
Stipora

Suomen RC-Purjehtijat ry.
Jäsenlehti

Finlands RC-Seglare rf.
Medlemsblad

Nr 1/1996



Tässä numerossa mm:

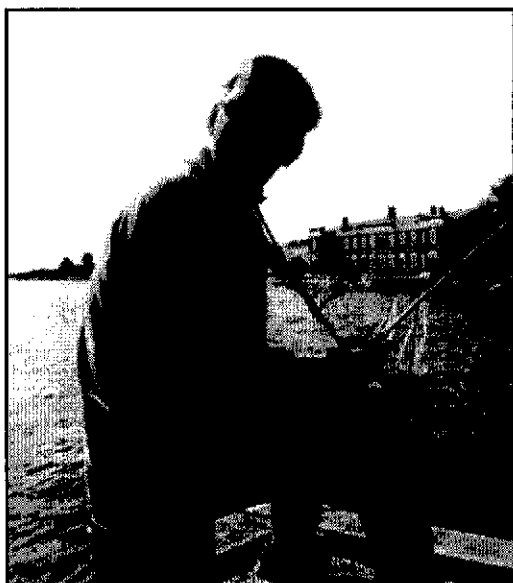
- MM-96 Raportti...
- Margo rakenteilla...
- Miten rakennan standardirikin...
- Kauden kilpailut...
- "Myytävänä"-palsta...
- Paljon juoruja

PÄÄTOIMITTAJAN PALSTA

Vuosi alkoi vilkkaasti toisella puolella mailmaa Melbournessa MM-kisojen merkeissä. Suomea edusti Heffe Ericsson, Olof Ginström ja allekirjoittanut. Heffen täydellisen kisaraportin voit lukea tässä numerossa. Saamme myöskin seurata Anders Wallinin Margo rakennusprojektin. Voit myöskin lukea mitä uutta Internet-sivuillamme tapahtuu. Barce Fabritius on tehnyt uskomattoman paljon työtä asian eteen.

Olemme pyrkineet kasvattamaan lehden aihepiiriä. Olemme vastaanottaneet lukijoiden toivomuksiin ja julkistamme ensimmäisen CLOG-laboratorion rakennusohjeen. Tämänkertainen aihe on standardirakin rakentaminen.

Jos luet lehteä ensimmäisen kerran ja olet kiinnostunut RC-purkkarin hankkimisesta niin suosittelen lämpimästi että tulet jonakin torstaina Koivusaaren omin silmin katsomaan mistä on kysymys. Jos kärpänen puraisee, niin käytetyn veneen hankkiminen on paras tapa päästä mukaan. Hyvän purjehdusvalmiin veneen saat 4000mk:lla ja vuoden käytön jälkeen voit myydä sen 3000mk:lla.



Päätoimittaja äänessä. Vår chefredaktör i ropet.

CHEFREDAKTÖREN HAR ORDET

Året började friskt med VM på andra sidan jordklotet i Melbourne. Finland representerades av Heffe Ericsson, Olof Ginström och undertecknad. Heffes fullständiga rapport från Melbourne får du läsa. Du får även läsa hur Anders Wallins byggprojekt framskrider. Vi får även en statusrapport om vad Internet betyder för RC-segling. Barce Fabritius har gjort ett jättearbete med våra WWW-sidor.

Vi har även strävat efter att utöka tidningens innehåll. Vi har fått flera förfrågningar på byggbeskrivningar. I detta nummer finner du den första beskrivningen från CLOG laboratoriet, den handlar om hur man bygger en konventionell rigg.

Om detta är den första tidning du läser och du är intresserad av RC-segling rekommenderar jag att du en torsdagkväll kommer ner till Björkholmen och bekantar dig med dessa båtar i verkligheten. Det bästa sättet att börja RC-segla är att köpa en begagnad båt. En bra segelklar båt får du för 4000,- och om du tröttnar så får du fortfarande 3000,- för den följande år.

Päätoimittaja:

Christian Lindholm, Petersgatan 17 E 95, 00140 Helsingfors k. 940-505 68 44,
email: christian.lindholm@nmp.nokia.com

Toimitus:

Juha Matilainen, Nauriskaski 6 C 6, 02340 Espoo, k 90-801 59 52
Heffe Ericsson, Masabyvägen 551 A, 02440 Bobäck, k. 90-297 54 30,
email: h.ericsson@heftech.pp.fi
Anders Wallin, Sjöfullsgatan 20 A 5, 00170 Helsingfors, k.90135 40 39
email: Anders.Wallin@Hitec.Fipnet.Fi
Avustajat: Jon Estlander, Bobby Gerlin, Olof Ginström

Kuvat:

Kaj G. Lindholm Wallin², Heffe
ja Juha Matilainen

Taitto:

J. Matilainen, Anders Wallin ja
Cride

ORDFÖRANDEN TALAR...

"TA FAMILJEN MED"

Du, som har fått det här bladet - visa det också för din fru, din flickvän, dina söner, döttrar, kompisar! Vi har nämligen lagt upp sommarens program maximalt publikvänligt. Vi bjuder bl.a. på följande evenemang:

-*Hangöregattan* första veckan i juli, seglas FM och NM. Sol, sommar och segel. Brunbrända bikinibrudar och muskelnuttar att kolla in... Våra kappseglingar kan följas från sandstranden.

-*Kotka havsdagar*, i slutet på juli, med flytande träbåtsutställning och marknadsgyckel. Vi seglar mycket synligt, i Sapokka vattenpark, mitt i stadens vimmel.

-*Svartbäckregattan* är trevlig att kolla in, föreningens damer bjuder på ärtsoppa mellan seglingarna. Våra seglingar går rakt utanför ångbåtsbryggan.

-*Gräsa maraton*, som går mitt i Helsingfors, på Gräsvikskanalen. Ett trevligt ställe att flanera på, med intressant arkitektur och ett kafé där man från fönsterbordet ser båtarna runda. Seglarna som är med är kändisar från andra båtklasser, från RC-bilar och flyg, sångföreningar med mera. Häng med, och träffa nya kompisar!

Kolla in seglingsprogrammet och inbjudningarna i slutet av detta blad!

Vi ses i sommar, både på och vid banan !

Heffe Ericsson, ordf. FIN-5
"Snooty Fox"

PUHEENJOHTAJA PUHUU...

"PERHE MUKAANI!"

Sinä, jäsen, jolle tämä lehti on postitettu - älä pihtaa tietoa, vaan näytä lehti vaimolle, tyttöystävälle, pojille, tyttärille! Tämän kesän ohjelma on nimittäin tehty mahdollisimman katsojaystävälliseksi. Kalenterissamme on mm. seuraavat tapahtumat:

- *Hangon regatta*, heinäkuun alussa tarjoaa tuttuun tapaansa aurinkoa, kesää ja purjeita. RC-SM ja PM ovat tänä vuonna nimenomaan Hangossa regatan aikaan, ja kisatapah-tumia on helppo seurata suoraan hiekkarantsusta.

-*Kotkan meripäiville* voi tulla katso-maan uivaa puuvenenäyttelyä, ja nauttia oluttelttojen antimista. RC-veneet kisailevat Sapokan vesipuis-tossa, keskellä karnevaaliumua.

-*Svartbäckin regatta* on leppoisa tapahtuma. RC-purjehduksia voi seurata suoraan höyrylaiturilta. Kisojen välillä tarjotaan hernekeittoa seuran majalla.

-*Gräsa maratonkisa* keskellä Helsinkiä, Ruoholahden kanavalla. Arkkiteh-tonisesti mielenkiintoinen ympäristö, jossa veneitä voi seurata vaikkapa katukahvilan ikkunapöydästä. Joukkueet koostuvat "isovene"-luokkien purjehtijoista, RC-autolijoista ja -lentäjistä, jopa laulukoroista, joten mahdollisuus tavata vanhoja tuttuja on melkoinen.

Lue lehden lopussa oleva purjehdus-ohjelma ja kisakutsut.

Nähdään kesällä, sekä radalla että sen varrella!

Heffe Ericsson, pj. FIN-5
"Snooty Fox"

PERSONLIGT SEGELNUMMER

FIRCS har på sitt möte den 5.3.96 beslutit införa ett system för personliga segelnummer. Vi kommer att använda nummer 1-99 som hittills varit blockerade pga reservationer. Som personliga nummer godkänns enbart nummer 1-99. Reservationer av nummer godkänns inte efter detta datum.

PROCEDUR

Ny båt förses med löpande nummer enl nuvarande praxis. Numret delas ut av registrator. (J. Estlander). Avgift FIM 20,-. Detta nr införes outplånligt i båtens skrov, samt om inget annat önskas, i båtens segel. Detta nr är framdeles giltigt för denna båt enbart. Avsikten är att varje båt har ett nummer som är unikt för just den båten. Detta är nödvändigt för att kunna hålla båtregister.

I detta sammanhang kan båtägaren framställa önskemål om personligt segelnummer. Registrator kontrollerar att önskat nr är ledigt och om st är fallet är saken klar. Annars uppsökes lämpligt ledigt nr. Numret införes omedelbart i båtens segel. Ägare kan använda detta nr på flera båtar med olika skrovnummer.

Registrator inför dessa nr i registret tillsammans med anteckning om datum och utförd betalning. Personligt segelnummer är giltigt i 5 år. Avgift FIM 25,- vari ingår avgift för löpande nummer.

Efter 5 år kan seglaren, om han fortfarande är aktiv och önskar fortfara att använda samma nr, ånyo lösa ut rätten till detsamma för följande 5 år, osv med 5 års mellanrum. I

annat fall är numret ånyo fritt. Avgift FIM 25,- för varje 5-års period.

Vid ägarbyte förblir det personliga segelnumret hos gamla ägaren. Den nya ägaren tar antingen i bruk skrovnumret även i seglen, eller också skaffar han sig ett eget segelnummer av registrator. Den nya ägaren anmäler ägarbytet till registrator. Avgift: FIM 20,-

Efter att ha fått nummer bör ägaren omedelbart låta mäta in sin båt. Avgift FIM 40,- / båt + 1 rigg, FIM 20,- / extra riggar. Mätningssmannen antecknar både skrov- och segelnummer i mätbrevet.

Förutsättning för utdelande av vilketdera nummer är att:

- ny båt existerar å vilken nummer appliceras omedelbart, eller
- gammal båt existerar med gammalt skrovn r å vilken segeln r appliceras omedelbart, eller
- båt med gammalt skrov- och segeln r existerar, varvid tillståndet förnyas.

Ansökande bör ha betalt medlemsavgift till FIRCS, samt vid förnyande av personligt segeln r kunna uppvisa att han tävlat aktivt under föregående period.

Seglare som fr har nr mellan 1 och 99 fortsätter att ha numret. Om han skaffar sig ny båt för båten löpande skrovn r. Om han vill ha sitt gamla nr i seglen skaffar han sig personligt nr enl ovan.

STYRELSEN

HENKILÖKOHTAINEN PURJENUMERO

SuRCP on hallituksensa kokouksessa 5.3.96 päättänyt mahdollistaa henkilökohtaisten purjenumeroiden käytön. Tulemme hyödyn-tämään numerot 1-99 jotka tähän asti ovat olleet varattuina. Henkilökohtaiseksi numeroksi hyväksytään vain numerot 1-99. Numeroita ei voi etukäteen varata tämän päivämäärän jälkeen.

MENETELMÄ

Uusi vene varustetaan juoksevilla numerolla nykyisen käytännön mukaan. Numeron jakaa kirjuri (J. Estlander). Maksu FIM 20,-. Tämä nro kiinnitetään pysyvästi veneen runkoon, sekä, mikäli muuta ei toivota, veneen purjeisiin. Tämä numero on vastaisudessa voimassa tälle veneelle ainoastaan. Tarkoitus on, että joka veneellä on oma uniikki numeronsa. Tämä on välttämätöntä venerekisterin kannalta.

Tässä yhteydessä veneenomistaja voi anoa henkilökohtaista purjenumeroa. Kirjuri tarkistaa että toivottu nro on vapaa, tai vaihtoehtoisesti etsii muuta sopivaa numeroa. Valittu numero kiinnitetään välittömästi veneen purjeisiin. Omistaja voi käyttää purjenumeroaan useammassa, eri runkonumeroilla varustetuissa veneissä.

Kirjuri kirjaa nämä numerot, päivämäärän ja maksun suoritetuksi. Henkilökohtainen purjenumero on voimassa 5 vuotta. Maksu FIM 25,- johon sisältyy juoksevan numeron maksu.

