehtijat ry. Jäsenlehti

Finlands RC-Seglare rf. Medlemsblad

syksy 2005 / talvi 2006

Tässä lehdessä mm.:

- Kauden Rankingsarjan tulokset
- Nordic Cup 2: Veddelev, DEN
- IOM-MM, Mooloolaba, AUS
- Nordic Cup 3, Saltsjöbaden, SWE
- Kilpailujärjestäjän ohjeet, Guide för kappseglingsarrangörer

Styyra, syksy 2005 / talvi 2006

Kisamatkoja ulkomaille tehtiin kuluneella kaudella poikkeuksellisen paljon. Nelihenkisellä iskuryhmällä käytiin kaksi kertaa Ruotsissa ja kerran Tanskassa. Jotkut kävivät jopa Australiassa asti purjehtimassa. Matkakertomukset toivottavasti innostavat muitakin reissaamaan tulevaisuudessa.

SPL on uudistanut omaa purjehduskilpailun järjestäjän opastaan ja samalla pyytänyt SuRCP:ia päivittämään oppaan RC-purjehdusta koskevan liitteen. Julkaisemme sen nyt tässä (på båda språken) sekä kilpailijoiden että järjestäjien käytettäväksi.

Mikään ei ole ikuista, eivät edes SuRCP:n verkkosivut. Helpommin muistettavan osoitteen, paremman ylläpidettävyyden, sekä pohjoismaisen synergiaedun vuoksi sivut ovat siirtymässä osoitteeseen www.iom-nordic.org.

Anders Wallin

"Styyra" on Suomen RC-Purjehtijat r.y:n tiedotuslehti joka ilmestyy noin kerran vuodessa.

Styyra-lehti ilmestyy vain pdf-muodossa verkossa. SuRCP postittaa kaikille jäsenille kutsun vuosikokoukseen tammi-helmikuussa 2006 sekä infolehden, jossa on kilpailukalenteri myöhemmin keväällä.

Lehden voi imuroida verkosta osoitteesta www.iom-nordic.org

Teksti:
Anders Wallin, Eero Laurila, Olle Martonen

Kuvat:
Anders Wallin, Olle Martonen, Lasse Koivunen, WWW

Kansi:
Nordic Cup 3, Saltsjöbaden

SuRCP ry - FiRCS rf

Hallitus - Styrelsen 2005

Puheenjohtaja / Ordförande

Eero Laurila
040-501 4301
e.laurila@kolumbus.fi

Sihteeri / Sekreterare

Anders Wallin
040-8240925
anders.wallin@helsinki.fi

Rahastonhoitaja / Skattmästare

Erik Wallin
050-3783164
erik@wallin.pp.fi

Jäsenet / Medlemmar

Olof Ginström
09 - 8635096
041-5457696
olof.ginstrom@luukku.com

Olle Martonen
050-3421166
olavi.martonen@netikka.fi

Muut toimihenkilöt:
Mittauspäällikkö:
Olof Ginström
Mittamiehet:
Anders Wallin
Vesa Laurila

Maksut:

- Jäsenmaksu 2005: 15 €
- Veneen rekisteröintimaksu: 5 €
- Omistajanvaihdon rekisteröinti: 5 €
- Mittausmaksut (maksetaan mittamiehelle):
  Vene 5 €
  Riki 5 €
- SuRCP - FiRCS pinssi 2 €

Yhdistyksen Pankkitili:

Nordea ***200118 - 171962***

Tälle tilille suoritetaan kaikki maksut lukuunottamatta yllämainittuja mittamiehen korvauksia.

WWW Sivut: **www.iom-nordic.org**

PUHEENJOHTAJAN KATSAUS 2005

Toimintavuonna 2005 SuRCP:n painopisteenä on ollut IOM-luokan toiminta ja edellytysten luonti sen kasvulle. Radiopurjehdus näkyi myönteisesti Vene 2005 messuilla, jossa olimme luokkaliittona esillä Suomen Purjehtijaliiton osastolla. Messupäivystykset hoidettiin yhdessä uuden yhteisöjäsenemme Suomen 5.5m rc-Purjehtijoiden kanssa.

IOM veneitä on nyt rekisterissämme 42. Muutamaa niistä ei ole näkynyt keskeneräisyyden takia kilpailuissa ja noin puolet venekannasta on ollut jonkun muun syyn takia poissa radoilta. Uusia veneitä ei ole tullut vuonna 2005, mutta rakenteilla olevia rekisteröimättömiä veneitä on arviolta noin 5-10. Vaikka määrällistä kasvua ei saatukaan kotimaassa, niin laadullisesti mentiin eteenpäin.

Kilpailu on ollut tiukkaa ja erot veneiden välillä entistäkin pienempiä.
Ydintoimintaamme eli ranking-kilpailuihin osallistui 16 venettä. Sarjan kahdeksassa osakilpailussa oli yhteensä 80 venettä, mikä tekee keskiarvoksi 10 kilpailijaa. Kansainvälisissä kilpailuissa jäsenemme ovat olleet aktiivisesti mukana kaudella 2005. Team Finland, Anders Wallin, Timo Syren, Olle Martonen ja Eero Laurila, oli ensin Tanskassa ja sitten kaksi kertaa Ruotsissa. Lisäksi Anders Wallin kävi maapallon toisella puolella Australiassa IOM-MM 2005 kilpailuissa. Toisaalla tässä lehdessä olevista kertomuksista näkyvät tulokset ja suomalaismenestys.

Nordic Cup 3-kilpailussa nähtiin ensimmäisen kerran IOM veneitä kaikista neljästä pohjoismaasta. Nordic Cupista siihen kuuluvine PM kilpailuineen on tullut merkittävä pohjoismainen kilpailusarja. Kasvava kiinnostus tähän sarjaan on hyvin todennäköistä kaikissa pohjoismaissa. Ensi kesänä me olemme isäntänä IOM veneiden PM 2006-kilpailuissa. Suosittelen suomalaisille veneille aktiivista ja runsaslukuista osanottoa. Se edistää parhaiten kotimaistakin IOM purjehdusta.

Laajentuva pohjoismainen yhteistyö näkyy myös tiedonkulun uusissa järjestelyissä. Omat, tutut verkkosivumme ovat siirtyneet tänä syksynä samalle palvelimelle osaksi yhteisiä pohjoismaisia IOM sivuja, jossa kaikille yhteiset asiat ovat englanninkielisiä, mutta niitä täydentävät kunkin maan (DEN, FIN, NOR ja SWE) omat kansalliset sivut asianomaisen maan omalla kielellä. Toivottavasti tämä ennakkoluuloton ratkaisu näkyy monipuolisena ja hyvänä sisältönä sekä luontevana ja tehokkaana väylänä lajimme edistämiseen kaikissa pohjoismaissa.

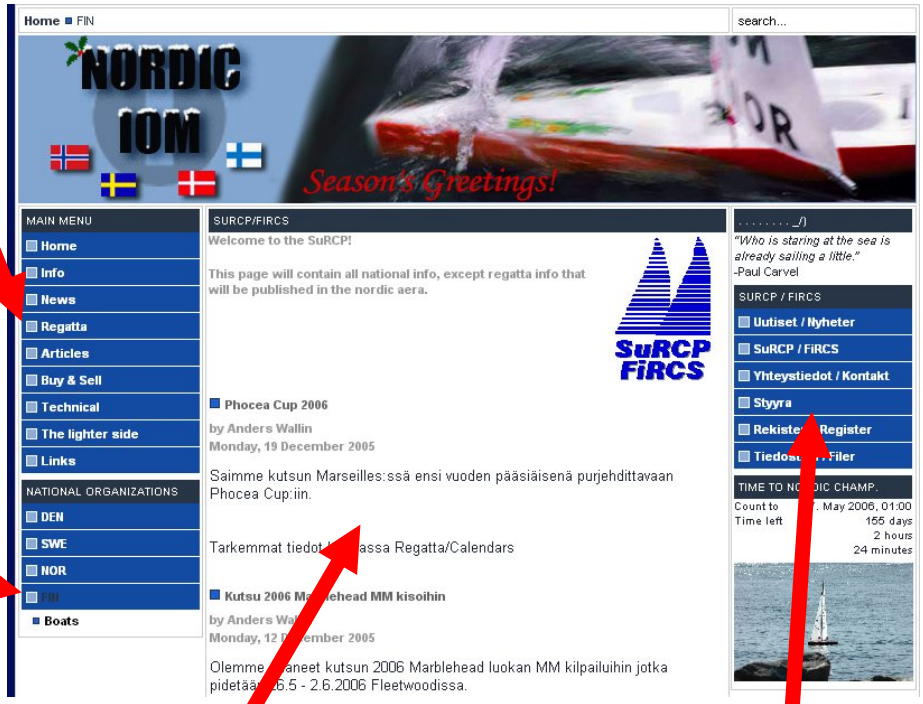
Lopuksi kiitän jäsenistöämme vuoden 2005 toiminnasta ja toivotan
Teille Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta 2006!

Eero Laurila

www.iom-nordic.org

SuRCP:n kotisivut ovat vuodesta 1997 olleet Anders Wallinin hoidossa ja ehkä hiukan hankalasti muistettavan AWn Helsingin ylipiston osoitteen takana. Kuluneen syksyn aikana pohjoismaiset www-ylläpitäjät ovat norjalaisten aloitteesta suunnitelleet uutta yhteispohjoismaalaista sivustoa. Nimeksi valittiin iom-nordic, ja sivut rekisteröi Ole-Peder Björsom syksyn alusta. Uutta materiaalia on siitä asti tuotettu sekä vanhaa siirretty uuteen muotoon. Ylläpitojärjestelmä mahdollistaa useamman ylläpitäjän ja on toivottavasti riittävän helppo omaksua uusille innokkaille.

Kaikkia lukijoita kiinnostavat aiheet kuten kilpailukalenterit, tulokset, venepörssi jne. on koottu yhteiseen vasemman reunan valikkoon



SuRCPn alasivuihin pääsee 'FIN' linkistä

SuRCPn etusivu sisältää totuttuun tapaan ajankohtaisia uutisotsikoita. Muutoksen vanhoihin sivuihin verrattuna kilpailu kutsut, tulokset ja raportit tullaan julkaisemaan yhteispohjoismaalaisella alueella (vasemman reunan Regatta linkki).

FIN alavalikosta löytyy samat linkit kuin vanhoilta sivuilta.

IOM PM 2005 – 11-12.6 – Veddelev, Tanska

Toisiin IOM-luokan PM-kilpailuihin Tanskan Veddeleviin suuntasi Suomesta nelihenkinen joukkue: Eero Laurila (FIN-29), Timo Syrën (FIN-35), Olle Martonen (FIN-37) ja Anders Wallin (FIN-136). Veddelev sijaitsee Kööpenhaminan länsipuolella idyllisen Roskilden pikkukaupungin pohjoispuolella joten matka sujui ensin lautalla Turusta Tukholmaan ja sitten ajamalla n. 10 h perille asti. Majoituimme kisapaikkana toimivan Veddelev Strands Bådelaugin pienvenesataman lähellä sijaitsevaan Roskilde Campingin tarjoamaan mökkiin. Hieman enemmän valoa ja lämpöä olisi mökissä saanut olla mutta muuten majoitus toimi hyvin – lähellä ja suht halpa.

