

IOM MM



Royal Vancouver Yacht Club, Canada

Kisakalusto: Runko: Sails ETC:n rakentama Italiko, Mastot: 12,7mm ykkösmasto, 11,1mm kakkos ja kolmosmastot, Purjeet: Sails ETC, Vinssi: RMG SW280c, Servo: Futaba S3003, Vastaanotin: Futaba R-113ip PCM, Lähetin: Futaba FF6 PCM, Akut: 6,0V 1600 mAh veneessä ja 9,6V 1600mAh lähettimessä.



Vuorovedestä riippuen noin 3-5m vedenpinnan yläpuolella oleva 200m pitkä aallomurtaja toimi ideaalisena ohjausalueena.

Kun tammikuussa 2003 päätin osallistua MM-kilpailuihin 3-11.6.2003 Kanadassa, ensimmäinen kysymys oli tietenkin, että millä veneellä. Nykyinen veneeni, FIN-10, mallia Ericca, oli toiminut ainakin tyydyttävästi kaksi kautta, mutta sen köliä oli modifioitu aika reilusti, enkä ollut vielä täysin tyytyväinen sen balanssiin. Oma Noux-projektimme oli siinä vaiheessa, että ensimmäiset veneet saataisiin vesille alkukesästä. Tosin Nouxilla ei ollut vielä purjehdittu metriäkään, ja vaikka runkumuoto on sen verran suora kopio tunnetusti hyvästä veneistä, ettei vauhtiongelmia pitäisi olla, niin mielestäni oli turhan suuri riski lähteä kisoihin täysin uudella veneellä, jota ehtisi testata enintään kuukauden tai kaksi. Näistä syistä tilasin helmikuussa 2003 Italiko-veeneen Graham Bantockin yhtiöltä SailsETC. Joidenkin sähköpostiviestien jälkeen kaikki optiot ja valinnat olivat selvät ja sain jopa alennuksen, koska ostin juuri silloin hyllyssä olevan veneen. Vene on maailmalla ja Suomessa (FIN-20, C. Lindholm) pärjännyt todella hyvin, ja veneen sekä sen osien laatu ja viimeistely on huippuluokkaa. Tilasin veneen melko valmiina, joten veneen saavuttua maalasin vain kölievän, bulbin ja peräsimen sekä rakensin uuden radiolevyn RMG-vinssiä varten.

Purjeet ja riki-osat ostin myös samalla Bantockilta. Rikit ovat jo luokkasääntöjen takia hyvin samanlaisia, mutta halusin kokeilla jäykempää 12,7 mm pyöreää mastoa ykkösrikkiin. Kakkos- ja kolmisrikeissä 11,1 mm pyöreän putken jäykkyys riittää hyvin.

Radiolaittepuolella en tehnyt muutoksia viime vuoden kalustoon verrattuna. Radio on Futaba:n FF6 PCM-lähetin ja kolmi-kanavainen PCM-vastaanotin. Vinssi on RMG:n 280c malli, hieman painavampi kuin Whirlwind ja Graupner, mutta todella nopea ja voimakas sekä digitaalitekniikan ansiosta myös tarkka. Akut ovat myös viimevuotisia viisikenttoisia 6V 1600 mAh NiMH-paketteja. Ohjauksena käytän Futaba:n standardiservoa S3003. Koska servoja joskus harvoin menee rikki, löytyy pakista myös varaservo. Ilmoitaututtaessa MM kisoihin on kiteitä eli radiotaajuuksia ilmoitettava vähintään kuusi kappaletta, joten niitä jouduin hankkimaan lisää. Lopuksi kävi sitten niin, että purjehdin koko kisan sillä taajuudella mikä minulla normaalistikin on käytössä...

Veneen ja kaiken muun kaluston kuljettamista varten ostin SKB-nimiseltä firmalta ison muovilaatikon joka on tarkoitettu golf-mailojen lentokuljetusta varten. Siihen mahtuu vene, bulbi, työkalut ja myös rikit, kunhan 1- ja 2-rikin mastot ovat kahdessa osassa. 1-rikin purjeet on irroitettava

ja rullattava pahviputkeen kuljetusta varten.

Kisaan valmistauduin heti jäiden lähdeä purjehtimalla mahdollisimman paljon. Uuden veneen luotettavuus ja nopeus oli varmistettava. Myös uuden selvästi erilaisella kōlillä ja peräsimellä varustetun veneen puikottamiseen oli totuttava. Trimmaus- ja vauhdinetsintäsessioissa olivat mukana Jari Immanen ja Olof Ginström, joille kiitokset tässä. Cride Lindholm lainasi myös omaa Italiko-venettä näitä testejä varten, joka auttoi paljon, sillä saimmehan silloin aikaan oikean "2 boat sea trials" tunnelman a la Americas Cup.