Viiden vuoden jälkeen purjehtija voi, mikäli hän vielä on aktiivinen, lunastaa uudestaan oikeuden samaan numeroon seuraavaksi viideksi vuodeksi, jne viiden vuoden välein. Muuten nro on taas vapaa. Maksu FIM 25,- joka viisvuotiskaudelta.

Omistajavaihdoksen jälkeen henkilökohtainen purjenumero jää vanhalle omistajalle. Uusi omistaja joko ottaa käyttöön runkonumeron myös purjeisiin, tai hankkii oman purjenumeron kirjurilta. Uusi omistaja ilmoittaa vaihdoksesta kirjurille. Maksu FIM 20,-

Saatuaan numeron omistajan pitää välittömästi mittauttaa veneensä. Maksu FIM 40,- / vene + 1 riki, FIM 20,- / lisäriki. Mittamies kirjaa sekä runko- että purjenumeron mittakirjaan.

Jommankumman numeron myöntämisen edellytys on:

- olemassaoleva uusi vene johon numero(t) kiinnitetään välittömästi, tai
- olemassaoleva vanha vene juoksevine numeroineen, johon purjenumero kiinnitetään välittömästi, tai
- olemassaoleva vanha vene juoksevine ja purjenumeroineen, jolloin lupa uusitaan.

Hakijan jäsenmaksu (SuRCP) tulee olla maksettu. Uudistettaessa purjenumeroa hakijan tulee osoittaa että hän on ollut aktiivinen edellisen viisvuotis-kauden aikana.

Purjehtija jolla on nro 1 ja 99 väliltä jatkaa sillä numerolla. Mikäli hän hankkii uuden veneen, vene saa juoksevan runkonumeron. Mikäli hän haluaa vanhan numeronsa purjeisiin on hankittava henkilökohtaisen numeron kirjurilta.

HALLITUS

LISÄSELVENNYKSIÄ NUMEROISTA

Hallitus lähti siitä, että sallitaan henkilökohtaiset purjenumerot. Asia paisui sitten tällaiseksi kun sitä oikein pohdittiin. Lähtökohdat ovat kuitenkin seuraavat:

⇒ Joka veneessä pitää olla oma uniikki runkonro. (Nyt ei ole). Tästä lähtien tämä numero kiinnitetään tosi pysyvästi rungon sisäpuolelle - esim hyväksi havaitulla tussilla tai maalilla jonka päälle laminoidaan ohut lasikuitupala. Mittamies tarkastaa.

⇒ Sallitaan "sekoittaminen" eli useamman veneen rikin käytön keskenään, kuitenkin niin että rikin kirjain (A,B jne) pysyy samana. Tämä voi hurjimmillaan tietää paljon työtä mittamiehelle. (Jos joku omistaa 3 venettä ja 5 rikiä/vene tietää tämä yht. 45 mittausta = FIM 20,- = FIM 900,-). Muistakaamme, että mittaussmaksut jäävät nykyään kokonaan mittamiehelle.

⇒ Tämä sekoittaminen saa aikaan sen, että täytyy voida helposti todeta mikä riki on mitattu ja mikä riki ja vene kuuluu yhteen ja mikä taasen ei. Tämän takia täytyy olla 5mm runkonumerot sekä rungon ulkopuolella että purjeen takakulmassa.

Kerrataan vielä edellytykset mittaukselle:

⇒ Vene tuodaan mitattavaksi "valmiina". Kaikki mitat ja pinta-alat ovat sääntöjen rajoissa. Mittaustilaisuudessa ei rakenneta.

⇒ Kaikki numerot ovat paikoillaan, paitsi 5mm runkonumero(t) takakulmassa, jonka mittamies kiinnittää.

⇒ Mittausmaksu on sama hylätäänkö vai hyväksytäänkö vene. Uusi mittauss - uusi maksu.

OG

THE 94 YEAR OLD YACHTSERVICEMAN AND HEFFE'S "BLACK HOLE SYNDROME"

Drama in five acts

Actors: Kaizen, a finnish rc yacht.

Heffe, finnish rc yachtsman,
Kaizen's owner.

Don Antonio Guedes de
Herdeira, 94,
portuguese commodore.

Place: Marina Vilamoura, Portugal.

Time: 19 may 1995, about 1300 p.m.
next start looming,
not yet announced.

It happened that Heffe, after thorough study of wind and weather, decides to switch rig. His rig is the so called "swing-rig" type. Such a rig has a nylon bearing at the bottom end of the mast. Such mast is inserted into a hole in the yacht.

Act 1.

Heffe extracts the mast from it's hole. Notes that the mast has no bearing.

Act 2.

After the conclusion that the bearing still sits at the bottom of the hole begins the exercise of extracting the bearing. Various tools, such as pencils, screwdrivers, pinchers etc. are tried, but to no avail.

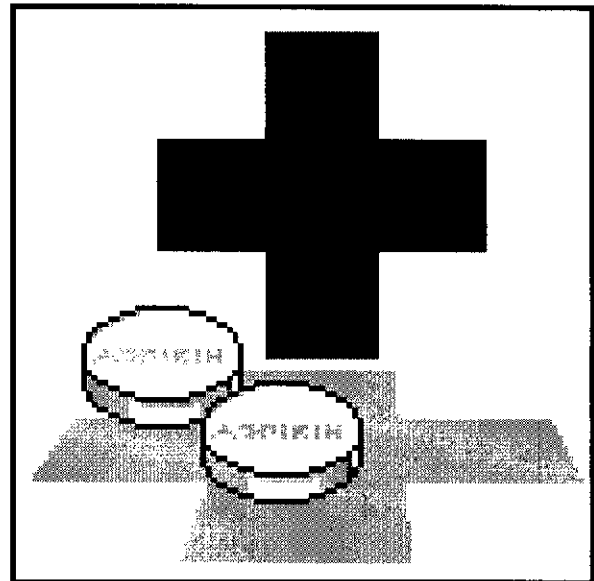
At this time the hole in the boat changes it substance from a hole into the much more powerful substance of a black hole. Such is the power of a black hole that the blackness pouring out of it blackens the whole world, and Heffe can no longer see clearly.

Act 3.

Enters Don Antonio, 94. His attention is drawn to the blackness surrounding Heffe. After

having the situation clarified to him, Don A. disappears.

After a while Don A. reappears and presents a tool to Heffe. Heffe tries the tool, but the blackness still keeps it's power over him and he has no success.



Act 4.

Heffe gives the tool back to Don A. Don A. inserts the tool into the black hole and with a powerful grip he slowly extracts the bearing, and alas, as it pops out, the hole is no longer a black hole, but an ordinary masthole in a rc-yacht. At the same time the blackness disappears and the sun shines again.

Act 5.

The 3 minute signal for the next heat can be heard. Heffe takes Kaizen to the ramp, starts, and finishes his heat.

fin 13

RC-PURJEHDUSTA INTERNETISSÄ

Jokainen itseään kunnioittava lehti on viimeisen vuoden aikana, tai viimeistään nyt, julkaissut internetiä käsittelevän jutun. Täten nyt myös Styrra. RC-Purjehtijalle internetillä on yllättävän paljon tarjottavaa.

Sähköposti

Internetin vanhin ja yhä hyvin paljon käytetty palvelu on sähköposti. Tällä ihmiset voivat lähettää postia verkon kautta muille ihmisille joilla on sähköpostiosoite. Sähköpostia käytetään aktiivisesti SuRCP:in sisäisessä tiedotuksessa ja esim. tämän lehden teossa. Katso kontaktitiedot saadaksesi selville useimpien liitossa aktiivisten sähköpostiosoitteet.

WWW

Internetin ehkä suosituin palvelu WWW (WorlWideWeb) tarjoaa mahdollisuuden katsella ns. kotisivuja. Kotisivuja on tällä hetkellä miljoonia ja vaikein asia nykypäivän nettisurffarille (=ihminen joka käyttää aikansa www sivujen katseluun) onkin löytää juuri se kiinnostavin tieto. Keskeisin webbi-sivu RC-purjehtijalle on The RC-Sailing Infocenter joka on Bamce Fabriciuksen ylläpitämä infopiste kaikesta RC-purjehdukseen liittyvästä. Sivut löytyvät osoitteesta <http://honeybee.helsinki.fi/surcp/>

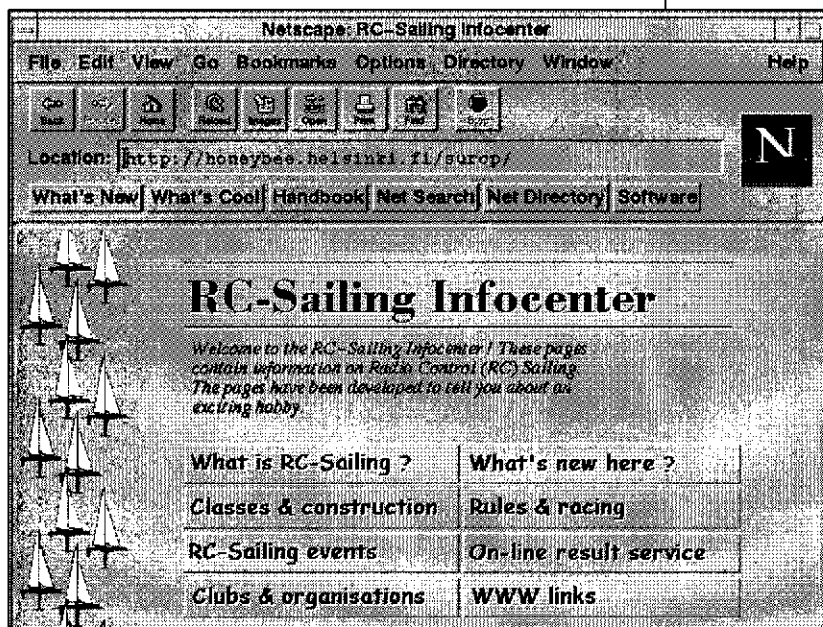
Tältä sivulta löytyy myös linkki uusimpaan Styrra-lehteen. Myös kansainvälisellä purjehdusliitolla IYRU:lla on omat sivunsa joista löytyy tietoa mm. kilpailuista ja kansallisista järjestöistä. Nämä sivut löytyvät osoitteesta <http://www.sailing.org>.

IYRU-MYRD:in eli Model Yach Racing Division:in (RC-purjehdus lohko IYRU:ssa) sivut ovat tulossa, luultavasti RC-Sailing infocenter:in alle.

Uutisryhmät

Mutta internetin tarjonta ei suinkaan lopu tähän. Kiinnostavia ovat myös uutisryhmät eli Usenet-news. Ne toimivat ns. yleisinä ilmoitustauluina joihin kaikki ihmiset joilla on sähköposti käytössään, voivat lähettää viestejä.

Ryhmät on järjestetty aiheittain ja ryhmiä on tuhansia. Kiinnostavia uutisryhmiä ovat pienoismalleista kiinnostuneille kaikki rec.models.rc ryhmät, erityisesti tämän lehden lukijalle ehkä rec.models.rc.water eli vedessä liikkuvista radio-ohjattavista härveleistä keskustelua. Myös tieteellisiä uutisryhmiä on satoja - yksi kiinnostava on sci.engr.marine.hydrodynamics jossa keskustellaan veneiden hydrodynamiikasta ja siihen liittyvistä asioista.



Miten pääsen Nettiin?

Kaikki yllä oleva kuulostaa hienolta, mutta miten ihmeessä pääsen internetiin? Paras tapa saada ensituntuma on käydä kaverilla jolla jo on verkkoyhteys tai käydä kirjastossa joissa useimmissa on mahdollisuus varata internet-aika. Koska Styrra ei ole tietokonelehti, emme selitä kaikkia teknisiä ratkaisuja, mutta jos verkottuminen kiinnostaa tai sinulla on muita kysymyksiä netistä niin voit ottaa yhteyttä tämän palstan kirjoittajalle.