Perjantaina perille päästyämme aloitimme ilmoittautumalla ja mittauttamalla veneet. Ykkös ja kakkosrikin purjemitat, veneen kokonaismitta sekä myös kölin ja veneen paino tarkistettiin. Tämänjälkeen suuntasimme Roskildeen iltapalalle jota parin oluen jälkeen seurasi epävirallinen joukkueen taktiikkapalaveri. Kaikki olivat sitä mieltä että purjehditaan niin hyvin kun osataan. Andersin tavoite oli parantaa viimevuoden neljättä sijaa, Timo oli sitä mieltä että kyllä hän A-erään kuuluu. Olle ja Eero toivoivat hyvää kisaa ilman teknisiä ongelmia asettamatta sen suurempia tulostavoitteita.

Team Finland: Timo, Eero ja Anders. Olle tälläkertaa kameran takana.

B-erän lähtö lauantaina

Kilpailun 28 osallistujaa (4 FIN, 8 NOR, 16 DEN, missä ruotsalaiset?) oli jaettu arpomalla kahteen karsinta-erään jonka jälkeen kisaa jatkettiin kahdessa 16 veneen erässä HMS eräpurjehdusjärjestelmää käyttäen. Kisa ajettiin kaarevalta aallonmurtajalta jonka vieressä oli suuri ruohokenttä varikkoa varten. Järjestäjien ennakkosuunnitelmista poiketen ei tuuli puhaltanut aallonmurtajaa pitkin joten lukuunottamatta lauantain viimeistä purjehdusta ajoimme radalla, jonka lähtölinjaa oli vaikeaa tai mahdoton nähdä ja lay-linea kryssimerkille oli erittäin haastavaa arvioida pitkän etäisyyden takia. Molemmat päivät aloitettiin ykkösrikillä, lauantaina kakkosrikiin siirryttiin noin puolessavälissä, sunnuntaina paljon aikaisemmin.

Kisan alkuvaiheessa suomalaisia vaivasi erilaiset pienet ja vähän isommatkin tekniset ongelmat. Timolta hajosi onnekkaasti juuri erän lopussa peräsinservo ja Ollelta katkesi kolarissa fokkapuomi. Kaksieräisen kisan hyvä puoli on että saa ajaa melko paljon mutta varjopuoli on ettei korjausaikaa erien välissä ole paljon. Ja jos kaverit purjehtivat eri erässä kuin itse ei heillä ole aikaa auttaa. Timolle saatiin nopeasti vaihdetta uusi servo ja Ollen puomia paikkailtiin kykyjen mukaan teipillä ja puurimoilla. Eero joutui vaihtamaan kakkosrikin isopurjeen toppikiinnityksen ja teippailemaan kiinni irtoilevaa puomihelaa. Lauantaina ehdittiin ajaa kymmenen purjehdusta jonka jälkeen Sören Andresen (DEN) johti selvästi, Anders oli jaetulla kolmannella sijalla, Timo yhdeksäs, Eero yhdestoista ja Olle seitsemästoista.

Lauantai iltana VSB:n järjestämän mukavan yhteisen illallisen jälkeen camping-mökkimme siis muuttui IOM-verstaaksi. Ollelta jäi paitsi jopa jälkiruoka kun oli niin kiire ”pajalle” veistämään uutta (tietysti puista!) fokkapuomia venepukista löytyvästä rimasta. Illan mittaan puomihelat saatiin kiinnitettyä, servojohdot vedettyä uusiksi sekä kölien etureunoihin kolareiden tuloksena syntyneet lovet paikattua.

Sunnuntaina heräsimme sateeseen joka onneksi ennen kisan alkamista taantui hieman. Tuuli oli kovempaa kuin lauantaina ja heti aamusta ykkös ja kakkosrikin välillä. Rataa oli

hieman lyhennetty paremman näkyvyyden takia ja tämän kompensoimiseksi kierrettiin kryssi-lenssi rataa nyt kolme kierrosta. Kilpailuja ehdittiin ennen aikarajaa ajaa vielä seitsemän. Eero joutui valitettavasti jättämään leikin kesken veneen sisään päässeen veden aiheuttamien radio-ongelmien takia. Toistettakoon vielä tässä melkein joka Styyrassa todettu fakta: VENEEN ON OLTAVA TIIVIS !. Timo ja Anders viihtyivät kakkosrikin kelissä ja pysyttelivät A-erän paremmalla puoliskolla. Päivän toisessa erässä tuli jopa kaksoisvoitto – Hyvä Suomi !

Kisan päätyttyä pakkasimme tavarat autoon ja suuntasimme kohti Tukholmasta kahdeksalta maantai aamuna lähtevää päivälauttaa. Aikaa oli riittävästi joten matkalla tutustuimme Göta-kanal:iin ja yritimme muutenkin viivytellä matkantekoa. Matka taittui kuitenkin väistämättä melko ripeästi – tuloksena turhauttavan pitkä odotus Värtahamnen:n parkkipaikalla Ariadne hotellin edustalla. (Anders: ei muuten ole ensimmäinen kerta...)

Kootut selitykset ja opit:
Anders: Venevauhti ja tekniikka olivat kunnossa. Ykkössijoja tuli riittävästi mutta tasainen kova taso puuttuu vielä. Liian usein 2.-4. tila muuttui 5.-8. tilaksi turhan hätiköinnin tai ylämerkillä ahneuden takia. Ajovirheiden ja yhden vakavamman kolarin lisäksi ”lapsellisia” mokia tuli omien laskujen mukaan kolme:

- Lauantain keskivaiheilla oli lievä radiohäiriö rc-purkissa olleen veden takia(kovalla ja sateisella kelillä pitää olla talouspaperia akun ja vastarin ympärillä suojaamassa)
- Lauantain viimeisessä erässä vanttiruuveihin juuttunut fokan skuutti pilasi mahdollisuudet hyvään sijoitukseen (teippiä tai mielummin kutistesukkaa kaikkien koukkujen ja helojen ympärille joihin skuuteilla on mahdollisuus tarttua!).
- sunnuntain ensimmäisessä lähdössä selvästi väärä rikivalinta (olisi pitänyt uskoa omaan ensivaikutelmaan ja Timoon eikä ottaa vaikutteita kanssakilpailijoista)

Tuttu näky monessa erässä: Sören johtaa ja muut seuraavat perässä.

Rikejä pitää edelleen kehittää niin että ne saadaan trimmiin välittömästi rikinvaihdon jälkeen. Puomeihin ja naruihin tussilla hyvät asetukset muistiin.

Olle:

- Venevauhdin kanssa ei suurempia ongelmia. Ilman tilanteita vauhtia riittää hyvinkin lähes MM-kisojen kiertäjien verran
- Veneen käsittelyä etenkin kovalla tuulella harjoiteltava paljon. Tätä taitoa tarvitaan erityisesti ruuhkatilanteissa eli lähdössä ja 1. luovimerkillä. Tyyppiesimerkki tästä oli sunnuntain toiseksi viimeinen lähtö: juuri ennen starttia jäin kiinni verkkomerkkiin lähtölinjan ja ohjailualueen välissä. Laiha lohtu siihen oli, että seuraavassa B-erässä meni ihan lujaa.
- Edellisen kohdan ongelmia voi helpottaa ajamalla konservatiivisesti eli "korvien väliä" valmennettava ennen jokaista lähtöä: easy, easy. Kilpapurjehtiminen on muuten tietystä tasosta lähtien aika paljon "henkien hommaa".
- Fokan puomin murtuminen lauantain 2. purjehduksessa ei jäänyt ilman seurauksia tulosluettelossa. Pikapaikkaus ei ollut aivan "onnistunut". Onneksi iltapäivällä siirryttiin 2-rikiin. Lauantain rata oli lähinnä näkökykykisa, jossa minä ainakin sain oikein kunnolla "siipeeni".
- Kovia kisoja kiertämällä oppii nopeasti ja paljon. PM-ssä tasoerot olivat melkoiset (kelillä oli siihen oma osuu-tensa).

Nordic Cup jatkuu lokakuun 15 ja 16 päivä Ruotsissa Tukholmassa pidettävällä kisalla joka samalla toimii avoimena Ruotsin mestaruuskilpailuna. Suomesta on lähdössä alustavasti ainakin yksi autollinen. La-su kisa Tukholmassa ei vaatine edes lomapäiviä joten kaikki mukaan Tukholmaan vaan !

Ensi vuonna on Suomen vuoro järjestää PM kilpailut joiden paikaksi alustavasti on suunniteltu Koivusaari ja NJK.

Anders, Olle, Eero, ja Timo.

Sija	Nimi	Maa	Pisteet	Vene
1	Sören Andresen	DEN	29	Laerke
2	Anders Wallin	FIN	60	Cockatoo
3	Ulrik Stahlroos	DEN	60	Cockatoo
4	Torvald Klem	NOR	63	Cockatoo
5	Lars Andresen	DEN	73	Laerke2/Sirius?
6	Jörgen Marquardsen	DEN	82	
7	Timo Syrén	FIN	98	Italiko
8	Tom Christensen	DEN	109	
9	Brian Nielse	DEN	130	
10	Sven Toftegaard	DEN	140	
..				
12	Olle Martonen	FIN	192	Triple Crown
...				
19	Eero Laurila	FIN	263	Noux

yhteensä 28 osallistujaa

Huomaa FIN 35 joka kokeilee onneaan vasemmalla halssilla...

NORDIC CUP 3, 15-16.10.2005, Saltsjöbaden T:holma

Ruotsiin Saltsjöbadeniin suuntasi Suomesta sama joukkue, joka oli käynyt Tanskan PM:ssä eli Anders Wallin (FIN-136), Timo Syren (Justine), Eero Laurila (FIN-29) ja Olle Martonen (Henrietta). Joukkue kokoontui Turkuun TPS:lle ja Volvoon ladattiin pelivehkeet. Loistoristeilijä Seawind tarjosi hyvän illallisen ja illan päätti pieni taktiikkapalaveri (lue:yömyssyt) baarissa, jonka ikkunoista näkyi tähtitaivas ja mustanpuhuva Kihti.

Aamulla lähdettiin pirteinä poikina ajamaan kohti Saltsjöbadenia, noin 15 km Tukholmasta kaakkoon. Kilpailupaikka oli pienen pieni saari, jonne oli noin 50 metrin mittainen kävelysilta. Sillalla olikin kävelyliikennettä kun 26 osallistujaa ja kilpailulautakunta roudasi veneet ja varusteet saarelle. Paikalle ilmaantui 11 ruotsalaisvenettä, 8 norjalaista, 3 tanskalaista ja 4 suomalaista. Nyt testattaisiin ensimmäistä kertaa ruotsalaiset metripurjehtijat. Kilpailijat jaettiin kahteen erään.

Tuuli oli melkoisen navakka; 12-16 m/s, purjehduspaikka oli kuitenkin jossain määrin suojainen. Tämä teki tuulen puuskikkaaksi ja suunnaltaan epävakaaksi. Aivan selvästi kakkosrikin keli. Kutsussa oli maininta veneiden punnitsemisesta mutta eihän siitä tullut mitään sellaisessa tuulessa Rata oli makkara sellainen ja luovimerkin jälkeen oli offset-merkki. Alamerkki oli tosikaukana ja kaiken lisäksi se lähti ajelehtimaan 1 lähdössä.