Matkustaminen ja kisapaikka

Tapahtumaa sponsoroiti Air Canada, jonka kanssa järjestäjät olivat neuvotelleet osallistujille 20% alennuksen sekä luvan kuljettaa purje-bokseja ilmaiseksi. Lentolippujen varaus ja maksu sujuivat internetin välityksellä kivuttomasti. Ei muuta kuin kaikki kamat boksiin ja lento Frankfurtin kautta Vancouveriin. Saavuin paikalle kolme päivää ennen ensimmäistä varsinaista kisapäivää, jotta aikaeroon, hotelliin ja muihin olosuhteisiin oli hieman aikaa tottua. Tämä on järkevää myös sen takia, että lentoyhtiöt välillä kadottavat tavaroita muutamaksi päiväksi...

Vuonna 1903 perustettu 3400 jäsenen Royal Vancouver Yacht Club toimi järjestävänä seurana. Tapahtuman budjetti oli kuulema noin 50 000 USD, josta noin puolet oli kerätty sponsoreilta (ja loput ilmoitautumismaksuista). Pääsponsori oli Kanadan GM maahantuoja Dueck, joka kilpailun ajaksi parkkeerasi Hum-V:n ja Corvetten klubin nurmikolle kaikkien nähtäväksi. Lähes kaikki RC-purjehdusfirmat toimivat pienempinä sponsoreina, ja joka päivä pidettiin arpajaiset, joissa jokin kilpailija voitti firmojen tuotteita (vinssi, purjeita, vaatteita, aurinkolasia jne.). Jokaisena kilpailupäivänä julkaistiin oma lehti "The Daily Breeze", jossa oli edellisen päivän tulokset ja kuvat sekä mm. infoa päivän vuorovesiaikataulusta. Lehden saa imuroida pdf-muodossa RVYC:n kotisivulta. Erilaisissa järjestelytehtävissä työskenteli palkattujen tuomareiden ja Race Officerin lisäksi runsaan viikon aikana noin 15 vapaaehtoista. MM-kilpailujen järjestäminen ei siis ole mikään pikku-urakka sen enempää organisaation sekä taloudenkaan kannalta!

Kisapaikkana toimi yksi Royal Vancouver Yacht Clubin satamista, joka sijaitsi noin 10 min automatkan päästä Vancouverin keskustasta ja noin 5 min matkan päästä hotellista. Rata oli sijoitettu ison n. 200 m pitkän L-muotoisen puuisen aallonmurtajan ulkopuolelle. Aallonmurtaja oli vuoroveden takia aina 2-5m vedenpinnan yläpuolella, joten se toimi täydellisenä ajajakorokkeena. Veneiden vesillelaskua varten aallonmurtajan päähän oli tuotu pon-



toonilaituri, joka lisäksi oli katettu teltalla. Teltassa jokaisella oli paikka pitää venettänsä kisapäivän aikana, ja se toimi myös hyvin auringonsuojana (onneksi kisojen aikana ei milloinkaan satanut).

Harjoittelu ja mittaukset

Kolme ensimmäistä päivää ajeltiin epävirallisia harjoituslähtöjä pitkin päivää. Kaikille 82 kilpailijalle oli erikoislupien avulla löydetty oma radiotaajuus, joten niistä ei onneksi tarvinnut olla huolissaan. Ennen avajaisia suoritettiin vielä mittaukset, jossa tarkistettiin, että jokaisella veneellä oli voimassaoleva mittakirja sekä tehtiin veneen punnitus ja syvyyden tarkistus mitaustankissa. Paikalliset olosuhteet olivat selvästi tyypillisistä Suomen oloista poikkeavia. Tuulta oli harjoituspäivinä sekä kolmena ensimmäisenä kilpailupäivinä vaihtelevat 4-6 m/s, joka tarkoitti että koko ajan oltiin ykkös- ja kakkosrikin välimaastossa. Aallot olivat koko ajan isoja ja ne piti todellakin ottaa huomioon. Vaikka kilpailun päivämäärät oli valittu vuoroveden vaikutuksen minimoimiseksi, aiheutti se kuitenkin jokaisena kisapäivänä selvästi havaittavan virran, jonka suunta ja voimakkuus vaihtelivat suuresti radan alueella. Ei siis mikään helppo paikka purjehtia. Usalaiset ja kanadalaiset olivat tietysti harjoitelleet samalla paikalla aika paljon viime vuoden Amerikan sekä tämänvuotisten Kanadan mestaruuskilpailujen muodossa...