SuRCP:in omat web-sivut löytyvät osoitteesta http://honeybee.helsinki.fi/surcp/surcp_e.htm

Anders Wallin
sähköposti: awallin@freenet.hut.fi
kotisivu: <http://www.mpoli.fi/bbs/Anders.Wallin>

THE BERLIOZ STORY

Marblehead-luokassa on kehitys viime vuosina ollut todella nopeata. Eräs pääsyy tähän on ollut eksoottisten materiaalien nopea kehitys. Aikaisemmin oli tavallista että omat veneet suunniteltiin ja tehtiin itse. Tänäpä tämä tuskin on enää mahdollista, ei ainakaan mikäli pyritään todella kilpailukykyiseen lopputulokseen. Modernit materiaalit vaativat kehittyneitä rakennustapoja, joita tavallinen rakentaja tuskin hallitsee ja investointeja joihin hän tuskin pystyy. Yhteispohjoismaisena projektina on nyt markkinoille tullut uusi ja paljon potentiaalia omaava konstruktio: Berlioz.

Mistä kaikki alkoi

Kerron seuraavassa hieman siitä miten ajatus Berliozista syntyi ja miten projekti M-2000 sai alkunsa. Kaikki alkoi käynnistäni Sail Center of Sweden AB:ssä Åtvidabergissä, missä Per Wörn ja Göran Marström valmistavat mm olympialuokan venettä Tornadoa. He ovat jonkin aikaa tehneet meille nomex/hiilikuituisia kansia, kansia jotka hunajakennorakenteisina

lämpötila, mikä tekee laminaatista erittäin vahvan painoonsa nähden. Työssä käytetään pre-laminoitua mattoa, so. epoksi on jo valmiiksi kuiduissa, jotka tuodaan pakastettuina konteissa pääasiassa USA:sta. Leivontavaiheessa kuidun päälle laitetaan muovikalvo ja ilma imetään pois. Kuivuminen tapahtuu uunissa 130-175 asteen lämmössä 5 kilon paineessa.

Säwensten tulee mukaan

Yllä esitetty oli yksinkertaistettu kuvaus metodista, mutta toivottavasti voimme myöhemmin palata asiaan artikkelin muodossa.

Göran Marströmin nähdessä Walicki-mastomme ja evämme totesi hän "tuollaisia voimme mekin tehdä, mutta parempia". Päästyäni kotiin soitin ideapyssylleni Göran Säwenstenille ja kerroin näkemästäni. Nyt olisi vain valmistettava muutit Lady Jane GT:lle, parhaimmalle vaihtoehdolleni tuolloin, sekä



ovat sekä erittäin kevyitä että jäykkiä.

Autoklav kaiken perusta

Menin siis katsomaan miten valmistus tapahtui, ja miten autoklav-menetelmää voitaisiin käyttää muissa tuotteissamme. Autoklav on laite jossa voidaan yhdistää korkea paine ja

eville jne. Korkea kuivumislämpötila ja paine asettavat nimittäin suuria vaatimukset muotille. Göranilla oli kuitenkin sekä parempi että kalliimpi vaihtoehto. Kun kerran tehdään plugeja ja muotteja x-markalla, on yhtä hyvä katsoa vähän pidemmälle tulevaisuuteen. Näin jälkikäteen olen erittäin kiitollinen hänelle tästä ajatuksesta.

Tunnettu suunnittelija tulee mukaan

Niinpä mietin kuka on piirtänyt ne veneet joilla purjehdin mieluiten. Kuten jo aikaisemmin totesin, olin pitänyt Ladya parhaimpana vaihtoehtona, joten Klem oli saatava mukaan.

Esittelin ajatukseni erittäin kiinnostuneelle Torvald Klemille, joka totesi voivansa ottaa yhden Ladyn ja yhden Berlingon ja laittaa ne Medusaan (Yksin Jumala tietää mikä tai kuka se on...) ja kääntää ja vääntää hiukkasen (sorry Torvald, tiedän toki että tarvittiin todella paljon työtä). Tuloksena oli Berlioz proto numero 1. Leveyttä 220 mm. Liian kapea oli ensimmäinen kommenttini. 4 kiloa lyijyä ei riitä niin kapealle jokasään veneelle. Niinpä leveyttä lisättiin ja saatiin 240 mm leveä vene.

Piirustusten konvertointi

Nyt jännitys tiivistyi. Aika oli käymässä vähiin sillä toiveemme oli päästä kokilemaan protoa jo syksyn 94 PM-kisoissa. Disketti Reijo Nokelaiselle ja muutaman yrityksen ja erehdyksen jälkeen oli tieto sopivalla formaatilla lähetettäväksi Anders Wimanille Västeråsiin.

Hi tech jyrshintää

Itse pistäydyin Eskilstunassa hakemassa muovipalan jotta Andersilla olisi jotain jyrshintävää. Lomaansa uhraten hän antoi jyrshimen työstää muovipalaa n.k. NC-tekniikalla, heitoksi luvattiin asialliset alle 0,005 mm (!). Näin saimme aikaan Medusan piirustusten mukaisen plugin. Tekniikka oli tosi vaikuttavaa, tietokoneen ja sorvin yhteistyötä, ja uuden rungon muotojen näkeminen aina yhtä mielenkiintoista.

Proto-runko

Hieman loppuhiontaa ja sitten kiirehdinkin jo plugi paketoituna Täbyhyn Göränin luo. Tarkoitus oli tehdä runko maston, kölin ja painopisteen testausta varten, ei kai tietokoneisiin voi sokeastikaan uskoa. Ehdotin että haen rungon viiden päivän kuluttua, mikä ei selvästikään ilahduttanut Göräniä. No, ihmeet odottaessa ja mahdollottomat viikon kuluttua -periaatteella selvisimme asiasta.

Debyytti

Perjantaina 8 päivää ennen kisaa hain rungon. Matkalla Sundsvalliin laitoimme lämmön täysille ja rungon puhaltimen eteen, tiedänhän että epoxi vaatii lämpökäsittelyn...

Tarkoitukseni oli osoittaa Torvaldille ettei evän tarvitse olla niin suuri kuin ensin oli ajateltu. Kaikki meni hyvin ja hyvä sijoitus -moraalinen voitto - antoi uskoa. Torvald matkusti kotiin piirtämään uutta evää ja minä otin plugin mukaan Sail Centeriin. Sen jälkeen olemme jyrshineet muotteja evää, peräsintä, puomeja, mastoja ym varten.

Nälkä kasvaa

Nyt, kaksi vuotta projektin alkamaisesta voin vain todeta että vene on vähintäinkin niin hyvä kuin toivoin ja valmistuskin alkaa hiljaksen toimia. Jatkossa on tarkoitus kehittää tuotantoa niin että saamme veneet nopeammin ja halvemmalla, ja Göran on kehittänyt jigejä, jotta veneistä saataisiin aina identtiset. Tämä on erittäin tärkeää jos aikoo myydä muillekin kuin vain sukulaisilleen.

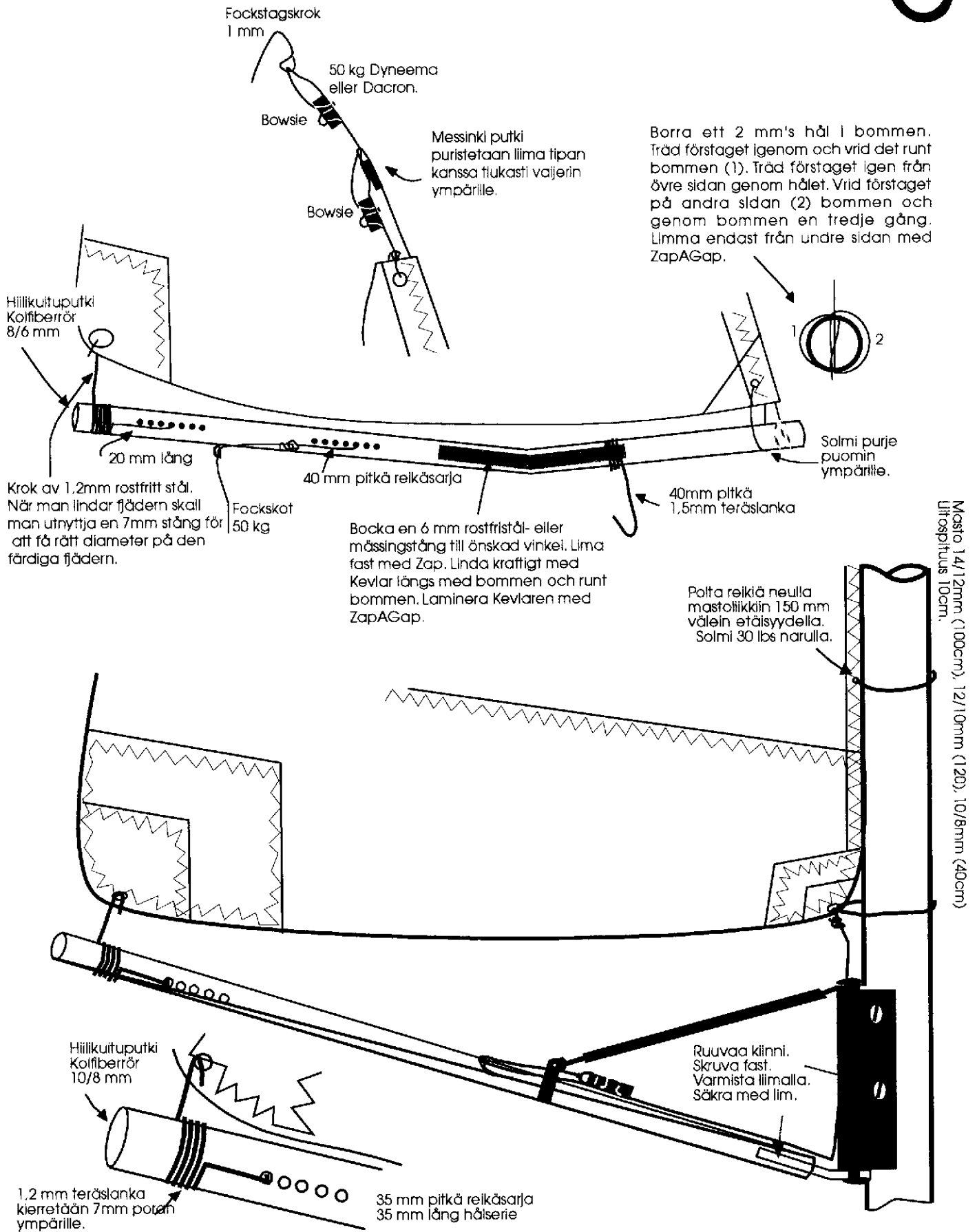
Mutta, mutta: kaikki minut tuntevat tietävät etten osaa olla aloillani. Uusinta uutta on rationaalinen purjeentekotapa piirustus-pöydällä ja Medusan tekemä Mini-Berlioz, 600 mm pitkä esim. allaskäyttöön suunniteltu vene. Eikä tämä pääty tähän.

Uffe Neumann

käännös Bobby

BERLIOZ

Suunnittelija	Torvald Klem
Valmistaja	M Racing
Rungon pituus	1270 mm
Rungon leveys	240 mm
Syväys	620 mm
Kokonaiskorkeus	2875 mm
Uppouma	4,4 kg
Bulbi	3,4 kg
Kanavatarve	2 kpl
Rikisuositus	5 kpl, swing
Hinta	20.000 SEK
	(n.14.000 FIM)
	(ilman radiota)



MARGO:N RAKENTAMINEN

Purjehdittuani aika kohtuullisen hyvällä tuloksella kaksi kautta FIN-132:lla (malli Quantum) päätin kesällä 1995 rakentaa uuden veneen 1996 kaudelle.

Monien kaupallisesti tarjolla olevien (kts. edellinen Styrra) vaihtoehtojen välillä valitseminen ei ollut helppoa. Criden avulla ja paljon miettimisellä päätin rakentaa MarGo-veneeseen jonka on suunnitellut ranskalainen Paul Lucas, joka on mm. piirtänyt hyvin menestyneen Berlingon.

Veneellä on kiinnostava rakenne ja sen pitäisi olla kilpailukykyinen. Kantta on kohotettu veneen keskeltä jotta saataisiin parempi aerodynamiikka runkoon ja jotta tuuli hejastuisi purjeisiin kun vene kallistuu.

Tilasin joulukuussa -95 tällaisen rungon ranskalaiselta Pierre Gonnetiltä. Runko saapui Suomeen noin kolme viikkoa tilaukseni jälkeen. Hinta oli noin kaksi tonnia rungosta, kölistä ja ruorista.