Kelistä johtuen lähtölinja useimmiten suosi jompaa kumpaa päätä ja sinne syntyi hirveä ryysis. Muutama vene pääsi hyvin matkaan ja muut sitten perään. Kosketuksia tietysti tuli mutta pahemmilta vahingoilta vältyttiin. Kisassa käytettiin erotuomaria mutta hänestä ei ollut pahemmin apua lähtökahinoissa kun veneet olivat yhdessä kasassa ja kaikki tapahtui hirvittävän nopeasti.
”Haavoittuneita” alkoi tulla kisan edetessä. Tässä kelissä veneiden vesitiiviys joutui koetukselle. Muutama ruotsalainen sai jättää leikin kesken. Päivän viimeisessä purjehduksessa Ollen selkänarun ploki irtosi. Onneksi se saatiin tilapäisesti korjattua ja hän ennätti mukaan seuraavaan purjehdukseen.

Tulospalvelu ei toiminut lauantaina. Kärkiveneet erottautuivat kuitenkin joukosta: Torvald Klem (NOR) rautaisella rutiinilla, kuitenkin 2 kolaria, josta RDG-pisteet, Sören Andresen (DEN) kauniilla mahonkisella Sirius Mk 10-konstruktiollaan, Anders Wallin (FIN) Cockatoollaan puolusti Suomen värejä ja Gunnar Karlsen (NOR) kovan tuulen TS-2 veneellään.

Majapaikkana oli parin kilometrin etäisyydellä oleva Stockholms SkridskoSeglarKlubbenin paviljonki. Suomalaiset saivat aivan oman mökin mikä olikin hyvä sillä illalla ”purjehdittiin” aika pitkään. Yöpyminen kunnon sängyssä maksoi 250 SEK. Samaan hintaan sisältyi herkullinen illallinen (grillipihviä ja oltta yllin kyllin), aamiainen ja eväät seuraavaa päivää varten.

Sunnuntai valkeni harmaana ja lähes yhtä tuulisena, kakkosrikillä kaikki purjehtivat tänäkin päivänä. Nyt alkoi tulla suomalaisillekin ongelmia: Eerolla vastaanotin lakkasi toimimasta ja Ollen plokin korjaus petti. Se saatiin kuitenkin kuntoon ja myrskynkestäväksi. Eero joutui jättämään leikin kesken.

Kisajärjestäjille alkoi tulla rutiinia ja purjehdukset vietiin läpi vauhdikkaasti. Viimeinen lähtö oli jo kello 13.30 (tanskalaisilla ja norjalaisilla oli kiire lähteä pitkälle kotimatkalle).Kaikenkaikkiaan 17 purjehdusta, joista 2 laskettiin pois. Jokaiselle purjehtijoille jaettiin raamitettu osanottotodistus ja 10 parasta palkittiin.

Tulokset:

I	Torvald Klem NOR	36 p.
II	Sören Andresen DEN	37
III	Anders Wallin FIN	54.6
---	---	---
7	Timo Syren	94
10	Olle Martonen	142
21	Eero Laurila	293

Sören Andresen voitti koko Nordic Cupin ja pokkasi komean pytyn viime vuoden voittajalta Torvaldilta.

Nordic Cupin kisat olivat aivan mukavat: paljon osanottajia, eräpurjehdusta ja tasoa riittää laidasta laitaan. Alustavat suunnitelmat ensi kesäksi lupaavat yhden kisan jokaiseen maahan ja että huonoimman tuloksen saa laskea pois. Kannattaa lähteä kokeilemaan.

FIN37, Olle Martonen

Tukholmassa ei ollut liian lämmin...

NORDIC CUP 3, 15-15.10.2005, Saltsjöbaden, Stockholm

Nordiska Mästerskapen i Danmark gav mersmak på Nordic Cupen. Man behövde ej övertala NM-fararna mycket, så var de igen i farten. Den finska gruppen bestod av Anders Wallin (FIN-136), Timo Syrén (Justine), Eero Laurila (FIN-29) och Olle Martonen (Henrietta). På fredag kväll träffades seglarna i Åbo hamn. Helsingforsarnas (Anders och Eero) båtar och utrustning lastades över i gamla trotjänaren Volvon. Lyxkryssaren Seawind bjöd på god mat. Kvällen avslutades med en taktikpalaver i färjans bar till ackompanjemang av en sängfösare. Genom ventilerna syntes en stjärnklar himmel och det svarta Skiftet.

På morgonen fortsatte färden mot Saltsjöbaden, ca. 15 kilometer sydost om Stockholm. Seglingsplatsen var inte KSSS´ hamn som väntat, utan en pytteliten kobbe ca 500 meter söderut. Till holmen ledde en smal gångbro och snart var det väldig trafik på den, då 26 seglare och seglingsledningen kånkade sina båtar och utrustning över till holmen. Till tävlingen hade anmält sig 11 svenska seglare, 8 norrmän, 3 danskar och vi 4 finnar. Nu skulle de svenska enmetersseglarna testas för första gången. Seglarna delades upp i två heat.

Den nordliga vinden var frisk; ute på fjärden uppåt 12-16 m/s. Seglingsområdet var dock något skyddat av en holme vilket i sin tur gjorde att vinden varierade både i styrka och riktning, tvåans rigg gällde. I inbjudan nämndes att båtarna skulle vägas, men på grund av den hårda vinden var detta en omöjlighet. Banan var en så kallad bananbana med ett offsetmärke efter kryssmärket. Jippmärket var verkligen långt nere och till på köpet så började det driva i första seglingen. Seglarna försökte hitta vindskydd för att kunna rigga båtarna. Till slut kom alla båtarna i vattnet. Som vanligt var det nervöst före första starten. På grund av den till riktningen ostabila vinden, var oftast någondera ändan av startlinjen favoriserad. De flesta seglarna insåg detta och klart var att det blev trafikstockning där. Några båtar lyckades i starten, resten mindre bra. Smärre kollisioner inträffade, men inga större haverier. Vid tävlingen användes direktdömning, men det hjälpte föga då största delen av båtarna var i en enda klunga och hade hög fart.

Båtarna började även ta stryk av vädret, vatten inuti båten är inte bra för elektroniken. Några svenskar fick ge upp. För Olle lossnade skotblocket, en snabbreparation utfördes och han kunde fortsätta tävla. Resultatservice på kobben kom inte ifråga, men de skickligaste visade framfötterna:
Torvald Klem (NOR) med stenhård rutin, dock två kollisioner som gav RDG-poäng, Sören Andresen (DEN) med sin läckra mahognykonstruktion Sirius Mk 10, Anders Wallin (FIN) försvarade finska färgerna med Cockatoon from ”Down Under” och Gunnar Karlsen (NOR) med sin hårdvindsbåt TS-2 (seglar alltid bra).

Trim a’la ”Bitter Lemon”

Efter dagens seglingar förflyttade vi oss till Stockholms Skridskoseglarklubbs (SSSK) paviljong på den närbelägna holmen Älgö. Finnarna fick till sitt förfogande en röd liten stuga. Med nöd och näppe rymdes vi och båtarna in; båtarna skulle ju torka. Övernattningen i en ordentlig säng betingade 250 SEK, vilket kan anses förmånligt med beaktande av att en god middag, grillbiff med dryck (inte vatten), frukost och lunchpaket ingick i priset. Svenska enmetersseglarna tog synnerligen bra hand om oss. Kvällen förlöpte i trevlig samvaro; det diskuterades båtar, Nordics, segling och allt mellan himmel och jord. Till allas stora förtjusning fanns även en Virtual Sailor simulator att testa sin skicklighet på, där trivdes en och annan mycket bra.

Söndagen ljusnade grå men till all lycka inget regn. Vinden ven i tallarna, tvåans rigg gällde även idag. Nu började finnarna få problem: Eeros mottagare pajade och Olles reparation av blocket gav vika. Det senare åtgärdades snabbt med järntråd, så att det klarade stormen. Eero däremot fick packa ihop sina grejor.

Seglingsnämnden hade nu blivit varm i kläderna och seglingarna genomfördes i rask takt. Sista starten skedde redan före 13.30, eftersom danskarna och norrmännen hade lång väg hem. Allt som allt genomfördes 17 seglingar varav 2 fick räknas bort. Alla deltagare belönades med ett inglasat deltagarbevis och de 10 bästa premierades med pokaler.

Sören Andresen och Torvald Klem kämpade hårt om Nordiska Cupen. Sören drog det längre stråket: hans delresultat var jämna och han utmärkte sig i de tävlingar där det fanns mest deltagare, vilka gav mest poäng.

Nordic Cup tävlingarna var en positiv upplevelse. En rad olika seglare, heat- och kvälls-seglingar. Nästa sommars preliminära tävlingskalender lovar en deltävling till varje land (4 st) där det sämsta delresultatet kan borträknas. Cupen kan varmt rekommenderas

FIN-37 Olle M.

Guide för Kappseglingsarrangörer

VAD ÄR RC-SEGLING?

RC-segling (från engelska Remote Controlled) är kappsegling med radiostyrda segelbåtar. Rorsman står på land och styr sin båt med sin radiosändare. I båten finns en batteridriven radiomottagare som styr båtens roderservo och skotvinsch enligt rorsmans signaler från land. Klassförbundet, som hör till FSF, heter Finlands RC-seglare (FiRCS). Som internationellt klassförbund fungerar IOMICA (International One Metre- International Class Association) och som takorganisation ISAF:s Radio Sailing Division (RSD).

RC-Segling karaktäriseras av:

- **Heat-segling**, när fler än 16-20 båtar deltar. I internationella mästerskap kan upp till 80-84 båtar delta.
- **Flera korta heat per dag**. Idealtiden för ett heat är ca 12 minuter vilket betyder att man kan segla 20-30 heat per dag.
- **Jämn och hård konkurrans**, de 16-20 båtarna i ett heat rundar ofta första märket inom 10 sekunder, och vid första lämärket kan 4-8 båtar vara överlappade.
- **Hög relativ hastighet**. I RC-segling har tvåbåtszonen ersatts med fyra båtlängder. Denna sträcka seglar en IOM båt på ca 3 sekuder. Kappseglingskomitteens signalering, domarbeslut och kommunikation mellan skepparna bör alltså ske raskt.

BÅTKLASSER

I Finland seglas den internationella enmeters-klassen (IOM). Årligen ordnas ranking- och klassmästerskapstävlingar, internationellt ordnas NM varje år, EM och VM alternerande år. Båtens maximala längd är 1000 mm, djupgående 420 mm och minimivikt 4 kg. Skrovdesignen är fri (enskrov) medan riggarna (tre stycken) är entyp. Båtarna seglas i alla väder, minimi- eller maximivind finns ej. Då vinden ökar, ”revar” man genom att byta till mindre rigg.

REGLER

Kappsegling sker enligt *Kappseglingsreglerna* inklusive appendix E för RC-segling. Klassreglerna förvaltas av ISAF:s Radio Sailing Division och kan fås från webbplatsen www.radiosailing.org.