Kilpailu

Kalenteriin oli merkattu kuusi kilpailupäivää, puolessavälissä yksi välipäivä. Kilpailu purjehdittiin HMS-eräpurjehdusjärjestelmän mukaan, joka lyhyesti tarkoittaa, että 82 kilpailijaa jaetaan 20 veneen eriin, joiden nimet huonoimmasta parhaimpaan ovat E, D, C, B ja A. Ensin ajetaan E-erä

Tyypillinen näky A-erän lähestyessä ensimmäistä lenssimerkkiä. Kahdestakymmenestä erässä purjehtivassa veneestä peräti kahdeksantoista mahtuu kuvaan. Martin Roberts(22) johtaa selvästi ja Gibson(142), Smith(147), Jones(108), Byerley(14) seuraavat. Huomaa lopullinen voittaja Binks (72) keskellä joukkoa, purjehtien välttämällä riskejä ja lähes koko kilpailun ajan pysyen A-erässä. Taustalla ei kilpaileva vene...

josta neljä parasta nousee seuraavaksi ajettavaan D-erään jne. Jos taas sijoittuu erässä neljän huonoimman joukkoon, on edessä putoaminen alempaan erään seuraavassa kilpailussa. Tällä kaavalla eriä ajettiin klo 1000 ja 1800 välillä yleensä n. 20 erää per päivä eli noin neljä kokonaista kilpapurjehdusta päivässä. Lopuksi kilpailuja kertyi 22 kpl eli eriä ajettiin läpi kuuden päivän aika yhteensä 110 kpl! Kiitokset tästä hyvin toimivalle kilpailuorganisaatiolle, jonka kärkeen Race Officerin paikalle oli palkattu David Coode Englannista. Rata oli yksinkertainen kryssilenssirata, joka kierrettiin kahteen kertaan. Koska tasaisessa kilpailussa yleensä puojunkierrot tuottavat eniten kolareita ja ongelmia oli ylämerkillä ns. offset mark, joka estää lenssille kääntyviä veneitä sokeutummasta vielä kryssimerkille tuleviin veneisiin. Alamerkinä toimi kaksi merkkiä, jotka muodostivat portin. Kilpailija sai itse valita kumman merkeistä kiersi. Radan pituus oli koko aallonmurtajan pituinen eli aina vähintään n. 100 m (ylä- ja alamerkkien välinen etäisyys).

Tulokset

Ennakkosuosikkeja olivat tietenkin entiset maailmanmestarit Craig Smith (1997), Martin Roberts (2001) ja Graham Bantock (1994 ja 1999). Graham joutui kuitenkin sairastelun takia jäämään pois - toivottavasti hän parantuu ja näemme hänet taas

Kilpailijataulusta pystyi aina katsomaan oman sijoituksen edellisessä erässä sekä missä erässä piti purjehtia seuraavaksi. 82 osallistujaa 19 eri maasta.

Kymmenen parasta 82 osallistujasta:

Nimi	Purjenro	Pis-teet	Vene
1. Trevor Binks	72 GBR	109	Isis
2. Craig Smith	147 AUS	111	TS2
3. Paul Jones	108 AUS	122	Disco
4. Brad Gibson	142 AUS	130	Disco
5. Ante Kovacevic	30 CRO	134	TS2
6. Martin Roberts	22 GBR	141	Gadget
7. Ken Binks	83 GBR	141	Isis
8. Peter Van Rossem	99 CAN	152	TS2
9. Geoff Smale	161 NZL	168	X-fac-tor
10. Jeff Byerley	14 AUS	187	Cocka-too