RUNKO

Runko on laminoitu kahdessa puolikkaassa jotka on tämän jälkeen liitetty yhteen. Täten vuotovaaraa ei kannen ja rungon välillä ole. Materiaalina on 2 kerrosta 100g/m² Kevlar - kangasta. Evät ovat nykypäivän marble-trendin mukaan kapeita ja syviä.

Rakentaminen alkoi miettimällä erilaisia vaihtoehtoja ja teknisiä ratkaisuja. Criden avulla päätin vastoin suunnittelijan ajatuksia laittaa radiolaitteet veneen keskelle ja tehdä vain yhden luukun veneeseen - vain yksi luukku josta voi tulla vettä veneeseen ja etu- sekä takaosa veneestä jäävät sileän kauniiksi (kaunis vene on nopea!).

Aloitin rakentamisen vasta helmikuussa koska olin pyytänyt Offilta ja Crideltä apua ja he olivat koko joului- ja tammikuun varattuja MM-projektinsa kanssa. Työ aloitettiin avaamalla umpinaiseen runkoon iso reikä luukulle sekä aukko kölille ja poraamalla reikä ruorille. Seuraavaksi laminoitiin uusi kölikasetti koska veneen mukana tullut oli huono. Kölikasettia ja mastoa varten sisämitoiltaan 15mm oleva exel-putki liimattiin sisään ja kohdistettiin suoraksi.

Tein radiolevyn 5mm hiilikuitu/nomex laminaatista joka sitten liimattiin kölievän taakse runkoon. Ruorin kiinnitys tehtiin niin, että sen voi kiinnittää ilman että isoa luukkuä tarvitsee avata, joten ruorin irtisaamiseksi tarvitsee vain avata yksi ruuvi joka löytyy teippipalan takaa peräpeleistä. Jalustus-systeemi tehtiin kokonaan kannen alle skuuttikepillä joka vie skuutin kannen alta puomille.

RIKIT

Masto- ja puomimateriaalina käytin hiilikuituputkia Sails Etc. Ltd. Mastot liimataan epoxylla ensin 14mm putkesta, sitten 12 ja loppuosa 10mm putkesta. Tuloksena on vähän painavampi masto kuin "superlightweight" masto mutta se on samalla myös jäykempi.

Koska suurin osa purjehtimisesta suoritetaan A-rikillä kannattaa tämä riki tehdä sellaiseksi, että sillä voi purjehtia aika kovassakin kelissä. Puomit tehtiin ensin 12mm ja sitten 10mm putkesta. Isopuomin sisällä on hiilikuitukulma jotta puomi ei hidastaisi menoa olemalla vedessä kun vene on kallellaan. Helana maston ja puomien liittymiskohdassa käytettiin Bantockin alumiinista jyrskyä helaa. Tämä aiheutti pieniä vaikeuksia koska helan reikä puomille on puoli tuumaa eli 12,7mm eikä 12 mm. Tämä ongelma ratkottiin liimaamalla kerros mikropalloilla sekoitetulla hartsilla.

RADIO

Radio-ohjauslaitteena käytän Futaban 2 -kanavaista lähetintä ja vastaanotinta. Ohjausservo on vakioservo ja jalusvinssi on vanha tuttu Whirl4wind Olympic. Veneessä minulla on Sanyon 600mAh akut joilla kahdella pärjää kokonaisen päivän. Lähettimessä on myös Sanyon kennoja, tällä kertaa 800mAh koska lähettimessä paino ei ole ongelma.

Lopuksi voi sanoa, että Marble-veneeseen rakentaminen on aika vaativaa puuhää ja vaatii aina enemmän aikaa ja rahaa kuin aluksi suunnittelee käyttävänsä projektiin. Mutta hyvällä suunnittelulla ja hyvillä metodeilla rakentaminen sujuu hyvin - etenkin jos on kokeneempia auttamassa.

Anders Wallin

ATT BYGGA EN MARGO

Efter att med ganska god framgång ha seglat Marblehead med FIN-132 (Quantum) båten i två säsonger bestämde jag mig sommaren 1995 att bygga en ny båt till sommaren 1996. Det var inte lätt att välja mellan de många olika typerna som finns till salu (se föregående nummer av Styrra för en komplett rapport). Men med Crides hjälp och mycket funderande beslöt jag mig för att bygga en MarGo, konstruerad av Paul Lucas som bla. har ritat den framgångsrika Berlingo. Båten har en intressant konstruktion och borde vara konkurrenskraftig. Däcket är upphöjt vid mitten av båten för att få bättre aerodynamik i skrovet och för att reflektera vinden upp på seglen. Jag beställde skrovet i december 1995 av Pierre Gonnet som bygger båtarna. Priset för skrov, fena och roder var ungefär tvåtusen mark. Skrovet anlände till Finland ca 3 veckor efter att jag varit i kontakt med byggaren.

SKROVET

Själva skrovet är laminerat i två halvor, av 2*100 g/m² Kevlar matta, som sedan är fogade till varandra. Detta medför att det inte blir någon läckagerisk vid däckskanten eftersom denna är mjukt avrundad och av kevlarlaminat. Fenan och rodet är enligt dagens marble trend smala och djupa.

Byggandet började med att fundera på de olika tekniska lösningarna och planering av jobbet. Här fick jag mycket hjälp av Cride och vi kom till slut till att det blir bäst att i motsats till vad konstruktören tänkt sig placera radio grunkonra i mitten av båten och därmed göra bara en lucka i skrovet. På detta sätt får man bara en lucka där det kan läcka och för- och akterskeppen blir vackert "smooth" (en snygg båt är snabb!).

Jag började bygga på båten först i mitten av februari eftersom de som jag bett hjälp av, Offi och Cride, i december och januari var fullt upptagna med VM projektet. Byggandet började med att öppna hål i båten. Ett stort hål för luckan som måste skäras ganska exakt eftersom den utskurna biten används som lucka och sedan hål för rodet i aktern och en skåra för kölens infästning. Som följande lamineras en ny kölkassett av kevlar eftersom jag ansåg att den variant som kom med båten inte var av den kvalitet som jag

ville ha. Som mastfot används ett Exel kolfiberrör med 15mm innerdiameter. Kölkassetten lamineras in samtidigt med maströret. Jag lagade en radioplatå av kolfiber/nomex sandwich laminat som passades in i skrovet. Roderkonstruktionen gjordes sk. "knyckbar" dvs. man kan sätta fast och ta lös rodet utan att öppna den stora luckan. Detta görs genom att bara öppna en tejp bit som är klistrad över ett hål i akterspegeln och skruva upp hex-skruven som klämmer till rodet. Skotsystemet gjordes helt under däck med en ändlös slinga och en skot påle som går genom däcket och en bit upp på däck.

RIGGAR

Jag bestämde mig för att bygga tre riggar eftersom man med dem borde klara sig i de flesta väder. Som mast material beslöt jag att använda kolfiberrör av Sails Etc. Masterna limmades ihop med epoxy av först 14 sedan 12 och till sist 10 mm rör som praktiskt går att sätta ihop eftersom vägg tjockleken är 1 mm som gör att det tunnare röret precis går in i det tjockare. Resultatet blir en mast som är lite tyngre än de "super light weight" master som säljs, men den blir mycket styvare, och eftersom en mycket stor del av seglandet sker med A-rigg lönar det sig att ha en robust och fungerande konstruktion. Bommarna gjordes av samma material dvs. kolfiberrör av först 12 mm och sedan 10 mm som limmades ihop. På storbommens sida finns det en vinkel av kolfiber för att undvika att bommen släpar i vattnet då båten lutar. Eftersom den del av bommen som går framåt oftast lutar åt motsatt håll gjordes den för enkelhetens skull rak. Som beslag vid infästningen av bommarna till masten användes Bantocks beslag av aluminium. Detta medförde små problem eftersom hålet för bommarna är en halv tum dvs 12,7 mm och bommarna var 12 mm. De laminades därför med mikrobollong försedd harts och svarvades sedan till 12,7 mm.

RADIO

Som radiostyrning använder jag en vanlig 2-kanals sändare och mottagare. Styrsvot är ett standard servo och skotwinchen är den kända Whirlwind Olympic. Batterierna är i paket av 6 st 600 mAh:s Sanyo NiCd celler.

Med 2 stycken sådana paket klarar man sig bra en hel dag. I sändaren använder man helst batterier med så stor kapacitet som möjlig, eftersom vikten inte är så kritisk som i båten, och jag har två uppsättningar 800 mAh

celler som också borde räcka i de flesta situationer.
Anders

Heti fyftee liitolle, eli

Rahastonhoitajan palsta !

Vuosikokous määräsi jäsenmaksuksi **60 mk**. Tämän lehden mukana on maksulomake jäsenmaksun maksamiseksi. Maksa jäsenmaksusi niin pian kuin mahdollista, kuitenkin **15. toukokuuta 1996 mennessä**. Muista että osallistuminen liiton kilpailuihin edellyttää maksettua jäsenmaksua. Jäsenmaksut ovat yhdistyksen taloudellinen perusta.

Muut maksut jotka vuosikokous ja hallitus ovat määränneet:

- Sääntökirja, 50mk/kpl, tilataan rahastonhoitajalta
- Veneen ja yhden rikin mittaus, 40mk, lisärikit maksavat 20 mk/kpl. Mittausmaksut suoritetaan mittaus-miehelle
- Omistajanvaihdon rekisteröinti maksaa 20 mk, maksetaan liitolle ja ilmoitetaan veneenrekisterin kirjurille, Joni Estlander
- Oman kilpailunumeron varaaminen, 25mk, maksetaan liitolle ja varaus on voimassa viisi vuotta
- SuRCP pinssi, 10 mk/kpl, tilataan rahastonhoitajalta

SuRCP:in pankki on Merita Pankki, Senaatintorin konttori, Helsinki ja tili-numeromme on **200118-171962**. Vanha Postipankin tili on lopetettu eikä enää käytössä joten älä käytä sitä!

Yhteystiedot:

- Puhelin kotiin 90-1354039
- Fax kotiin 90-4003014
- Puhelin, kesämökki 911-208982

Erik Wallin

Skattmästarens spalt!

Årsmötet i februari fastställde medlemsavgiften för år 1996 till **60 mk**. Bifogat denna tidning finns en bankgiroblankett för medlemsavgiften. Betala din medlemsavgift så snart som möjligt dock senast den **15 maj 1996**. Kom ihåg att betald medlemsavgift är en förutsättning för att delta i förbundets aktiviteter. Medlemsavgifterna är basen för förbundets ekonomi.

Övriga avgifter som årsmötet och styrelsen fastställt är:

- Regelbok, 50 mk/st, böckerna kan beställas av skattmästaren
- Mätning av båt och en rigg, 40 mk, extra riggar kostar 20 mk/rigg. Mättningsavgifterna betalas mättnings-mannen
- Registrering av ägarbyte, 20 mk, betalas till förbundet och meddelas till registratörn Joni Estlander
- Reservering av eget segelnummer, 25 mk, som betalas till förbundet, numret gäller i fem år
- FIRCS märke, 10 mk/st, kan beställas av skattmästaren

FIRCS bank är numera Merita Bank, Senatstorget Helsingfors och vårt kontonummer är: **200118-171962**. Postgirokontot är avslutat så använd inte det kontot mera.

Kontaktuppgifter:

- Telefon hem 90-1354039
- Fax hem 90-4003014
- Telefon, sommarstuga 911-208982

Erik Wallin

PUIKONVÄÄNTÄJÄT KENGURUMAASSA

RC Marblehead purjeveneiden
Maailmanmestaruuskilpailut
Australiassa 1996

MELKOINEN MATKA

Vuoden 1996 MM-kisapaikaksi oli valittu Melbourne, toisella puolella maapalloa. Lähtövuorossa olivat Cride Lindholm, Hefte Ericsson ja Olof Ginström, SM-listan 1., 3. ja 4. sijoilta. Kotimaan treenit jatkuivat lokakuun puolelle, ja jätin tultua värkättiin vielä uusia rikejä Offin laboratoriossa.

Joulun välipäivinä pidettiin pakkausrumba, miten puristaa veneet ja vehkeet sallitun 20 kilon rajan alle per nuppi? Kaikki turhat ja tuplat työkalut karsittiin raastasti pois. Hefte otti yhteisen rikilaatikon, Cride kaiken elektroniikan ja työkalut, Offille jäi pari venettä. Matkaan päästiin, lennot Lontoon ja Bangkokin kautta Sydneyyn ja Melbourneen kestivät 30 tuntia. Melkoista koneessa istumista, mutta perille tultiin, sekä väki että veneet ja rikit.