För heatsegling (se nedan) används olika heatseglingsregler av vilka den mest använda är det engelska Heat Management System (HMS). Poängberäkning sker oftast enligt lågpoängssystemet (se reglernas appendix A).

HEATSEGLING

Varje sändar-mottagarpar har en unik (utbytbar) frekvens som gör att många båtar kan segla samtidigt utan störningar. I praktiken seglar maximalt 16-20 båtar samtidigt. Då flera än 20 båtar deltar, används s.k. heatsegling.

Regelbokens appendix E använder följande terminologi:

ett heat = en tävlan mellan vissa båtar som nominerats att segla i just det heatet,
en kappsegling = en omgång bestående av ett eller flera heat,
en tävling = en eller flera kappseglingar.

Heatseglingsreglerna (HMS, Heat Management System) bestämmer vilka båtar som seglar i vilka heat samt för poängberäkningen. HMS 2002 systemet ger varje båt en chans att vinna varje kappsegling. Heaten seglas i omvänd ordning börjande från det lägsta heatet. De fyra första båtarna i varje heat flyttas upp till följande heat medan de fyra sista flyttas ner ett heat.

VAL AV SEGLINGSPLATS

Den ideala seglingsplatsen uppvisar följande karakteristika:

- fritt vatten i en 100 m cirkel, utan grund, tång, utan extra bojar och linor, ostörd av genomfartstrafik
- ett styrområde på land, nära banan, med god sikt, gärna upphöjd, med plats för 16 personer i första ledet
- någorlunda jämn vind vid normalt förekommande vindriktningar
- en låg brygga för sjösättning av båtarna, nära banan och styrområdet
- en gräsplan nära bryggan, som depå för båtar och utrustning
- en parkeringsplats nära depån, för deltagarnas bilar (för laddning, reparation).

I praktiken får man kompromissa mellan dessa krav. Typiska platser i Finland är segelföreningarnas bryggor eller vågbrytare samt mindre sjöar.

INBJUDAN, AVGIFTER

Inbjudan sker genom listning i FiRCS:s medlemsblad och/eller i FSF:s *Tävlingskalender*. Rankingtävlingar är normalt en dag (oftast lördag) under vilken man genomför 10–16 seglingar. Klassmästerskap (KM), FM och NM är tvådagarstävlingar, EM och VM femdagarsregattor. Avgiften är normalt 5–10 € per seglingsdag.

ANMÄLNING, DELTAGARE

Anmälan sker per telefon eller e-post till arrangören, gärna tre dagar före. Båtar som anmäler sig på plats får delta, normalt utan förhöjd avgift. I rankingtävlingar deltar typiskt 12–15 båtar, i FM 20–25 båtar.

OBS. Vid anmälning bör uppges namn, förening, segelnummer samt frekvens. Två band är vanliga i Finland: 27 MHz och 40 MHz. Frekvenserna får ej ligga närmare varann än 0,01 MHz. Exempel: 27,665 och 27,675 MHz stör ej varann. 27,665 och 27,670 MHz stör varann.

KAPPSEGLINGSKOMMITTÉNS UTRUSTNING

För banan behövs tre-fyra vändmärken (medelstora bojar, storlek korgboll), två startlinjemärken i avvikande färg (t.ex. större fendertar) samt fem-sex ankare och linor.

OBS. RC-båtarna har djupa kölar. Det är viktigt att ankarlinan går rätt ner från bojen. Extra vikt 1 m ner på linan rekommenderas, kätting är bäst.

För banläggning och båtundsättning behövs en liten, oöm men stadig aktersnurra eller roddbåt plus reservflytväst.

För startproceduren med nedräkning från startband (se RRS Appendix E) används en batteridriven CD-spelare, modell kraftig. Ljudet skall höras även i hård motvind. Startband på CD-skiva kan lånas av FiRCS. Alternativt kan startern med hög röst räkna ned från sin klocka. Klocka behövs även för kontroll av maximitid och ”time-out”, dvs. maximitid efter första båt i mål.

Seglingsprotokoll (minst 20 st.) i tåligt omslag (pärm) rekommenderas.

Bockar eller reflexlina för markering av styrområde och depå är bra att använda, speciellt om åskådare väntas.

Flaggor eller startskott används ej. En visselpipa kan användas för att dra uppmärksamhet till skepparmöte, målgång, maximitid och time-out samt för att kalla till ny startprocedur.

KAPPSEGLINGSKOMMITTÉNS SAMMANSÄTTNING

En RC-tävling är inte resurskrävande. Tre personer räcker.

Tävlingsledaren leder tävlingen, kallar till start, sköter startproceduren, ger målsignal. Tävlingsledaren svarar för tempo och flyt i tävlingen. Han bör ha auktoritet och ljudlig stämma.

Sekreteraren för seglingsprotokoll, noterar starttid, eventuella tjuvstarter och returer, målgång (ofta mycket hektisk), eventuell utgång av maximitid eller time-out, eventuella DNF osv. På tävlingar i flera heat bör sekreteraren före varje start läsa upp numren på de båtar som skall starta i heatet. Mellan seglingarna, om det finns tid, räknar sekreteraren poängställningen. Sekreteraren bör vara noggrann och koncentrerad.

Båtsföraren lägger och korrigerar banan enligt tävlingsledarens order samt hjälper då båtar fastnat i varann eller havererat (skepparen bör tas med ombord vid räddningsoperationer). RC-båtar lyfts och hanteras bäst genom att ta i fenkölen (stadig, ofta i kolfiber).

DOMARE OCH DÖMNINGSPRINCIP

Vid mindre tävlingar kan en protestkommittee bestående av 3-4 skeppare utväljas, ingen domare behövs.

Vid nationella tävlingar används en domare av minst regionalnivå. Domaren bör ha bekantat sig med RC-specialreglerna (Appendix E) och får gärna ha tidigare erfarenhet av att döma RC-segling.

Vid NM behövs två, gärna tre domare, från minst två olika länder. Minst en av domarna bör vara internationell domare.

Det är upp till rorsmännen att själv protestera mot varann, och att självmant göra sina 360° svängar. *Domaren skall alltså INTE utföra direktdömning på banan, ej heller kommentera rorsmännens egna påståenden.*

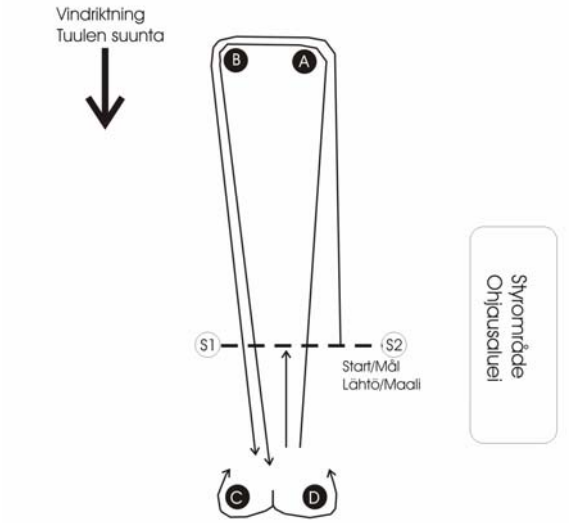
Domarens roll är att observera och lyssna till pågående heat, och sedan avgöra protestfall som rorsmännen inte själv klarat upp. Detta dock sagt utan att inskränka på den rätt som domare och kappseglingskommitté enligt regel 60 har att själv protestera. Detta kan vara befogat i flagranta fall.

SEGLINGSFÖRESKRIFTER

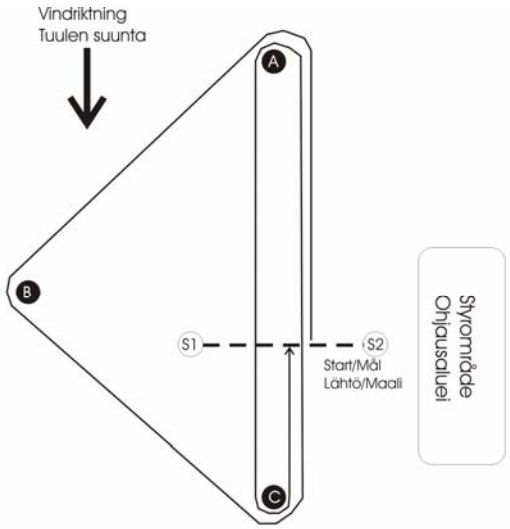
FiRCS utfärdar standardseglingsföreskrifter för årets rankingtävlingar. Vid tävlingarna behöver därför endast avvikelser från dessa meddelas. Avvikelserna anges med notis på anslagstavla eller utdelat meddelande och påpekas på skepparmötet.

BANA

I RC-segling används normalt kryss-läns bana: start, kort kryss, lång läns, lång kryss, lång läns, kort kryss, mål. Start och mållinjen placeras så att första kryssen bildar 2/3 av motvindsbenet. Bredvid kryssmärket kan läggas et sk. offset-märke på minst åtta båtlängders avstånd. Lämärket kan ersättas av en port (minst åtta båtlängder bred). Se figur.



Start (S1-S2) - A - B - Gate (C-D) - A - B - Gate (C-D) - Mål (S1-S2)
Lähtö (S1-S2) - A - B - Portti (C-D) - A - B - Portti (C-D) - Maali (S1-S2)



Start (S1-S2) - A - B - C - A - C - Mål (S1-S2)
Lähtö (S1-S2) - A - B - C - A - C - Maali (S1-S2)

Alternativt kan triangelbana med start, kort kryss, slör, slör, lång kryss, läns och kort kryss i mål användas. Start- och mållinje är den samma. Linjen får gärna läggas minst 2/3 ned från kryssmärket, så att den första kryssen blir längre än den sista. Se figur.

Det är önskvärt att rorsmännen från styrområdet kan se längs startlinjen. Alla vändmärken bör rundas till vänster. Inget rundningsmärke får bli alltför långt från styrområdet (50 m praktiskt maximum).

Kryssbenets längd är ca 100 meter. Banlängden justeras enligt vindförhållanden så att ett heat tar ca 10 minuter. Banan kan inte förkortas under pågående heat.

Startlinjens placering har stor inverkan på kappseglingens gång. Linjens längd bör vara ca 1,5 x totallängden av de deltagande båtarna (1 m per bår i IOM klassen). Fem graders babordsfavör är att föredra. Kryssbenet bör vara tillräckligt långt för att uppnå tillräcklig spridning av båtarna vid första märkesrundningen. Ett stort antal protester och kollisioner beror oftast på dålig sikt över banområdet eller märken som är placerade på för långt avstånd

Typiskt styrområde, NM 2005, Veddelev, Danmark.

DAGSPROGRAM

Målsättningen för en regattadag utan heatsegling är 12 genomförda kappseglingar. Detta klaras normalt av på 3–4 timmar. Ett typiskt tempo är: 2 seglingar, 5 min paus, 2 seglingar, 5 min paus, 2 seglingar, 30 min lunchpaus. Därefter igen 2 + 2 + 2. Om man seglar i två heat, kan målsättningen lämpligt vara 7–9 kappseglingar (= 14–18 heat).