Täydelliset tulokset löytyvät RVYC:n kotisivulta osoitteesta <<http://www.royalvan.com/sites/iom/>>



tulevissa kisoissa. Voittajaa Trevor Binksiä voidaan pitää pienenä yllätyksenä. Binks on kuitenkin tuttu nimi kovatasoisessa Englannin rankingsarjassa, ja yhdessä veljensä Kenin kanssa he olivat kuulema intensiivisesti testanneet ja trimmanneet uutta Isis veneitänään. Trevor purjehti eleetömästi keskellä A-erää. Ykköstiiloja kertyi vain yksi, mutta sarja oli erittäin tasainen. Smith purjehti myös tasaisesti ja osoitti erityisesti kakkosrikin kelissä kaapin paikan voittamalla alkukisasta monta A-erää - yhden jopa varaslähdön jälkeen! Diskaus yhdessä erässä kuitenkin pudotti hänet toiselle sijalle. Paul Jones ja Brad Gibson olivat ainakin minulle uusia nimiä. Brad valmistaa itse tiimin "Disco" veneet sekä purjeet BG-Yachts nimikkeellä. Ante Kovacevic on Kroatian ykkösnimi ja on monta vuotta kiertänyt EM- ja MM-kilpailuja, viides sija ei mikään yllätys. Puolustava mestari Martin Roberts purjehti huippunimistä ehkä epätasaisimmin ollen useasti A-erän kärjessä mutta myös käväisemällä liian usein moikkaamassa B-kuskeja. Trevorin veli Ken Binks joka pyörittää KBits firmaa nappasi seitsemännen sijoituksen tasaisella sarjalla. Kanadan oma mies Peter Van Rossem tunsu tuulet ja virtaukset hyvin, koska hän oli voittanut kanadan mestaruuskilpailut jotka purjehdittiin samalla paikalla viime vuonna. Geoff Smale saa palkinnon kilpailun vanhimpana osallistujana, ikää on yli 80 mutta veneen puikotta-

minen baanan ympäri sujuu vielä MM kisoissa A-erässä! Viimeinen top-kymmissä oli Cockatoo veneen valmistaja, yleensä Australian kakkosnimi, Jeff Byerley. Kunniamaininnan saa myös monivuotinen Marblehead PM voittaja Torvald Klem, joka päätyi 11. sijalle huonon alun sekä vuotavasta veneestä johtuvien radiovaikeuksien takia. Ainoa naiskilpailija, Martin:n vaimo Andrea Roberts, purjehti tasaisesti B-erässä ja oli lopulta 18:s.

Kärkikymmenikön ulkopuolelle jätettiin eurooppalaisittain outojen olosuhteiden takia useat "nimimiehet": Peter Stollery (29.), Englannin ehkä kolmonen-nelonen ei koskaan oikein saanut fiilistä päälle. Bantockin kolleega Philip Playle (17.) oli paras Italiko kuski. USA:n mestari Steve Landeau oli lopulta 13.

Omat purjehdukseni sujuivat alun kakkosrikin kelissä hieman takkuillen, purjehdin pari kilpailua C-erässä mutta tipuin välillä D-erään. Kun tuuli keveni vauhti taas löytyi ja kävin kaksi kertaa B-erässä. Sijoitukseni oli lopulta 43., siis melko tarkasti flectin puolessavälissä.

Opit + jatko

Kaluston valmistelu, pakkaus ja kuljetus sujui mielestäni hyvin. Kaikki oli mukana mitä pitikin, kaikki tekniikka toimi kuten pitikin.

Veneen trimmaamisesta on edelleen opittava lisää. "Jos kryssillä on ohjattava, olet liian hidas" oli hyvä neuvo jonka sain kisan aikana. Metrinen on niin kevyt ja herkkä vene että trimmi pitää aina saa neutraaliksi. Tämä oli etenkin kakkosrikillä vaikeaa ja kilpailun alussa venevauhti ei yksinkertaisesti riittänyt.

Kun veneen trimmit löytää, on ne merkittävä ylös niin, että niihin tarvittaessa päästään mahdollisimman nopeasti takaisin. Isoissa kisoissa ei välttämättä ole aikaa harjoitella ja trimmata veneitä erien välissä. Huiput osaavat ottaa huomioon edellisen erän aikana tapahtuvan kelin muutoksen ja trimmata tämän perusteella veneensä uudestaan kokeilematta trimmiä ennen omaa erää...

Lähtöjä ja fleetracingiä on harjoiteltava lisää isoissa 15-20 veneen flecteissä joissa hyvä lähtötekniikka on tärkeää ja muut kilpailijat on koko erän aikana otettava huomioon.

Seuraavat IOM luokan arvokilpailut ovat EM kilpailut jotka pidetään Espaniasa lokakuussa 2004. Suomella on normaalisti kaksi paikkaa jotka jaetaan lähtöhalukkuuden ja edellisen vuoden ranking taulukon mukaan.

Lopuksi haluaisin kiittää Suomen RC-Purjehtijat ry.:tä tuesta ilmoittautumismaksun muodossa.