HUH HELLETTÄ

Kisojen ajankohta, tammikuun alku, on paikallista kesää parhaimmillaan, mutta meillä vielä sydäntalvea. Päätimme hyödyntää joululomakautta ja lähteä jo ennen uutta vuotta. Itse asiassa vietimme uuden vuoden aaton koneessa, samppanjan ja ranskalaisen hanurisoiton merkeissä.

Sydneyn keli oli yllättäen pikkusateinen ja nihkeä. Kävimme Merimuseossa katsomassa "Australia II"-venettä, joka voitti 12m America's Cupin vuonna 1983. Pakollisten turistikierrosten jälkeen hyppäsimme vuokra-autoon ja ajoimme Melbourneen (n. 800 km).

Siellä sää oli mukavampi: 25 astetta lämmintä, raikas

merituuli etelästä. Tosi herkkua näin jääkarhujen näkövinkkelistä.

SYMPPIIS PORUKKAA

Meillä oli kolme päivää aikaa harjoitella ennen kisojen alkua. Hoidimme veneiden rekisteröinnin ja kidesulkeiset heti pois lauantaina, ja pääsimme harjoittelemaan Albert Lake'n vesillä. Sunnuntaina ehdimme jopa käydä moikkaamassa koala-karhuja Healesvillen eläinpuistossa. Koala on hyväntuulinen, verkkainen eikä hätäile turhia. Sama pätee australialaisiin ihmisiin, ja aloimme ymmärtää koalan valintaa aussien kansalliselukaksi.

Kisan järjestäjät olivat kaikki itse RC-harrastelijoita Australian eri puolilta. Jokainen teki parastaan ja kantoi kortensa kekoon, veden ääressä tai soutukerhon uumenissa. Kisan pääsihteeri Eddy Kennedy teki voileipiä ja korjaili Cokis-automaattia. Hyväntuulinen David Black ajoi joka aamu Nissan-yhtiön lainaaman pienoisbussin hotellistamme kisapaikalle. George Mandis haki kisa-alueella lähtövuorossa olevia purjehtijoita ja muistutti hienotunteisesti että pian on lähdön paikka. Minkäänlaista jenkkinmäistä pomottelua ei esiintynyt. Tosi mukavaa väkeä.



Kuva 1. Albert Laken rantaa

JÄRVI PAREMMASTA PÄÄSTÄ

Albert Lake on keinojärvi, joka on rakennettu kaupungin entisen kaatopaikan päälle. (kts. kuva 1).

Formula 1 Grand Prix ajetaan järven ympäri tänä keväänä. Albert Lake on noin 500 m leveä ja ainakin 2 km pitkä. Veden syvyys oli n. 2 metriä, eli juuri sopiva RC-veneilylle, eikä yhtään karia löytynyt. Järvi oli myös vapaa ankeriaista (vrt. Fleetwood 1990), maneeeteista (vrt. Norja) ja polkupyöräruhoista (vrt. USA 92). Lammikon reunus oli päällystetty betonilaatoilla.



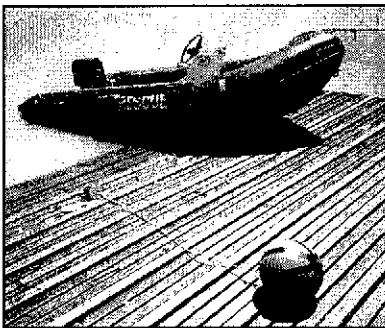
Kuva 2. Tukeva ja tilava ohjausteline; ringside-aitio alla.

Ympäri oli kasvatettu palmupuita n. 50 m välein, jotka antoivat varjoa mutta eivät häirinneet tuulen kulkua. Melko ihanteellinen paikka, paitsi tuulen tullessa pohjoisesta pilvenpiirtäjien välistä, mikä onneksi tapahtui vain viimeisenä kisapäivänä.

Rantaviivalle oli pystytetty tilava ohjausteline, RC-autokisamalliin. Korkeutta oli pari metriä, mikä jo selvästi auttoi syvyyssnäkyä. Telineen alla ("under the boardwalk") oli suosituin paikka seurata kisoja, olihan siellä varjoista. (Kts. kuva 2).

Telineen oli pystyttänyt RC-purjehtija Cameron Clarke, joka siviilissä on roudari ja hoitaa m.m. Rollareiden konserttijunailut Kaakkois-Aasiassa. Cam oli myös lainannut kovaäänissysteemin nauhureineen. Lähtö- ja lopetusnauhat, palautukset sekä kuulutukset toimivat tosi hyvin.

Ratana käytettiin Hellerup-mallia (kolmio-makkara-kolmio). Rataa muutettiin ripeästi, Rod Clackin ohjaamalla kumiveneellä. Poijut olivat korispallon kokoisia rantapalloja, ja köytenä itsekristyvä kettinkilenkki. (Kts. kuva 3).



Kuva 3 Kapteeni Clackin käyttämä kumivene ja poiju kettinkineen

KISOJEN KULKU

Kisat alkoivat tiistaina kolmella karsintapurjehduksella. Tuulet pysyivät sopivan keveinä, A-rikin tasolla. Pistelaskennan jälkeen osoittautui yllättäen että Cride oli toisena, Peter Stolleryn jälkeen, ja Heffe kuudes. Tuulen voimistuttua illemmalla aloimme selvästi pudota, ja tiistai-iltana sijamme olivat selvästi heikentyneet: Cride 13, Heffe 17, Offi 40. Johtopaikoilla: Bantock, Klem, P.Stollery.

Keskiviikkona tuuli voimistui melko nopeasti, ja C-rikit otettiin käyttöön. Cride putosi B-porukkaan ja Heffe viimeiseen eli D-ryhmään. Säädot ei saatu heti paikalleen, ja veneen käsittely oli ruosteista. Kesän kovan tuulen kisoista (Hangossa

heinäkuussa) oli kulunut liikaa aikaa, ja itse veneen ajaminen vei liikaa keskittymistä. Aussiet ja uusseelantilaiset hallitsivat veneensä paremmin ja pysyivät keskittymään taktiikkaan.

näillä on yhteistä? Tukeva, luotettava Paradox-vene tai vastaava, jossa perinteelliset B- ja C-rikit, pikavaihtolukituksella.

Torstai oli toivoa täynnä, mutta paljon ei tapahtunut.



Kuva 4 Peter Stollery johdossa

Heffe onnistui kaatamaan veneensä kovalla myötätuulella, ja vielä niin perusteellisesti, että sisäkalu "mono", jossa piilee vinssi, peräinservo ja vastari, irtosi ja vene menetti ohjaukskyvyn. Kun kysyin veneen suunnittelijalta, onko hänelle käynyt näin, hän esitti auliisti kehittämänsä varmistussokan ja lahjoitti minulle sellaisen. Parempi myöhään kun ei koskaan.

Kun keskiviikon rutistus vihdoin loppui, sijoituksissa ei ollut kehumista: Cride 16, eli B-erän puolella, Heffe 33, ja Offi 43. sija. Miinus pisteitä on helppo saada lisää, mutta vaikea vähentää. Johdossa P.Stollery (kuva 4), Bantock, Klem.

Entä kuka oli viihtynyt kovassa tuulessa? Päivän nousijat? Englantilaiset ensin: Whitbread-purjehtija Gordon McGuire nousi 15. sijalta neljänneksi. Martin Roberts nousi 8 sijaa, Keith Skipper 17 sijaa. Australian Geoff Kiernan nousi 16 sijaa, Etelä-Afrikan Michael Schierhout nousi 14 sijaa. Mitä

Muutaman lähdön ja verkkaisen protestikäsittelyn jälkeen hyppäsimme turistibussiin ja lähdimme Port Philip-saareen katsomaan pikkupingviinien rantaparaattia aurirongon laskiessa. Sääli kävi söpöjä pingviinejä, kun ne vedestä taapersivat rantatörmälle yöpuulle, tuhansien japsituristien päällistellessä. Luonnonsuojelua vai eläinräökkäystä?

NOUSUHUUMAA

Perjantaina tuuli vähän hellitti, ja koko päivä oli A-rikille otollinen. Suomen joukkue löysi neilospykälän, ja sitkeä nousu alkoi. "When the going gets tough, the tough get going". (Ted Turner). Raskaasta pistetaakasta johtuen sijat eivät muuttuneet paljon: Cride 14, Heffe 34 (kts. kuva 5), Offi 43. Johtoasemissa sama kolmikko: Klem, P.Stollery, Bantock.

Lauantai meni vielä paremmin. Tuuli oli ihanan kevyt, ja ohut pilvipöte viilensi tunnelmia. Härmäläiset aivot löysivät

oikean käyntilämpötilan. Cride pysyi A-erässä, Heffe vieraili A:ssa ja pysyi pitkään B-erässä. Offi nousi myös B-erään. Lauantain paketointivaiheessa sijoitukset olivat: Cride 12, Heffe 32, Offi 42. Eli vaikka kuinka hyvin purjehtisi, sijoituksesi ei loppua myöten pajon muutu. Pistesysteemissä on hirvittävä jäyhyyshmomentti. Kärjessä P.Stollery oli ohittanut Klemin ja Bantockin.

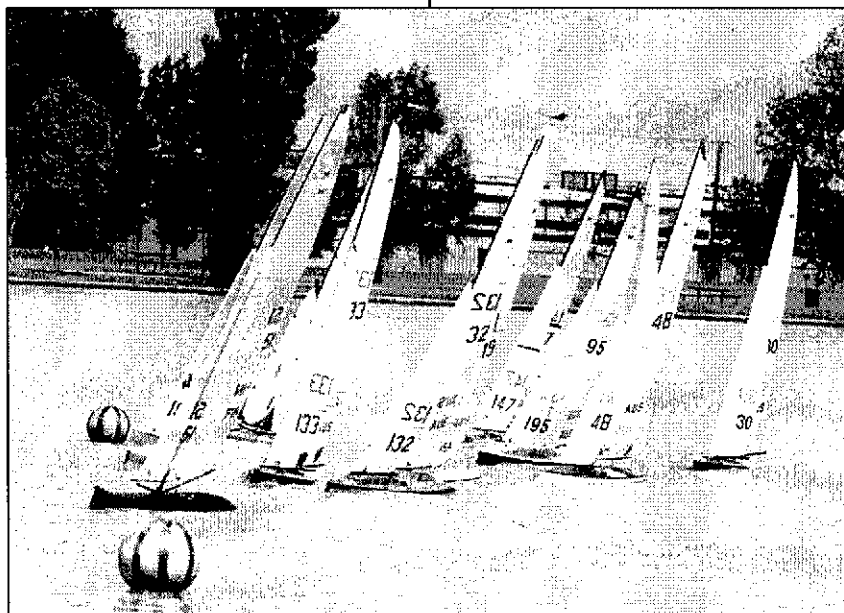
TÄRKEINTÄ EI OLE VOITTO, VAAN HÄVIÖN VÄLTÄMINEN
"Winning is not everything, but losing is nothing". (Ted Turner).

RC-arvokilpailu on armottoman pitkä "henkinen maratonkisa": 6 päivää, 25 lähtöä, ja aina on pysyttävä pirteänä. Miinus pisteitä kertyy "painolastina" koko ajan. Nouseminen vaatii sinnikkyyttä.

vaihda mielivaatteisiin, nauti mielijuomasi - ihan mitä vain, kunhan mieliala muuttuu nousuvoittoiseksi. Jos yrityksesi epäonnistuu, et häviä mitään: olet edelleen D-erässä.

HYVÄNTUULISET KISAT

Leppoiset koala-tunnelmat värittävät kisoja. Protesteja oli harvinaisen vähän, alle 10, kun niitä vanhaenohjauksen voittaja c on yhä enää jusson. Mitä onnistunut fiilis johtui? Koottuja mielipiteitä:



Kuva 5 Kirjoittaja Heffe Ericsson (51) ottaa asiallisen lähdön

Sunnuntaina tuuli kääntyi pohjoiseen. Nullarborin aavikon kuumat ilmamassat valuivat Melbourneen, lämpötila nousi 40 asteeseen, ilma tuntui ukkoiselta ja pääsärky alkoi kolottaa. Kylmän Pohjolan aivoihin alkoi tulla oikosuikuja, ja menestyminen oli sen mukaista. Onneksi piina loppui jo neljän aikaan, ja sijoitukset eivät päässeet tipahtamaan sen enempää. Kärjessä Graham Bantockin hermot (kts. kuva 6) kestivät taas kerran parhaiten, ja hän nappasi kullan Torvald Klemin nenän edestä. Tasaisesti purjehtiva Maguire vei yllättäen pronssin Peter Stolleryltä.