Det rekommenderas att i seglingsföreskrifterna ange när dagens seglingar senast avslutas: t.ex. ”Ingen ny kappsegling påbörjas efter kl. 16.00.”
Typisk tidtabell:
10.00 samling, båtar riggas upp, övningssegling
10.30 skepparmöte
11.00 1. start
Halvvägs i tävlingen kort (20-30min) lunchpaus. Ingen lunchpaus behövs om tävlingen seglas i två eller flera heat.

Ingen kappsegling påbörjas efter 16.00

SKEPPARMÖTE

Skepparmöte hålls ca 1/2 timme före första start. Bana och banriktning förklaras. Eventuell begränsning av styrområdet definieras. På förhand utdelade skriftliga seglinsinstruktioner är att föredra och ersätter ofta skepparmötet.

OBS. Om två båtar har anmälts med samma frekvens, bör den ena byta till en ledig frekvens före första start. De mer rutinerade deltagarna har normalt extra kristaller att låna ut.

Startlinje med babordsfavör, EM 2004, Arcos, Spanien. 20 båtar/heat.

EN SEGLINGS FÖRLOPP

Tävlingsledaren ropar ”Tid till start tre minuter”, sekreteraren ropar upp numren på de båtar som skall starta i ifrågavarande heat. (Om färre än 16 båtar är med seglar alla i samma heat.)

Heatets rorsmän sjösätter sina båtar och går till styrområdet. Övriga rorsmän håller sig borta från styrområdet.

Tävlingsledaren ropar ”Två minuter till start” och sätter på bandspelaren : ”1 minut till start. 50. 40. 30. 20. 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, start!”. Sekreteraren skriver upp klocktid för start. Tävlingsledaren ropar upp numren på eventuella tjuvstartande *omedelbart.* Sekreteraren skriver upp numren, och stryker dem igen vid korrekt omstart.

Tävlingsledaren följer med att tätbåtarna seglar banan rätt, för att korrekt kunna ta i mål den första båten. Sekreteraren protokollför händelser som meddelas henne, såsom protestanrop, gjorda 360°-svängar och båtar som utgått.

Domaren följer med heatet och gör sina eventuella egna anteckningar.

Tävlingsledaren tar mållinjen och meddelar båtarnas nummer åt sekreteraren som skriver protokoll. Sekreteraren skriver upp klocktid för första båt i mål. Rorsmännen meddelar även sina nummer vid målgång.

Vid målgång för första båt börjar time-out-tiden räknas ned. Då tiden gått ut meddelas ”Time-out”. Båtar som då ej gått i mål noteras som DNF.

PRAXIS I FINLAND (FiRCS:S REKOMMENDATIONER)

I Finland gäller följande standard om inte annat anges i seglingsföreskrifterna.

- Observatörer används inte.
- Heatsystemet är HMS.
- Maximitid för ett heat är 20 min.
- Time-out-tid efter första båts målgång är 10 min.

TILLÄGGSINFORMATION

ISAF:s *Racing rules of sailing*: ISAF:s webbplats www.sailing.org
ISAF:s kappseglingsregler på svenska och finska: FSF
RSD:s klassbestämmelser och heatsystem (HMS) på engelska: www.radiosailing.org
IOMICA:s race management manual (rekommenderas!) www.iomclass.org
FiRCS:s ranking- och FM-regler på finska: FiRCS
FiRCS:s standardseglingsföreskrifter på finska och svenska: FiRCS
FiRCS:s startsekvens på cd-skiva, resultaträkningsmall: FiRCS

Finlands RC-seglare

Ordförande: Eero Laurila, 040-501 4301, e.laurila@kolumbus.fi

Sekreterare: Anders Wallin, 040 824 0925, anders.wallin@helsinki.fi

Webbplats: www.iom-nordic.org

Heat-tavla, VM 2005 Mooloolaba Australien
Erätaulu, MM 2005 Mooloolaba Australia

RC-Purjehduskilpailun järjestäjän opas

MITÄ RC-PURJEHDUS ON?
RC-purjehdus (englannin sanoista Remote Controlled) on kilpapurjehdusta radiolla ohjattavilla veneillä. Ohjaaja seisoo maissa ja ohjaa venettään radiolähettimellä. Veneessä on akkukäyttöinen radiovastaanotin, joka ohjaa veneen ruorisäädintä ja jalusvinssiä maista tulevien ohjauskäskyjen mukaan. Suomen RC-purjehtijat (SuRCP) edistää radiopurjehdusta Suomen Purjehtijaliittoon kuuluvana luokkaliittona. Se on myös kattojärjestö ISAF Radio Sailing Division (RSD) jäsen ja radiopurjehduksen suurimman veneluokan International One Metre (IOM) kansainvälisen luokkaliiton (IOM ICA) kansallinen luokkaliitto Suomessa.

Radiopurjehduksen ominaispiirteitä ovat:

- **Eräpurjehdus**, kun osallistuvia veneitä on enemmän kuin 16-20. Kansainvälisissä arvokilpailuissa osanottajien ylärajana on 80-84 venettä.
- **Kilpailupäivän aikana purjehditaan monta lyhyttä erää**. Yleinen yhden erän tavoiteaika on noin 12 minuuttia eli purjehduspäivässä on jopa 20-30 erää.
- **Tasainen ja tiukka kilpailu**, jossa erän 16-20 veneestä lähes kaikki saapuvat ensimmäiselle luovimerkille 10 sekunnin sisällä ja ensimmäiselle alamerkille voi tulla samanaikaisesti 4-8 toisiaan peittävää venettä.
- **Suhteellinen nopeus**. Radiopurjehduksessa merkille tultaessa vyöhykeraja on neljä veneenmittaa. Tämän matkan IOM luokan vene kulkee noin 3 sekunnissa. Kilpailulautakunnan viestinanto, tuomaripäätökset, sekä kippareiden välisen kommunikaation on siis syytä tapahtua ripeästi.

VENELUOKAT

Suomessa purjehditaan ensisijaisesti IOM luokkaa, jolle pidetään vuosittaiset ranking- ja luokkamestaruus/(Suomen mestaruus)kilpailut. Kansainvälistä kilpailuista järjestetään vuosittain PM sekä vuorovuosin EM ja MM.

IOM veneen maksimipituus on 1000mm, syväys 420mm ja minimipaino on 4 kg. Rungon muoto on vapaa (yksirunkoinen), mutta rikit ovat yksityyppisiä. Käytettävissä on kolme erikokoista masto/purjeyhdistelmää. Veneitä purjehditaan käytännössä kaikissa säissä ukonilmaa lukuun ottamatta. Kun tuuli kovenee, ”reivataan” vaihtamalla pienempään rikiin.

SÄÄNNÖT

Kilpailuissa noudatetaan *Purjehduksen kilpailusääntöjä ja* erityisesti sen radiopurjehdusta koskevaa liitettä E. Kansainvälisen IOM-luokan luokkasääntöjä ylläpitää ISAF RSD:n valtuuttamana IOM ICA, joka on laatinut myös joukon mallisääntöjä (kilpailukutsu, purjehdusohjeet, mestaruuskilpailusäännöt jne). Suomen mestaruuskilpailuissa noudatetaan Suomen Purjehtijaliiton hyväksymiä sääntöjä. Suomen RC-purjehtijat on vahvistanut kotimaisille ranking-kilpailuille omat sääntönsä.

Seuraavaksi käsiteltävässä eräpurjehduksessa käytetään yleisimmin ISAF RSD:n hyväksymiä eräpurjehdussääntöjä Heat Management System (HMS 2002). Pistelaskuun käytetään useimmiten sijalukujärjestelmää HMS 2002 sisältämin täydennyksin.

ERÄPURJEHDUS

Jokaisella lähetin-vastaanotinparilla on oma (vaihdettava) taajuutensa, minkä ansiosta monta venettä voi purjehtia samanaikaisesti toisiaan häiritsemättä. Käytännössä samanaikaisesti purjehtii enintään 16-20 venettä. Milloin osallistuvia veneitä on tätä enemmän, käytetään ns. eräpurjehdusta.

Sääntökirjan liite E käyttää seuraavia käsitteitä:
erä = juuri siihen erään nimettyjen veneiden välinen yksi kilpapurjehdus,
purjehdus = yhdestä tai useammasta erästä koostuva kilpailukierros,
kilpailu = yksi tai useampi purjehdus.

Eräpurjehdussäännöt määräävät mitkä veneet purjehtivat missäkin erässä sekä pistelaskun. HMS 2002 järjestelmä antaa jokaiselle veneelle tasapuolisen mahdollisuuden kilpailun voittamiseen. Erät purjehditaan käännetyssä järjestyksessä alkaen alimmaksi luokitellusta erästä. Kunkin erän neljä parasta venettä nostetaan heti saman kilpailukierroksen seuraavaksi ylempään erään ja vastaavasti neljä viimeistä venettä pudotetaan seuraavaan alempaan erään.

KILPAILUPAIKAN VALINTA

Ihanteellisella kilpailupaikalla on seuraavat ominaisuudet:

- noin 100 metrin ympyrä vapaata vettä, ei kareja, kaislikkoa, ylimääräisiä poijuja tai köysiä eikä häiritsevää läpikulkuliikennettä
- lähellä rataa oleva ohjausalue, josta on hyvä näkyvyys (mielellään rannan tasoa ylempänä) ja riittävästi tilaa 16-20 kilpailijalle eturivissä
- jokseenkin tasainen tuuli tavallisesti esiintyvistä tuulen suunnista
- veneiden vesille laskuun sopiva matala laituri rata- ja ohjausalueen lähellä
- lähellä laituria oleva nurmikko, joka sopii veneiden ja varusteiden varikoksi
- lähellä varikkoa oleva pysäköintialue osanottajien autoille (akkujen lataukset, korjaukset)

Käytännössä joudutaan tasapainoilemaan näiden vaatimusten välillä. Tyypillisiä paikkoja Suomessa ovat pursiseurojen laiturit tai aallonmurtajat sekä pienet järvet.

KILPAILUKUTSU, MAKSUT

Kilpailukutsuksi riittää luettelomaininta SuRCP:n jäsenlehdessä/verkkosivuilla, myös SPL:n kilpailukalenteria voidaan käyttää tietokanavana. Ranking-kilpailut ovat normaalisti yksipäiväisiä (yleensä lauantai) ja tavoitteena on 12 purjehdusta yksieräisenä. Jos eriä on useampia, niin purjehdusten määrää vähennetään vastaavasti. Luokkamestaruus (LM), SM ja PM ovat kaksipäiväisiä kilpailuja. EM ja MM kilpailut purjehditaan IOM ICAn mestaruuskilpailusääntöjen mukaisesti.

Ilmoittautumismaksu on normaalisti 5-10 € purjehduspäivältä.

ILMOITTAUTUMINEN, OSANOTTAJAT

Kilpailuun ilmoittaudutaan sähköpostilla tai soittamalla järjestäjälle, mielellään 3 päivää ennen kilpailua. Poikkeuksena kilpailunjärjestäjä voi hyväksyä jälki-ilmoittautumisen kilpailupaikalla. Ranking-kilpailuun osallistuu tyypillisesti 12-15 venettä ja SM-kilpailuun 20 tai useampia veneitä.

Huom. Ilmoittautuessa annetaan seuraavat tiedot: kilpailijan nimi, seura, purjenumero ja taajuus/taajuudet. Osanottajamääriltään suurissa kilpailuissa edellytetään usein 3-6 taajuutta/vene. Suomessa sallitut taajuusalueet ovat 27MHz ja 40MHz. Taajuudet eivät saa olla lähempänä toisiaan kuin 0,01MHz. Esimerkki: 27,665 ja 27,675 eivät häiritse toisiaan, mutta 27,665 ja 27,670 häiritsevät.

KILPAILULAUTAKUNNAN VARUSTEET

Radalle tarvitaan kolme kääntömerkkiä (koripallon kokoisia poijuja), kaksi näistä, ainakin väriltään poikkeavaa lähtölinjan merkkiä (esimerkiksi suurehkoja lepuuttajia) ja ankkurit köysineen. Koska RC-veneillä on syvät kölit, niin ankkuriköyteen tulee laittaa ylimääräinen paino (esim. kettinkiä) noin metrin syvyydelle, jotta köysi menee suoraan alas poijusta.

Radantekoon ja veneiden auttamiseen tarvitaan kolhuja kestävä pieni, mutta vakaa perämoottorilla varustettu vene/kumivene sekä ylimääräiset pelastusliivit.

Lähettämisessä voidaan käyttää paristokäyttöistä voimakasäänistä CD-soitinta ja nauhoitettua lähtölaskentaa. Äänen pitää kuulua kovassa vastatuulessakin. CD-levyllä olevaa lähtölaskentaa saa lainata SuRCP:ltä. Vaihtoehtoisesti lähettäjä voi suorittaa lähtölaskennan kuuluvalla äänellä oman kellonsa avulla. Kelloa tarvitaan myös enimmäisajan ja ensimmäisen veneen jälkeisen aikarajan (”time-out”) tarkkailuun.

Lippuviestejä tai lähtölaukauksia ei käytetä. Vihellyspillillä voidaan kiinnittää huomio esimerkiksi kilpailijoiden kokoukseen, maaliin tuloon, enimmäisaikaan ja aikarajaan sekä uuteen lähtöön kutsumiseen.

Sään kestävissä kansissa pidettäviä kilpailupöytäkirjoja (vähintään 20 kpl) suositellaan. Pukkeja tai heijastinnarua on hyvä käyttää ohjausalueen ja varikon merkitsemiseen, jos odotetaan katselijoita.

KILPAILULAUTAKUNNAN KOKOONPANO

RC-kilpailu ei vaadi paljon työvoimaa, kolme henkilöä riittää.

Kilpailupäällikkö johtaa kilpailua, kutsuu lähtöön, hoitaa lähettämisen ja antaa maaliviestit. Hän vastaa kilpailun aikataulusta ja sujumisesta. Hänellä tulee olla arvovaltaa ja kuuluva ääni.

Sihteeri pitää kilpailupöytäkirjaa, merkitsee lähtöajan, mahdolliset varaslähdöt ja palaamiset, maaliin tulon (usein hyvin kiireistä), mahdollisen enimmäisajan ja aikarajan täyttymisen, veneiden mahdolliset keskeyttämiset (DNF) jne. Monieräisessä kilpailussa sihteerin pitää ennen jokaista lähtöä lukea kuuluvasti erässä lähtevien veneiden numerot. Jos purjehdusten välillä on aikaa, sihteeri laskee pistetilanteen. Sihteerin pitää olla tarkka ja tehtäväänsä keskittynyt.

Moottoriveneen kuljettaja asettaa ja korjaa rataa kilpailupäällikön ohjeiden mukaan sekä auttaa toisiinsa takertuneita tai ohjattavuutensa menettäneitä veneitä (kippari/t tulee ottaa mukaan pelastusoperaatioon). RC-venettä nostettaessa tai käsiteltäessä suositellaan tukevaa otetta eväkölistä, joka on kestävä, (usein hiilikuitua).

TUOMARI JA TUOMITSEMISPERIAATTEET

Pienemmissä kilpailuissa voidaan valita purjehtijoiden keskuudesta neljä tai viisi henkilöä protestilautakuntaan, joka on päätösvaltainen 3-jäsenisenä. Kansallisissa kilpailuissa käytetään yhtä, vähintään aluetasoista tuomaria. Hänen pitää olla perehtynyt RC-purjehduksen erityissääntöihin (Liite E) ja aikaisempi RC-tuomarikokemus on toivottavaa.

PM-kilpailuissa tarvitaan kolme tuomaria mielellään kahdesta eri maasta. Vähintään yhden heistä pitää olla kansainvälinen tuomari. Monieräisissä kansainvälisissä kilpailuissa käytetään yleisesti *erotuomareita*, jotka pyrkivät ratkaisemaan tapahtumat heti vesillä.

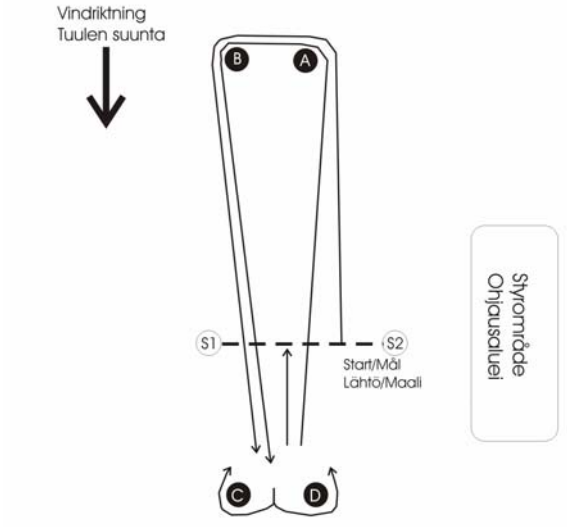
Ohjaajien kuuluu tarvittaessa itse protestoida toisiaan vastaan ja oma-aloitteisesti suorittaa 360-kääntörangaistus. *Tuomari EI siis toimi erotuomarina radalla eikä tee huomautuksia ohjaajien omista väitteistä.* Tuomarin tehtävänä on tehdä näkö- ja kuulohavaintoja meneillään olevasta erästä ja myöhemmin ratkaista sellaiset protestitapaukset, joita ohjaajat eivät itse ole selvittäneet. Tämä periaate ei kuitenkaan rajoita tuomarin ja kilpailulautakunnan oikeutta protestoida (sääntö 60). Näin on syytä menetellä räikeissä tapauksissa.

PURJEHDUSOHJEET

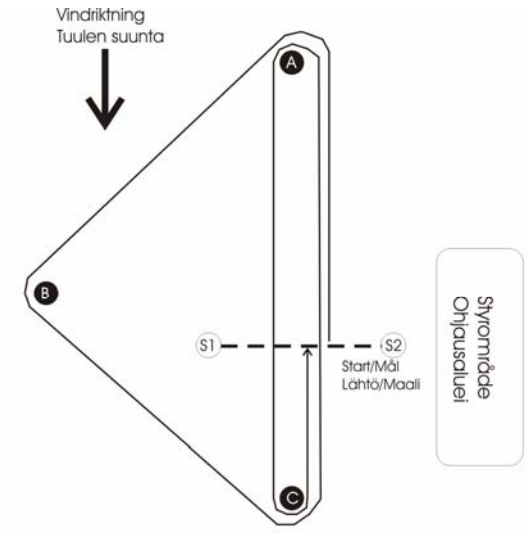
SURCP on laatinut standardipurjehdusohjeet ranking-kilpailuihin. Kilpailuissa tarvitsee ilmoittaa vain poikkeamat niistä. Ne ilmoitetaan ilmoitustaululle pantavalla tai osanottajille jaettavalla tiedotteella ja niistä huomautetaan kilpailijoiden kokouksessa.

RATA

Radiopurjehduksessa purjehditaan yleisesti luovi-myötätuuliradalla: lähtö, lyhyt luovi, myötäinen, pitkä luovi, myötäinen, lyhyt luovi, maali. Yhdistetty lähtö- ja maalilinja sijoitetaan luovisivulle siten, että sen etäisyys luovimerkistä on vähintään kaksi kolmasosaa luovisivun pituudesta. Luovimerkin rinnalle voidaan asettaa sivumerkki noin kahdeksan veneenmitan etäisyydelle. Myötätuulimerkin sijasta voidaan käyttää porttia, jossa merkit ovat kahdeksan veneenmitan etäisyydellä toisistaan.



Start (S1-S2) - A - B - Gate (C-D) - A - B - Gate (C-D) - Mål (S1-S2)
Lähtö (S1-S2) - A - B - Portti (C-D) - A - B - Portti (C-D) - Maali (S1-S2)



Start (S1-S2) - A - B - C - A - C - Mål (S1-S2)
Lähtö (S1-S2) - A - B - C - A - C - Maali (S1-S2)

Vaihtoehtoisena ratana on luovi-myötätuuli-kolmioradalla: lähtö, lyhyt luovi, sivumyötäinen, sivumyötäinen, pitkä luovi, myötäinen, lyhyt luovi, maali. Lähtö- ja maalilinja on sama. Linja on hyvä sijoittaa siten, että sen etäisyys luovimerkistä on vähintään kaksi kolmasosaa luovisivun pituudesta, jolloin ensimmäinen luoviosuus on pitempi kuin viimeinen luovi. Katso kuvaa.

On toivottavaa, että ohjausalueella olevat purjehtijat voivat katsoa lähtölinjaa pitkin. Suositus kiertosuunnasta: Radan merkit tulee jättää vasemmalle. Näin tulee menetellä aina kun se on mahdollista. Käytännössä kääntömerkit eivät saa olla 50 metriä kauempana ohjausalueelta.

Luovisivun pituus on noin 100 metriä. Radan pituus säädetään tuuliolosuhteiden mukaan siten, että erä vie noin 10 minuuttia. Rataa voi muuttaa vain erien ja/tai purjehdusten välillä.

Oikein asetetulla lähtölinjalla on keskeinen vaikutus kilpailun kulkuun. Linjan tulee olla riittävän pitkä ja oikean suuntainen. Suositus: lähtölinjan pituus = 1,5 x lähtevien veneiden yhteispituus; Linja on asetettava tuulen suhteen niin, että paapuurin pään etu on noin 5 astetta eli ulompi lähtölinjan merkki kaksi veneenmittaa tuuleen päin 20 veneenmitan mittaisella linjalla. Toisekseen luoviosuuden tulee olla riittävän pitkä, jotta venelaivue ei tule yhtä aikaa ylämerkille. Liian lyhyt luoviosuus näkyy usein ruuhkina vielä myötätuuliosuuden päättävällä kääntömerkillä. Huono näkyvyys ohjausalueelta rata-alueelle ja kääntömerkkien sijoittaminen liian kauaksi ohjausalueelta aiheuttavat suuren osan protestitilanteista ja veneiden välisistä kontakteista.

Veneet myötätuulella, kiertämässä alamerkki-porttia. MM 2003, Vancouver, Canada.