Illan palkintojen jaossa vahvistettiin mitalisijat: 1. Bantock, 2. Klem, 3. McGuire, sekä omat sijamme: 10. Cride, 29. Heffe, 37. Offi. Mukana siis 48 venettä.

Mikä on strategia huipulla? Taas kerran toteutui vanha kunnan resepti, jota varsinkin tulokas Gordon McGuire noudatti: Hoida itsesi A-erään, ja purjehti siellä äärettömän varovaisesti ja rauhallisesti. Pysy keskellä rataa, vältä varaslähtöä ja kolareita. Älä yritä voittaa, tärkeämpää on välttää putoamista B-erään. Sieltä on nimittäin pirullisen vaikeata nousta taas A-erään, kuten Peter Stollery huomasi. Hän pyöri koko torstain B-erässä ja keräsi siitä melkoisen pistekasan, joka lopulta pudotti hänet mitalisijoilta.

Jos taas putoat D-erään ja alat "viihtyä" siellä, se on tuhon merkki. Tee mitä vain jotta nousisit sieltä: ota uskalias lähtö, valitse muista poikkeava (ylikorkea tai tosipieni) riki, juokse kierroksen järven ympäri,



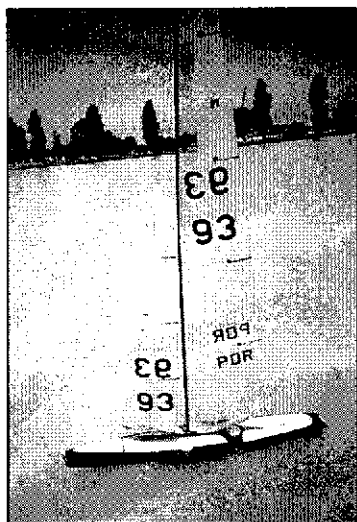
Kuva 6 Mestari Graham Bantock keskittyy

1. Erässä vain 12 venettä, verrattuna sallittuun 16. Parempi näkyvyys, vähemmän kolaritilanteita.
2. Kaikki puhuivat englantia, väärinkäsityksiä tuli vähemmän
3. Kuumaveriset ranskalaiset, italialaiset, espanjalaiset puuttuivat.
4. Purjehdukset hoidettiin nopeasti, lähtöjä oli paljon. Jury oli tunnetusti hidas. "En minä viitsi rettelöidä, pian on lähtö uusi".
5. Toimitsijat olivat mukavia harrastajia, jotka tekivät kaiken itse, ja yrittivät parastaan.

Kilpailupäällikkö Peter Delaney aloitti kaikki kuulumisensa sanalla "Gentlemen...", vähän tenniskilpailun tapaan. Nice touch!

PISTELASKENTA

Pistelaskennassa oli parantamisen varaa. Järjestäjät turvautuivat tuttuun Excel-taulukkolaskentaohjelmaan, mikä näin isossa kisassa on liian hidas tiedonsyöttö- ja tulostusvaiheessa. Tulokset olivat usein myöhässä eikä kopioita saatu aikaan. Tästä oli haittaa varsinkin finaalipäivänä, kun kärjen pistetilanne ei ollut selvä.



Kuva 7 Paradox-
veneen yleiskuva

TULOKSET INTERNETISSÄ

Kerrankin RC-purjehdus oli tunnustussa asemassa. Kilpailuohjelmassa Marble-MM oli mukana "isovene"-luokkien kera, olympialuokkien ja C-luokan katamaraanien keskellä.

MM-tiedotus oli hyvässä jamassa. Paikalliset telkkarit Channel 7 ja Channel 10 kävivät kuvaamassa kisoja.

Parhaiten toimi tiedotus ulos maailmalle. RC-purjehtija Richard Simmons siirsi joka ilta tulokset Internetin kautta Suomeen, jossa Barce Fabricius sijoitti ne WWW-kotisivulleen "RC Sailing Info Center". Verkkosurffarit, käykääpä katsomassa tuloksia ja muutakin tietoa osoitteesta

<http://honeybee.helsinki.fi/surcp/rcsail.htm>

KOVIMMAT KAVERIT

Voittajan, Graham Bantockin, 42-vuotiaan purje- ja venemaakarin, esittelimme jo EM-kisojen yhteydessä v. 1995. Kokeili taas epämääräisiä protesteja, tavoitteena vastustajien pasmojen sekoittaminen? Grahamin "business manageri", rouva Lorna Bantock, oli mukana, paremalla tuulella kuin ennen. Kutosen Martin Roberts esittelimme myös viime kerralla.

Hopeamies Torvald Klem on norjalainen arkkitehti, joka on purjehtinut maailman huipulla jo 15 vuotta. Hän suunnittelee veneensä itse, ja piirtää sekä valmistaa purjeensa itse. Torvaldilla on ikää 48 vuotta ja pituutta lähes 2 metriä, mistä on oma hyötynsä kun purjehtijat önkevät pienelle alueelle. Torvaldin pippurinen vaimo Wendy on aina mukana, toimien sekä varushuolto-upseerina että psykiatrina. Suosittu, pistämätön parivaljakko. Torvald myi kilpailujen jälkeen veneensä Australiaan, joten vapaa-ajan huolia ei tule tänä talvena, uutta nakertaessa.

Pronssimies Graham McGuire on uusi tulokas joukkoomme. Hän on 34-vuotias, ja on jo purjehtinut kaksi Whitbread ympäri maailman purjehdusta, vaihtopäällikkönä Lawrie Smithin ja Dennis Connerin veneissä. Graham aloitti 1-metrin RC-veneellä, pääsi heti tuntumaan. osti Graham Bantockin viime vuoden Marblehead-veneen, ja .. "the rest is history". Gordonin menestysresepti: Osta parhaiksi osoittautuneet vehkeet, opi käyttämään ne, ja keskity sitten itse ajoon.

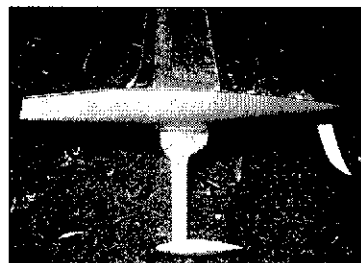
Peter Stollery on 23-vuotias arkkitehtiopiskelija, joka on ikänsä purjehtinut RC-veneitä. Onhan hänen arkkitehti-isänsä Roger maailman tunnetuimpia RC-venesuunnittelijoita, rohkeine, radikaaleine luomuksineen. Peter

purjehtii rauhallisesti, mutta ehkä häneltä puuttuu se "piru vieköön" kipinä joilla nouseaan B:stä takaisin A-erään. Ehkä hän myös noudattaa voimallisen isänsä ajatuksia liian orjallisesti: Rogerin mielestä A- ja C-rikit saavat riittää Roar Edgeen, vaikka sekä Heffe että John Cleave käyttivät B-rikiä menestyksellisesti.

Robert Wattam on 28-vuotias, sympaattinen sähköasentaja, joka kävi Suomessa v. 1991 EM-kisoissa, ja oli toisena sekä v. 90 että 92 MM-kisoissa. Hän käyttää Geoff Smalen suunnittelemaa venettä, mutta rakentaa kaikki rikit ja purjeet itse. Hän purjehtii rauhallisesti, pitämättä ääntä sen kummemmin. Robertin vene oli myynnissä, koska hän on menossa naimisiin ja on rakentamassa taloa.

NOPEIMMAT VENEET

Bantockin valmistama "Paradox" vei 1, 3, 7. ja 9. sijat (kts. kuva 7). Melko vaikuttava esitys, siis. Veneen esittely EM 95-jutussa. Paradoxeja saa ostaa (isolla) rahalla. Kuka hankkii ensimmäisen Suomeen?



Kuva 8 NZ Editionin
erikoinen köllratkaisu

Torvald Klemin Berlioz oli uusi kappale, syksyllä kasattu. Kaikki rikit olivat nyt swingejä. Uffe Neumannin reseptin mukaan: K.I.S.S. (Keep it simple, stupid). Jättämällä Walicki-rikit, tuplavinssit ym. hömpötykset hän säästi puoli kiloa ja mahtavasti päänsäivä. Suomessa Berlioz-linjaa ajaa Bobby Gerlin.

Peter Stolleryn vene oli tietysti isä-Rogerin piirtämä "Roar

Edge". Tyypin sijat 4, 14, 18 (John Cleave), 29. (Heffe Ericsson). Swing-rikeyä 100%. Kts EM95-juttu. Johnin riki on tosi monimutkainen: Swing-riki, jonka masto on kääntyvä Walicki-profiili. Raskas ja kallis, onko vaivan väärti?

Robert Wattamin vene on Geoff Smalen kehittämä New Zealand Edition, Mk III. Veneessä oli vallan erikoinen kōli, ylhäältä leveä, viinilasin muotoon. (Kts. kuva 8). Ei näkynyt haittaavan kulkua sen kummemmin. Roope käytti myös 100% swing rikejä. Jos tämä onnistuu tuulisessa lampaanmaassa, miksikö ei meillä? Robertin ja Geoffin rikien mastonhuiput oli taivutettu kaareen, Spitfire-siiven tapaan. (Kts. kuva 9). Masto oli tehty ohuesta hiilikuituputkesta, ja kiinteät vantit oli kiinnitetty puomin tasossa oleviin, taaksepäin vedettyihin putkiulokkeisiin. Iso- ja keulapurjeen takaiesmat kiristettiin vipuvarrella, rutistamalla jaluksesta viimeiset sisään, Bantockin "Gizmon" tapaan, mutta siistimmin tehty. Vaikea selittää, katso valokuvia. Vauhtia tuntui riittävän kevyellä kelillä. Matkimisen arvoinen riki?

UUTTA TEKNIikkaA

Mitään uranuurtavaa ei taaskaan löytynyt. Poikkeavat veneet (Taliac, Hollis) Uudesta Seelannista eivät vakuuttaneet. Walickin uusi Mk 3 (taas vähän kapeampi) ei lyönyt leiville. "Paradox on poikaa", yhä edelleen.

Swing-rikin isopurjeen huipun eli myös maston pysyvä taivuttaminen uusseelantilaiseen tapaan tuntuu oikealta. Onhan malli tuttu Spitfire-siviistä. Helppo tehdä: Ostetaan lasikuituinen ongevapa, taivutetaan sen huippu oikealle säteelle, vedetään hiilikuitusukka päälle ja epoxia. Bingo! Kovettuaan se pitää muotonsa. Kuka kokeilee ensimmäisenä?

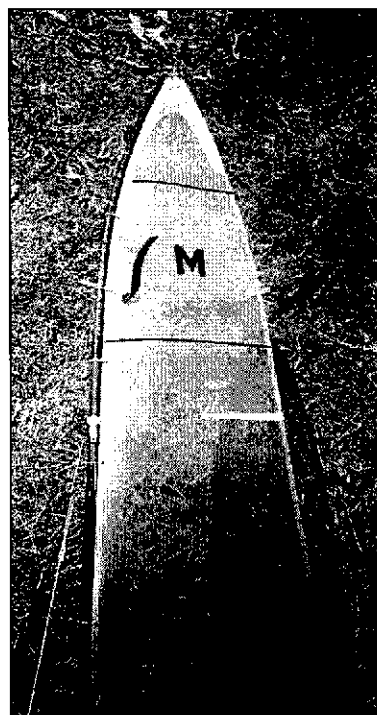
Vinssimies Keith Skipper oli kehittänyt uuden version tunnetusta "Whirlwind" vinsistään. Kun vanha malli vaatii 7.2 tai 6 V jännitteen, uusi malli pelaa 4.8 voltilla, kiitos uusien sisäkalujen. Näin voidaan vähentää kennomäärää ja siten painoa. Johdotusta oli myös yksinkertaistettu. Kuka ostaa ensimmäisen Suomeen?

Akkujen latauksessa näkyi uusia, keveitä latureita, jotka lopettavat latauksen automaattisesti kun akku on täynnä.

MITÄ OPIMME?

1. Kevyellä tuulella (A-riki) venevauhtimme on huipputasoa. Veneenkäsittelyssä on vielä parantamista.
2. Keskituulella (B-riki) venevauhtimme on riittävä. Veneenkäsittelyssä on paljon parantamista.
3. Kovalla tuulella (C-riki ja ylöspäin) venevauhtimme on epätasainen, eli joskus hyvä, joskus huono. Veneenkäsittely on heikko, veneen luotettavuudessa on parantamista ja taktinen silmä herpantuu hässäköissä.
4. Suomen veneet olivat keveimmät. Grammajahtia voi nyt vähän hellittää, nostetaan katse rikeihin. Cride (kuva 10), do you agree?
5. CLOG-syndikaatin kōlipuntit olivat keveämmästä päästä, vain 3.25 kg, verrattuna Paradox-standardin 3.6 kiloon. Mene-tämmekö liikaa poweria kovalla tuulella? Miten olisi paluu turvallisempaan 3.4..3.5 kiloon?
6. Pelkkä Swing-riki takila-varasto säästi mukavasti Heffen hermoja kun tuulen nopeus jatkuvasti vaihteli. Valmiiksi viritetyt vaihto-ehtoiset rikit mukaan kokoontumisalueelle, valinta kun 3 minuutin viesti kuuluu, 5 sekuntia kiinnitykseen, ja vene veteen.

Mitään varsinaisia mokia ei tehty tällä kertaa. Sen verran on rutinia tullut vuosien mittaan. Tulimme ajoissa, emme kärsineet "jet lag"-ista. Kaikki varusteet tuli perille ajoissa ja ehjinä. Pysyimme varjossa, joimme riittävästi, käytimme aurinkovoidetta ja lätsää. Emme sotkeutuneet protestiväittelyihin. Emme sotkeutuneet kisajärjestelyihin. Asumme yhdessä, ja riittävän lähellä kilpailualueita. Olimme yhdessä riittävästi, mutta ei yllätyksiä mukana, mutta ne eivät sotkeneet meidän askelyrmiä.



Kuva 9 Uusseelantilainen taivutettu mastonhuippu

MITÄ TARTTIS TEHDÄ SUOMESSA?

1. Hankitaan muutama Paradox-vene, vertailuaineiston saamiseksi.
2. Purjehditaan enemmän kovissa tuulissa. Eli: a) siirretään purjehdukset lähemmäksi merta (NJK), b) purjehditaan silloin kun tuulee (kto 14-16)
3. Värvätään kovien luokkien porukkaa mukaan (H, Laser).

4. Kehitetään omia purjeita ja rikejä.
5. Enemmän porukkaa linjalle Suomen rankingkisoihin. Lisää hässäkkää!
6. Enemmän porukkaa mukaan matkaan pohjoismaisiin arvokisoihin.
7. Pitempiä ja raskaimpia kisoja, enemmän lähtöjä per päivä, harjoituksen vuoksi.

KIITOKSEN PAIKKA

Suomen joukkueelta parhaat kiitokset tukijoille: Galltråsk Segelsällskap, Hangö Segelförening, Svartbäcks Segelsällskap, sekä liittomme Suomen RC-purjehtijat r.y. ja sen sponsorit SAFT-NIFE, Pienoismalli-lehti ja Mesvac Oy. Kiitokset myös Finnairille ja British Airwaysille myötämielisestä suhtautumisesta.

MM 2000 SUOMESSA

Marblehead-luokan MM-kisat vuonna 2000 on alustavasti varattu Suomeen. Kisapaikkana etusijalla NJK:n Björkholmen, mahdollisia myös Hanko ja Tampere.

FAKTARUUTU 1: PAKKAUSLISTA

Käsimatkatavarana lentokoneessa: veneen runko, luukku, tulppa, elektroniikka ml. vastari, antenni, vinssi, peräsinservo, työntötanko. Käsilaukussa: mit-takirja, muistiinpanovihko, sään-tökirja. Laukussa, ruumassa: Köli, peräsin

Yhteisessä purjelaatikossa: rikejä, 4 kpl (HE), 5 kpl (OG), 9 kpl (CL)

Varusteita yhteisessä työkalupakissa: Lähetin, vara-kiteet, varavastari, varavinssi, varaservo, 4 akkua veneeseen, 1 vara-akku lähettimeen, akkulaturi johtoineen, lataus-(yleis)mittari, purkupolttimot

Työkaluja yhteisessä pakissa: Pihdit, ruuvarit, veitsi, sakset, pinsetti, naskali, mittanauha, rautasahanterä, pieni "käsi-pora" + 0.5/1/1.5/2 mm terät

Sekalaisia tarveaineita pakissa: Purjenumerteippiä, Zap pikaliimaa, epoxiliimaa, hiilikuitua, teippiä, hiontapaperia, jalussiimaa, kutistemuovia

Mitä puuttui? Juotoskolvi + tinaa lainattiin palkan päältä. Teflon liukuspray samoin. SuRCP:n metallimerkit unoh-tuivat kotiin.



Kuva 10 Cride noutaa palkintonsa

FAKTARUUTU 2: VIIKON HUIPPUSAAVUTUKSET

Viikon vanhin: Uusseelantilainen Geoff Smale, 71 vuotta, still going strong, saavutti 14. sijan itse suunnittelemailla ja rakentamalla veneellään.

Viikon nuorin: Ryan Bickerton, vain 15 vuotta, purjehti tyynen tasaisesti ja sinnikkäästi koko viikon, ja jätti neljä vanhempaa gubbea takanaan.

Viikon tulokas: Gordon Maguire ilmestyy suoraan Whitbread-lenkiltä ympäri maailman ja nappaa pronssimitalin.

Viikon norjalainen: Australiassa asuva Hugh Bell oli liittynyt Norjan RC-liittoon paikkansa varmistamiseksi. Päästyään Torvaldin "imuun" hän päihitti kaikki muut australianot.

Viikon kiireisin: Portugalin Jorge Camilo ilmestyi koneella vasta kisa-aamuna eikä ehtinyt

ensimmäiseen lähtöön. Finaalipäivänä hän joutui lähtemään kentälle niin aikaisin ettei ehtinyt viimeiseen lähtöön. "Jet lagista" huolimatta tuloksena silti hyvä 22. sija.

Viikon moka: Mestari Bantock laskee veneensä vesiin, mutta sähkö ei ole päällä. Seurauksena keskeyttäminen ja putoaminen B-erään. Sattuu sitä paremmillekin.

Viikon huolestunein: Janusz Walicki, joka ei saanut vauhtia uuteen veneeseen (Skalpel Mk 3, entistä kapeampi). Tilausten tyrehtyminen saattaa uhata Januszin leipäpuuta.

Kömpelöin vene: Uusseelantilainen "Diaka", pelastusveneen näköinen korkea kapistus, purjehti silti ihan hyvin. *Oudoin vene:* Uusseelantilainen "Slippery Ripe Banana", jonka ruori oli keulassa, ns. "canard" eli ankka lentsikkakielellä. Mahtava nousukulma, muutoin ei vakuuttanut.

Kevein purjelaatikko: Graham Bantockin hi-tech rikilaatikko, hiilikuitukansineen.

Siistein venepakkaus: Johan Holmbergin teettämä vanerilaatikko metalliheloiineen, jonne mahtui vene köleineen, radiolaitteet ja työkalut. Maksoi vain 600 SEK. Kopioitava!

FAKTARUUTU 3: LOPPUTULOKSET

1. Graham Bantock, Englanti, 101.8 p.
2. Torvald Klem, Norja, 103.5 p.
3. Gordon Maguire, Englanti, 132.8 p.
4. Peter Stollery, Englanti, 148.1
5. Robert Wattam, Uusi Seelanti, 167.4 p.
6. Martin Roberts, Englanti, 185.4 p.,
7. Paul Jones, Englanti, 189.8 p
8. Janusz Walicki, Saksa, 218.4
9. Mark Dennis, Englanti, 236.4
10. Christian Lindholm, Suomi, 247.4 p.
11. Johan Holmberg, Ruotsi, 612
12. Henry Ericsson, Suomi, 656 p
37. Olof Ginström, Suomi, 837 p.
- 48 osanottajaa 10 maasta.

FAKTARUUTU 4: 10 NEUVOA MITEN MENESTYN RC-PURJEHDUKSESSA

1. Hanki itsellesi huipun käyttämä, ammattimaisesti valmistettu vene (=Paradox, Roar Edge, Berlioz)

2. Osta purjeet kokeneilta purjemaakareilta (=Bantock, Sterne, Roberts, Wiles).

3. Hanki riittävä rikikokoelma (A1, A2, B, C1, C2).

4. Kehitä toki omia rikejä ja purjeita jos osaat, mutta varmista että ne pysyvät kasassa.

5. Opi valitsemaan, trimmaa-maan ja käyttämään oikea riki oikealla tuulella.

6. Purjehti kaikissa olosuhteissa, ja katso että vene pitää vettä ja varusteet aina kestävät - myös ylösalasin.
7. Osallistu säännöllisesti huipputason purjehduskisoihin, RC- tai muussa lajissa.

8. Kun olet A-erässä, purjehti varovaisesti, jotta pysyisit erässä.

9. Jos silti olet pudonnut B-erään, keskitä kaikki henkiset voimavarasi nousemiseesi A-erään takaisin.

10. Hanki 25-vuotiaan kunto ja motorikka, ja liitä siihen 15 vuoden kokemuksen kilpapurjehduksesta.

FAKTARUUTU 5: VENEIDEN STRATEGISET MITAT

Vene:	Paradox	Berlioz	Roar Edge	NZ Edtition	Starkers	Vlper
Suunnittelija	G.Bantock	T.Klem	R.Stollery	G.Smale	M.Roberts	Sterne/ Lindholm
Maa	GBR	NOR	GRB	NZ	GBR	CAN/FIN
Kok.paino	4.8	5.0	5.0	5.5	4.7	4.3
Kölipaino	3.6	3.4	3.6	3.7	3.4	3.25
Riki A	S	S	S	S	S	S
Riki B	C	S	S	S	S	C
Riki C	C	S	S	S	C	C

Heffe Ericsson

SM 1996

Suomenmestaruuskilpailut järjestetään tänä vuonna Hangossa 3-4 heinäkuuta. Kilpailut ovat avoimet ja ajankohta poikkeuksellisesti keskellä viikkoa. Samaan aikaan järjestetään Hangon regatta, mikä kannattaa huomioida mikäli on tarkoitus yöpyä paikkakunnalla.

Ilmottautua saa ja pitää
Heffe Ericsson 9400-433 580.

PM 1996

Pohjoismaiden mestaruuskilpailut järjestetään tänä vuonna Suomessa, Hangossa 6-7 heinäkuuta, heti SM-kisojen jälkeen.

Ilmottautumiset Heffe Ericssonille 9400-433 580.

Huomioi että k.o. viikko on myös Hangon regattaviikko ja Hai-SM, joten majoitus kannattaa varata jo nyt.

FM 1996

Finska mästerkapet ordnas i år i Hangö, och ti-den är den 3-4 juli. Tävlingarna är öppna och tidpunkten mitt under veckan. Den som tänker övernatta på ort och ställe bör beakta att det samtidigt ordnas Hangö-regattan.

Anmäla kan man sig åt
Heffe Ericsson, 9400-433 580.

NM 1996

Nordiska mästerskapet för Marbleheads ordnas i år i Hangö, Finland. Tidpunkten är 6-7 juli.

Anmälningarna till Heffe Ericsson, 9400-433 580.

Observera att samma vecka seglas även Han-gö-regattan samt Haj-FM, så logibokningar bör göras med det snaraste!

TÄVLINGSINBJUDAN- KILPAILUKUTSU

**Nokia Challenge, Rank. 1, GSS/NJK
25.5.96**

Lisätietoja - tilläggsinformation:
Gallträsk Segelsällskap, Christian
Lindholm, tel. 940-5056844 tai/eller
Olof Ginström tel. 90-865 096

Köranvisning: från Hfors till Drumsö,
norra ändan av Storsvängen. Följ
skylten mot Björkholmen.

Ranking 2: OV 8.6.96

Tervetuloa Helsingin Regattaan.
Kilpailupaikkana Otaniemen ranta,
Laajalahti, Espoo. Lisätietoja -
tilläggsinformation: Otaniemen
Venekerho, Raimo Aromaa, puh. 90-
596452.

Ranking 3: N 15.6.96

Kilpailupaikkana Jänissaari,
Näsijärvellä, Tampereen
luoteispuolella. Lisätietoja: Näsijärven
Purjehdusseura, Timo Syrén, puh. 931-
346138 tai 9400-499908.