PÄIVÄN OHJELMA

Ilman eräpurjehdusta kilpailupäivän tavoite on 12 purjehdusta. Tähän menee normaalisti kolmesta neljään tuntia. Tyypillinen aikataulu on seuraava: 2 purjehdusta, 5 min. tauko, 2 purjehdusta, 5 min. tauko, 2 purjehdusta, 30 min. lounastauko ja sen jälkeen taas 2+2+2. Jos purjehditaan kahtena eränä, tavoitetta pienennetään vastaavasti 6-8 purjehdukseen (=12-16 erää).

Suositellaan, että purjehdusohjeissa määrätään milloin päivän purjehdukset viimeistään lopetetaan, esimerkiksi ”uutta purjehdusta ei aloiteta klo 16.00 jälkeen”.

Tyypillinen aikataulu:
10.0 Ilmoittautuminen, veneiden laitto purjehduskuntoon ja testaus
10.30 Kipparikokous
11.00 1. lähtö
Kilpailupäivän puolivälissä lyhyt lounas- ja huoltotauko (20-30 min.)
Erillistä lounastaukoa ei tarvita, jos purjehditaan kahdessa tai useammassa erässä.
Uutta purjehdusta ei aloiteta klo 16.00 jälkeen.

KILPAILIJOIDEN KOKOUS

Kilpailijoiden kokous pidetään noin puoli tuntia ennen ensimmäistä lähtöä. Rata ja sen kiertosuunta selitetään. Asetetaan mahdollinen protestilautakunta jne. Ohjausalueen mahdolliset rajat ilmoitetaan. Ennakkoon jaetut huolellisesti laaditut kirjalliset purjehdusohjeet tekevät kilpailijakokouksen usein tarpeettomaksi.
Huom. Jos kaksi venettä on ilmoittanut saman taajuuden, täytyy toisen niistä siirtyä vapaalle taajuudelle ennen ensimmäistä lähtöä. Kokeneilla kilpailijoilla on tavallisesti mukanaan ylimääräisiä kiteitä, joita he voivat antaa lainaksi.

PURJEHDUKSEN KULKU

- Kilpailupäällikkö huutaa ”Lähtöön aikaa kolme minuuttia”, sihteeri huutaa kyseiseen erään lähtevien veneiden numerot. (Jos veneitä on enintään 16, kaikki purjehtivat samassa erässä).
- Erän kilpailijat laskevat veneensä vesille ja menevät ohjausalueelle. Muut kilpailijat pysyttelevät poissa sieltä.
- Kilpailupäällikkö huutaa kaksi minuuttia lähtöön ja käynnistää CD-soittimen lähtölaskennan: … 1 minuutti, 50, 40, 30, 20, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, lähtö. Sihteeri merkitsee kilpailupöytäkirjaan lähtöajan. Kilpailupäällikkö huutaa mahdollisesti varastaneiden veneiden numerot *heti.* Sihteeri kirjoittaa muistiin numerot ja yliviivaa numeron, kun vene palaa ja lähtee oikein.
- Kilpailupäällikkö valvoo, että kärkiveneet purjehtivat radan oikein, jotta hän voi ottaa ensimmäisen veneen oikein maaliin. Sihteeri merkitsee pöytäkirjaan hänelle ilmoitetut tapahtumat, kuten protestihuudot, 360 asteen käännökset ja kilpailusta luopuneet veneet.
- Tuomari seuraa erää ja tekee mahdollisia omia muistiinpanojaan.
- Kilpailupäällikkö ottaa maalilinjan valvontaansa ja ilmoittaa veneiden numerot sihteerille, joka kirjoittaa ne pöytäkirjaan. Sihteeri merkitsee muistiin ensimmäisen veneen maaliintuloajan. Myös ohjaaja ilmoittaa veneensä numeron sen tullessa maaliin.
- Ensimmäisen veneen maaliin tulosta ruvetaan laskemaan muiden veneiden aikarajaa. Ajan umpeuduttua ilmoitetaan ”Aikaraja” (Time-out) ja kirjataan maaliin tulemattomat veneet merkinnällä (DNF).

SUOMEN KÄYTÄNTÖ (SuRCP:N SUOSITUKSET)
Suomessa pätee seuraava standardi, ellei purjehdusohjeissa toisin määrätä.

- Tarkkailijoita ei käytetä.
- Eräjärjestelmä on HMS 2002.
- Erän enimmäisaika on 20 minuuttia.
- Aikaraja ensimmäisen veneen maaliin tulosta on 10 minuuttia

LISÄTIETOJA

ISAF Purjehduksen kilpailusäännöt: www.sailing.org (suomeksi/ruotsiksi: www.purjehtija.fi)
RSD:s luokkasäännöt ja eräpurjehdussäännöt (HMS) englanniksi: www.radiosailing.org
IOMICA:n race management manual (suositellaan!) www.iomclass.org
SuRCP:n ranking- ja SM FM-säännöt: SuRCP
SuRCP:n vakio purjehdusohjeet suomeksi ja ruotsiksi SuRCP
Lähtönauha CD-levyllä, Excel tuloslaskentakaavio : SuRCP

Suomen RC-Purjehtijat

Puheenjohtaja: Eero Laurila, 040 501 4301, e.laurila@kolumbus.fi
Sihteeri: Anders Wallin, 040 824 0925, anders.wallin@helsinki.fi
Verkkosivut: www.iom-nordic.org

Tuomareita. EM 2004, Arcos Espania

IOM-Ranking 2005

Sija	Nro	Nimi	Seura	6 Parasta	Pisteet	Tampere 21.5.2005	Vaasa 18.6.2005	Kivenlahti 2.7.2005	Svartbäck 30.7.2005	Kivenlahti 13.8.2005	Tampere, LM 20-21.8.2005	Svartbäck 10.9.2005	Koivusaari 1.10.2005	kisat	Vene
1	**36**	**Anders Wallin**	NJK	6400	7200	**1100**	**1000**	**900**	**1200**	**1200**	**1000**		**800**	7	Cockatoo
2	**40**	**Riku Lindström**	SSS	5200	6300	900	900	500	1100	900	700	600	700	8	Bagheera
3	**35**	**Timo Syrén**	N	5100	5700		800	600	900	1100	900	**800**	600	7	Italiko
4	**27**	**Olof Ginström**	SSS	4900	5600	800	700	800	1000	800	800	200	500	8	Noux
5	**31**	**Kenneth Bensky**	WS	3000	3000	700				1000	600	700		4	Italiko
6	**37**	**Olle Martonen**	WSF	2800	2800	1000	500	700		600				4	TripleCrown
7	**29**	**Eero Laurila**	KLV	2300	2600	400	100	300	600	400	200	300	300	8	Noux
8	**08**	**Timo Wallius**	WSF	2200	2200		600	400	700		500			4	Lokki
9	**22**	**Jorma Pihlajamäki**	SSS	2200	2400	600	400	200	300	200	300		400	7	TS2
10	**26**	**Lasse Koivunen**	N	2000	2100	500	300		400	100	100	500	200	7	Italiko
11	**39**	**Jari Immanen**	IHPS	1600	1600				800	700		100		3	Aera
12	**17**	**Vesa Laurila**	N	1200	1200	300				500	400			3	Lokki
13	**25**	**Jerker Wahlfors**	SSS	1000	1000				500			400	100	3	Noux
14	**10**	**Antti Pihlajamäki**	LVK	900	900	100	200	100	200	300				5	Ericca
15	**01**	**Esko Valjakka**	SSS	200	200	200								1	Oscar
16	**32**	**Bino Hæggström**	SSS	100	100				100					1	Kite

Vaasan IOM Ranking 2005

RC-Purjehdus uutisia

- Ensikauden kansainvälisiä arvokisoja ovat IOM luokan EM kilpailut sekä **Marblehead luokan MM kilpailut**. IOM EM:ien paikka ja järjestäjä on vielä avoin, mutta Marble kisat pidetään **Englannin Fleetwoodissa 26.5-2.6.2006.** www.mya-uk.org.uk

- **Spektrum** on esitellyt uuden 2.4GHz:lla toimivan 4-kanvaisen, ensisijaisesti ns. puistolennokkikäyttöön tarkoitetun, tikkuradion. Radio ei ole hinnalla pilattu, 199 usd, ja käyttää samaa ”kiteetöntä” radiotekniikkaa kuin kuluneella kaudella nähdyt spektrum modulit. Toivottavasti saamme pian ensimmäiset käyttökokemukset maailmalta. www.spektrumrc.com

- **Ian Vickers,** joka työskentelee AC-syndikaatin parissa valenciassa, on suunnitellyt uuden ”V” sarjan IOMveneen nimeltään **V6**. Muotit tehtiin high-tech tyyliin alumiinista jyrsimällä tietokoneohjatusti (CNC). Tässä ehkä idea seuraavalle noux projektille ? muotteihin pitäisi saada mahdollisimman moni komponentti integroitua niin että vene tulisi mahdollisimman valmiina ulos muoteista.
www.velarcvalencia.com

- Jari Immanen ja Anders Wallin ovat taas yhteisellä CNC koneella jyrsineet eviä. Tälläkertaa syntyi **alumiininen peräsinmuotti.** Design on yläpäästä 4 mm paksu NACA profiili joka kapenee kärkeä kohti. Tässä mittaillaan jyrsinnän tarkkuutta joka oli luokkaa 0,1 mm. Huhu kertoo että seuraava (isompi, tarkempi, nopeampi, hienompi!) CNC jyrsinkone on jo suunnitteluvaiheessa. Sillä on tarkoitus päästä jyrsimään peräsin ja jopa runkomuotteja.

- IOM bulbien hovitoimittaja Olof Ginström sai historian suurimman tilauksen kesällä kun svenskit pyysivät lastaamaan auton täyteen lyijyä kisamatkaa varten. No ihan kaikki eivät käyneet kaupaksi – mutta kuitenkin hyvä osoitus pohjoismaisen www sivuston ja yhteistyön toimivuudesta.

- **Vuoden soutaja** palkinto menee tänävuonna kiistatta Timo Syrénille. Ruotsin marraskuun kisassa ennen viimeistä erää Timolta unohtui veneen sähköt off-asentoon: ja eikun soutamaan ! FIN-35 kulki nätisti myötätuulella laiturista poispäin juuri niin lujaa ettei pienellä kumijollalla sitä tavoittanut. Lopulta vene juuttui vastarannan kaislikkoon ja Timo sai veneensä pelastettua. Noin 40 min suoturetken aikana me muut purjehdimme viimeisen erän loppuun, pakkasimme tavarat ja jaoimme palkinnot...

2005 IOM-MM, Mooloolaba, Queensland, Australia

IOM luokan kuudennet maailmanmestaruuskilpailut pidettiin syyskuussa Australian länsirannikolla pienessä Mooloolaban kaupungissa. Pohjoismaista mukaan lähtivät maiden ykkösnimet: Torvald Klem Norjasta, Sören Andresen Tanskasta, sekä Anders Wallin Suomesta.