SM(Rank. 4), PM HSF, 3-4.ja 6-7.7.96
Tervetuloa Hankoon. Kilpailupaikkana
pikku Kolalahti, Hotelli Regatan
edustalla. Lisätietoja: Hangö SF,
Henry Ericsson, kts. SSS alla.
Ilmoittautumisaika ja kilpailumaksu
vahvistetaan myöhemmin. Huom:
Varatkaa oma majoitus ajoissa,
lisätietoja antaa Hangon
Matkailukeskus.

Ranking 5 KPS-KSS 27.7.1996

Tervetuloa Kotkan Pursiseuran RC-
regattaan. Purjehdimme Sapokan
vesipuistossa, kaupungin
eteläkärjessä, lähellä KPS:n
huvivenesatamaa. Ilmoittautumiset
KPS:n kilpailupäällikölle, Kai Holmberg,
puh. 952-181820 ja 949-252525, kerhon
puh. 952-181533, fax 952-181555.
Kilpailumaksu 30 mk ellei seura toisin
ilmoita. Kokoontuminen kl 11:30, 1.
lähtö kl. 12.

Perheelle tarjolla Kotkan Meripäivien
tapahtumia: puuvenenäyttely, yms.

Ranking. 6 SSS 3.8. 1996

Välkommen till Svartbäckregattan
på SSS i Kärrby, Borgå. Klasser: RC-
Marblehead, optimist, laser, folkbåt,
H-båt, 5.5 M. RC-M seglar på egen
bana vid "ångbåtsbryggan" öster om
klubbhuset. . Samling kl. 11, första start
11.30. Anmälningar senast 30.7. till
Henry Ericsson, tel 9400-433580, fax 90-
8597300, email:

h.ericsson@heftech.pp.fi. Tel. till SSS
klubbhus 90-2724020.

Anmälningsavgiften mk 30 betalas på
plats före starten. Obs: Lunch serveras
på klubben till facilt pris.

Köranvisning: från Hfors längs Borgå
motorväg till Kalkstrand avtag, norrut
till gamla Borgåvägen, österut till Box,
söderut 10 km mot Spjutsund till
Svartbäck. Vid vägskälet till Kitö kör
rakt (till vänster, inte till Kitö) ner till
stranden. Klubbhuset syns till vänster
innan vägen slutar.

Rank 7 NJK Björkholmen, Helsingfors

Välkommen till Björkholmsregattan på
Nyländska Jaktklubben på Björkhol-
men österom Drumsö, Helsingfors.
Klasser: RC-Marblehead, optimist,
laser, 470. RC-M seglar på egen bana
utanför vågbrytaren söder om
båthamnen. Samling kl. 11, 1sta start
11.30. Anmälningar senast 20.8. till
NJK:s kansli, tel 90-675007, fax: se
katalogen. Anmälningsavgiften mk 40
betalas på plats före starten.
Seglarmiddag serveras på klubben till
facilt pris.

Köranvisning: från Hfors till Drumsö,
norra ändan av Storsvängen. Följ
skylten mot Björkholmen.

Ranking 8 LP 14.9.1996

Kilpailupaikka: Lasiniemen uimaranta,
Lohjanjärvellä, Virkkalan länsipuolella.
Lisätietoja: Bobby Gerlin, puh. 912-
343245 tai 949-443374.

RC-RURJEVEINEITÄ MYYTÄVÄNÄ

RC-SEGELBÅTAR TILL SALU

FIN 100, Hefty -86

Runko, köli, peräsin ja 2 konventionaalista rikiä. Ilman radiolaitteita
Hinta: 1000 mk.
Olof Jensen, puh. 90-297 6027.

FIN 97, Logic -87.

Vene, 2 konventionaalista rikiä, vinssi, lähetin, vastari ja akut. Hinta: 3500 mk.
Martin Langenskiöld, 911-248 6761.

FIN ? Logic -89

Vene, 1 konvention. riki. ja radiolaitteet
Hinta: 3750 mk. Esko Siren, Tampere.

L 117 Kisutch -88

Huippuvene jokamiesluokkaan tai mökille! Hyvätapainen ja kuntoinen "Vanha Rouva" (Steffi). Viininpunainen lasikuiturunko, harmaa/valkoinen vanerikansi, B-riki, GB-purjeet, vinssi+servo+akut, lähetin+vastari Täysin purjehdusvalmis.
Hinta: 3000 mk Timo Syrén, 931-346 3138, 9400-499 908

FIN 122 Durabell, Quantum Mk 2

Criden rakentama tosinopea huippuvene. A- B- C-takilat ja 4 kanavainen radio (veneessä trimmi). Haluttaessa myös ilman tekniikkaa.
Hinta: 6000 mk Puh 912-343 245/ Bobby Gerlin

Berlioz -95

CLOG-menetelmin rakennettu uusi, Torvald Klemin suunnittelema vene. Tehty pelkästään swing-takiloille kuten PM-voittaja Uffekin. Ilman tekniikkaa ja takilaa. Haluttaessa myös tekniikalla ja/tai B-takilalla.
Hinta: 4000 mk Puh 912-343 245/ Bobby Gerlin

Logic -91

Punainen Kevlar-runko, valkoinen kevlar-kansi. Vinssi, servo, vastaanotin, lähetin. Esa Anttilan rakentama. SM 2

-92, Ranking 2 -91 ja -92.

Purjehdusvalmis ilman rikiä ja purjeita.
Hinta: 3800.- Timo Syrén, k. 931-346 3138, a. 9400-499 908

Logic -94 1994

Valkoinen Kevlarkansi ja runko, B- ja C- riki, SM III -94, ranking I -94
Purjehdusvalmis!
Hinta: 6500.- Esa Anttila, 931-2552 879

FIN 2 Logic -93 1993

Renaissance, MM VI -94; SM I -94, SM I -93, Sininen hiilikuitu/Kevlar-runko, hiilikuitu/Nomex sandwich-kansi, A (swing)) B+ (konv.) rikit + paljon muita varusteita! Hinta varustuksesta riippuen noin 6500.-
Cride Lindholm 940-505 6844

RUNKOJA - TARVIKKEITA:

MARBLEHEAD RUNKOJA

"KISU", Esa Anttila p 931-2552879
"NINJA" rungot ja kannet Pekka Lehto p. 921-234 1902
"LOGIC" ja "QUANTUM", Olof Ginström, Espoo, P. 90-865 096

RUNKOMUOTTEJA / PLUGEJA

vuokrattavaksi,
"NINJA" kts. P. Lehto yllä
"NINJA"
Matti Lahti, Kaipola, p. 942-61622

MP-25 VENEITÄ (pituus 77 CM)

Lasikuituosat koottuna: 400 mk/vene. Ml. takila ja purjeet, koottuna, ilman elektoniikkaa: 600 mk.
Olli-Matti Leino, p. 939-334759

HELOJA:

Sterne Konv. B-riki purjeet -89 200 mk
CF groovy 10mm x 230cm masto 150 mk
Anders Wallin p. 90-1354039, Fax 90-4003014,

CLOG-SPECIAL HIILIKUITUHELOJA:

Esim. puomihela, swing-puomit sekä suuri määrä erilaisia hiilikuituputkia ja tankoja.

Olof Ginström p. 90-865 096

KÄYTETTYJÄ RIKEJÄ JA PURJEITA SOPUHINTAANI

Timo Syrén, k. 931-346 3138, auto 9400-499 908

Cride Lindholm, 940-505 68 44

PURJEPUSSI - SEGELPÅSEN

Tampereella on salainen Marblehead projekti. Onko VTT:n osaamista hyödynnetty?

Markus Renlundin uusi Magic vene on melkein valmis ja paino on pysynyt hyvin kurissa.



Bernt Paqvalén tarkkana puikoissa.
Bernt Paqvalén skarpt vid spakarna.

Jari Immanen piirtää uutta venettä.

Uffe Neumann har designat en Mini Berloz, som seglar suveränt.

Den radiostyrda Lasern imponerade inte i testseglingen.

Bamce gör ett suveränt jobb med RC-WWW sidorna, nu skall han göra MYRD-sidorna.

Marblehead MM-2000 suunnitelmat etenevät suunnitelmien mukaisesti.



Stefan Winqvist keskittyy lähtöön, mutta millä veneellä hän lähtee tänä vuonna?

Stefan Winqvist koncentrerar sig inför starten, vad kommer han att segla med i sommar?

Alkaako Olof valmistamaan purjeita myös myyntiin?

Trollkonstnären Minus bygger en Magic, finns det magisk karma i detta?

Henkilökohtaiset numerot ovat in. Yksinumeroiset numerot ovat nyt jaossa, varaa omasi.

Björkholmen är suveränt ställe att segla på. Vi får se vilka storbåtslirare som blir tända. Gräsa-vinnaren Tomppi Hallberg lär vara tänd.

Heffestä tuli MYRDin tiedotuspäällikkö! Hyvä Heffe, vie meidät kartalle!

SUOMEN RC-PURJEHTIJAT - FINLANDS RC-SEGLARE PURJEHDUSOHJELMA 1996 - SEGLINGSPROGRAM 1996

Kk	Pv	Purjehdus	Paikka	Kaup.	Järj.	Maa	Status
tamm	8-14	Sail Melbourne	Albert Park	Melbourne	VYC	AUS	VM
touko	11	Äitienpäivän reg.	Töölönlahti	Helsinki	GSS		Harj.
touko	18-19	M-pokalen	Västerås	Västerås	SRSS	SWE	SC1
touko	25	Nokia Challenge	Koivusaari	Helsinki	GSS		R1
kesä	8	H:gin regatta	Otaniemi	Espoo	OV		R2
kesä	15	Tampereen reg.	Jänissaari	Tampere	N		R3
kesä	16	Down b.t. laitur	Aurajoki	Turku	ASS		Näytös
kesä	22-23	Midsommerseilas	Malmöya	Oslo	NMSF	NOR	SC2+EGP
heinä	3-4	Suomen mestaruus	P.Kolalahti	Hanko	HSF		FM+R4
heinä	6-7	Pohjoism.mest.	P.Kolalahti	Hanko	HSF		NM+SC3+EGP
heinä	27	Kotkan meripäivät	Sapokka	Kotka	KPS		R5
elo	3	Emäsälön reg.	Svarfbäck	Porvoo	SSS		R6
elo	10	Uiva venenäyttely	Valkosaari	Helsinki	NJK		Näytös
elo	24	Koivusaaren reg.	Koivusaari	Helsinki	NJK		R7
elo	31	Kurre Cup	Gallträsk	Kauniainen	GSS		Parikilp.
syys	7	Höstregatta	Ringebæk Sø	K:hamina	DMK	DEN	SC4+EGP
syys	14	Lohjan regatta	Lohjanjärvi	Virkkala	LP		R8
loka	5	Gresa 240	Ruoholahti	Helsinki	SSS		Maraton

SM Avolmet Suomen mestaruudet

R Ranking 5 lasketaan 8:sta

SC Solifer Cup (Pohjoism. Ranking) 3 lasketaan 4:sta

EGP Euro-Grand Prix (Euro-ranking)

PM Avolmet pohjoismaiden mestaruudet

Huom tänä vuonna 5 rankingkisaa lasketaan lopputuloksiin verrattuna 4:ään viime vuonna!

Obs: detta år räknas 5 rankingtävlingar jämfört med 4 förra året!

NÄSIJÄRVEN PURJEHDUSSEURA - NÄSIJÄRVI SEGELSÄLLSKAP R.Y.

Järjestää: RC-Veneiden sarjakilpailu, Jänissaassa, Tampereella.

Tiistaina	28.5.95	18.30-
Tiistaina	4.6.95	18.30-
Tiistaina	11.6.95	18.30-
Tiistaina	18.6.95	18.30-
Tiistaina	6.8.95	18.30-
Tiistaina	13.8.95	18.30-
Tiistaina	20.8.95	18.30-

Tervetuloa! Timo Syrén

NYLÄNDSKA JAKTKLUBBEN OCH GALLTRÄSK SEGELSÄLLSKAP

Ordnar torsdagseglingar vid Björkholmen.

Träningen börjar kl. 18.00 och första starten går kl. 18.30. Det seglas normalt tre starter under kvällen, 18:30, 19:00 och 19:30. Dessa starter ingår i en säsongslång serie. Vänd er till Anders Wallin eller Cride för mera information.