Edellisillä matkoilla Vancouveriin (MM 2003) sekä Andaluciaan (EM 2004) olin pakannut veneen ja tavarat SKBn valmistamaan golfmaila-laatikkoon joka vaati 1. ja 2. rikien mastojen kuljetusta kahdessa osassa. Tämänvuotista matkaa varten rakensin kevään ja kesän aikana erillisen venelaatikon sekä täyspitkän rikilaatikon. Rakentamisen helpottamiseksi ja riittävän jämäkkyyden takia tein laatikot käyttäen tarkoitukseen tehtyä alumiiniprofiilia. Painoa säästääkseni käytin normaalin vanerin sijasta Astroboard nimistä muovista kennolevymateriaalia laatikoiden sivuissa. Laatikot kestivät kuljetusta paremmin kuin kippari, noin 24 h lentokentältä lentokentälle kestäneen matkan jälkeen pari ensimmäistä päivää kuluivat aikavyöhykkeeseen totutellen ! Matka lentokentältä kisapaikalle sujui järjestäjien varaamalla minibussikuljetuksella ja majoituin ennakkoon sovittuun tapaan aikaisemmilla kisamatkoilla tapaamieni irlantilaisen ja kahden eteläafrikkalaisen kaverin kanssa yhteiseen loma-asuntoon. Neljään osaan jaettuna asunnon hinta vastasi edullista hotellia.

Allekirjoittaneen kisakalusto 2005 kaudella. Veneenä Cockatoo, rikit SailsETC. Taustalla pystyssä rikilaatikko ja vasemmalla venelaatikko.

Kisaohjelma alkoi kuten yleensä kahdella harjoitus-/mittauspäivällä jolloin vesillä on yleensä vahteleva määrä veneitä harjoittelemassa ja jokaiselle jaetaan jononumero mittaukseen. Mittaukset sujuivat ongelmitta jo aikaisemmista kisoissa opitun kaavan mukaan käymällä läpi mittausasemat: radiokontrolli (taajuus tarkistetaan spektrianalysaattorilla), painokontrolli (kölin ja peräsimen paino sekä veneen kokonaispaino kaikilla rikeillä), rikikontrolli (kaikkien rikien päämitat, purjenumerot), sekä lopuksi tankkitesti jossa veneen syväys tarkistetaan. Harjoituspäivinä tuuli oli kevyttä ja suunnaltaan vaihtelevaa joten lähinnä sain tarkistettua ettei vene kellu ylösalaisin maailman toisella puolella niinkuin jotkut olivat ennustaneet...

Varsinainen kisa ajettiin HMS eräpurjehdusjärjestelmän mukaan viidessä erässä (E-A), jolloin. eräkoon ollessa 20venettä/erä, kilpailijoita oli yhteensä 84. Australiaan asti ei ulkomaalaisia ollut vaivautunut ihan niin paljon kuin viimevuosina muihin kansainvälisiin kilpailuihin joten kotimaan AUS-tunnus purjeissa oli tuttu näky. Ennakkotunnelmat olivat tiiviit, olihan mukana nyt pitkästä aikaa kaikki luokan edelliset MM voittajat: Graham Bantock (GBR, 1994 ja 1999), Craig Smith (AUS, 1997, niukasti toinen 2003), Martin Roberts (GBR, 2001) sekä Vancouverin titteliä puolustava Trevor Binks (GBR).

Yleiskuva kahden ensimmäisen päivän purjehduspaikasta. Kipparit ja tuomarit keskellä ryhmässä, oikealla vesillelaittolaituri, vasemmalla alamerkki.

Ensimmäisen kisapäivän valjetessa oli selvää että pienet rikit saisivat heti käyttöä. Selkeä kolmosrikin keli, yön aikana voimakas puuska oli vienyt jopa veneensäilytysteltan mukanaan ! Kippareiden viime MM-kisatulosten, tai muutoin arvan, avulla veneet jaettiin karsintaeriin joita varten rataa oli pidennetty normaalista kierroksella jotta huonolla lähdöllä tai muutoin ”tuurilla” olisi pienempi merkitys. Oma veneeni viihtyi hyvin kolmosrikin kelissä – karsintaerän tulos riitti B-erään. Myös toisena päivänä aloitettiin kolmosrikillä mutta vaihdettiin jossainvaiheessa ylös kakkoseen. Näissä keleissä vauhti riitti hyvin ja purjehdin tasaisesti B-erän keskivaihella nousten pariin otteeseen A-erään.

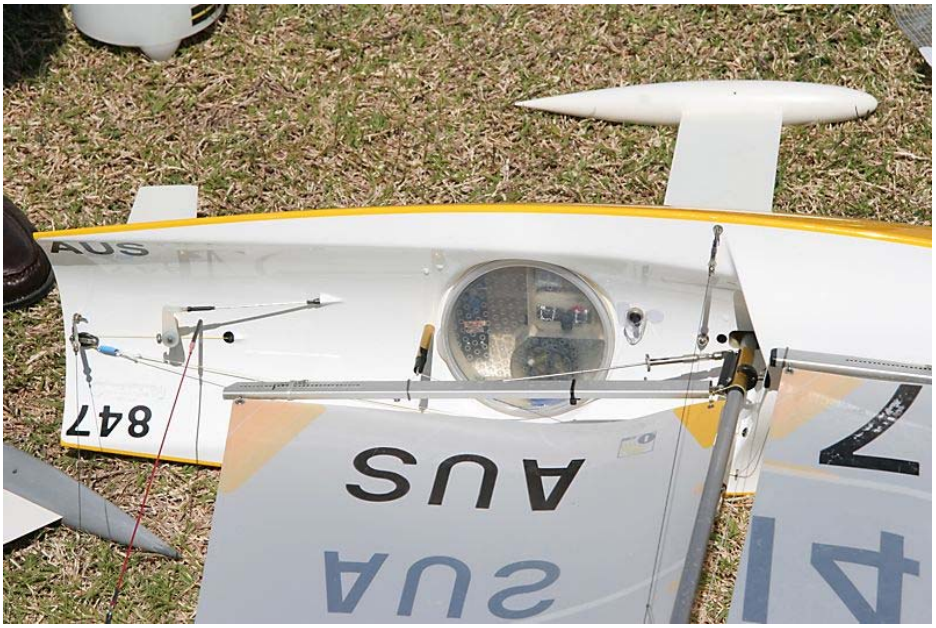
Loppukisaa varten tuuli heikkeni selvästi ja käytössä oli ainoastaan ykkösriki. Myös purjehduspaikkaa oli vaihdettava ja rata siirrettävä. Uudella radalla ensimmäinen kryssi oli kovin lyhyt joka usein johti erittäin ruuhkaisiin ylämerkin kiertoihin. Ykkösrikillä oma venevauhtini ei ollut mitenkään erikoista, en toisaalta selvästi ollut hitaampi kuin muut. Jossain vaiheessa ote kuitenkin herpaantui ja tasainen B-erän vauhti muuttui C-erän sähläylyksi ja pimeimpinä hetkinä vierailin jopa D-erässä. MM-tasolla D- tai E-erässäkään ei ole helppoa 20 veneen laivueessa päästä neljän parhaan joukkoon ja siten nousta ylempään erään. Viimeisenä päivänä taas skarppasin (kun muut ehkä löysäilivät), ja kokonaistuloksena oli että purjehdin kisan 24. kilpailusta viisi A-erässä. Tyydyttävä tulos ottaen huomioon etten Vanouverissa pääsyt kuin B-erään parhaimmillaan.

Tyypillinen näky ensimmäiselle ylämerkille tultaessa. A-erä. Vasemmalla halssilla sai usein nosteen rannasta ja siten pienen edun, mutta joutui kiertotilanteessa tietysti väistämisvelvolliseksi. Lyhyt ensimmäinen kryssi aiheutti mielestäni turhan paljon kolareita.

Kisa kärjessä oli kovempaa kuin koskaan ennen. Kaikki kärkikymmenikössä olivat hyvin mukana kisan puoleenväliin asti, ja vielä viimeisinä päivinä voittajaehdokkaita oli 3-4 mikä on harvinaisuus. Tasoa kuvaa hyvin se että sekä Graham että Craig putosivat kertaalleen A-erästä, ja GBltä kului jopa kaksi erää ennekuin pääsi takaisin. Fiksusti, huomaamattomasti ja ehkä hieman konservatiivisesti purjehtivat Peter Stollery ja Paul Jones taisivat olla ainoita jotka pysyivät A-erässä koko kisan ajan.

Kalustopuolella puhutaan jälleen mielummin evoluutiosta kuin revoluutiosta. Jo aiemmin nähtyjä venedesigneja ja rikiratkaisuja viilataan yhä toimivimmiksi ja luotettavimmiksi. Craig purjehti upouudella Obsession veneellää jolla omien sanojensa perusteella ei enää anneta tasoitusta kevyen tuulen lensseillä niinkuin TS-2lla. Veneen radioasennusratkaisu oli nerokkaan yksinkertainen: vain yksi kansiluukku takakannella jonka kautta kaikkiin radiolaitteisiin pääsee käsiksi. Grahamin uusin vene Topiko nähtiin jo Espaniassa eikä se poikkea suuresti edellisestä (Italiko). Veneessä on nykyään vipuvinssi joka mahdollistaa salamannopeat jiipit avotuulilla muttei muuten anna merkittävää etua.

Parissa veneessä nähtiin outoja kaukaloita fokan kiinnitystä varten – parantavat kuulema kryssiominasuuksia. Yhteisymmärrykseen idean toimivuudesta tai säännönmukaisuudesta ei vielä kansainvälisesti olla päästy. Itse purjehdin yhtenä harvoista 2.4 GHz ”kiteettömällä” DSM radiolla joka herätti jonkunverran kiinnostusta. Kiteettömät radiot ovat selkeästi tulevaisuuden tie, niistä kuullaan varmasti lisää tulevina vuosina.



Obsession. Huomaa keskellä purkkikansi jonka alla kaikki radiokomponentit – ei teipattavia luukkuja. Craig on vihdoin siirtynyt veneen pohjalla seisovaan mastoon niinkuin kaikki muut (TS2ssa masto seisoo kannella).

Michael Scharmer oli taas piirtänyt uuden kapean veneen jossa oli puumastot ja itse tehdyt purjeet. Menestys ei kuitenkaan ollut yhtä hyvää kuin viime EM kisoissa. Huomaa pitkittäiset ”kaivot” etukannessa. Fokka on kiinni narulla veneen pohjassa ja voi siten joustaa sivusuunnassa tuulen mukana. Se onko tästä hyötyä on vielä epäselvää... vastaavanlainen, neliskulmainen, potero ykkösrikille löytyi myös Paul Jonesin Cockatoosta.

Kisan aikana kansainvälinen luokkaliitto, IOMICA, kokoontui kokoukseen valitakseen uuden hallituksen sekä äänestääkseen sääntömuutoksista. Puheenjohtajaksi valittiin Greg Willis (AUS). Allekirjoittanut jatkaa IOMICAn www/InfoComms tehtävässä. Ehdotetut sääntömuutokset hylättiin joten niitä tullaan muokkaamaan ja ehdottamaan uudestaan 2006 kevään aikana.

Anders Wallin
FIN 36

Täydelliset tulokset: www.iomclass.org
Lisää kuvia: rcyachts.net/iomworlds/ sekä www.anderswallin.net

Hyvää Joulua !

God Jul !

Kutsu SuRCP r.y.:n vuosikokoukseen postitetaan kaikille 2005 jäsenmaksun maksaneille tammi-helmikuussa 2006.