Styra

Suomen RC-Purjehtijat ry. Jäsenlehti

Finlands RC-Seglare rf. Medlemsblad

talvi 2002/2003

Sisältö:

- 1m rikin strategiset mitat
- Olle Martonen: 1m veneen rakentaminen
- 1m veneen laminointi

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

Lehden voi imuroida verkosta osoitteesta http://www.helsinki.fi/people/anders.wallin/surcp/styyra/

Styyra, syksy 2003

Tämänkertaiseen styyraan on kuten viime vuosina kerätty kuluneen kesän tulokset ja kuvat. Kesän ja syksyn aikana veneen-rakennukseesta saatuja kokemuksia on kerätty pieneen artikkeliin. Tein myös jo jonkinaikaa sitten analyysin erilaisista 1m-rikeistä jonka sain valmiiksi tähän numeroon. Olle Martonen kirjoitti myös jutun omista kokemuksista 1m rakentamisesta ja kisaamisesta.

Styyra lehti ilmestyy vain pdf-muodossa verkossa. SuRCP postittaa kaikille jäsenille kutsun vuosikokoukseen tammi-helmikuussa 2003 sekä infolehden jossa on kilpailukalenteri myöhemmin keväällä.

Anders Wallin
Sihteeri

Teksti:
Anders Wallin
Olle Martonen

Kuvat:
WWW
Jari Immanen
Anders Wallin
Timo Kari

Kansi:
Töölönlahden kisan lähtö. Kuva Timo Kari.

SuRCP ry - FiRCS rf Hallitus - Styrelse 2002

Puheenjohtaja / Ordförande

Eero Laurila
Puh. 040-501 4301
email: e.laurila@kolumbus.fii

Sihteeri / Sekreterare

Anders Wallin
Sjötullsgatan 20 a 5
00170 Helsingfors
puh. 040-8240925
email: anders.wallin@helsinki.fi

Rahastonhoitaja / Skattmästare

Erik Wallin
Sjötullsgatan 20 a 5
00170 Helsingfors
Puh. 09-1354039
email: erik@wallin.pp.fi

Jäsenet / Medlemmar

Olof Ginström
09-8635096

Jerker Wahlfors
040-8111596
jerwahl@yahoo.com

Timo Syren
0400 499 908
timo.syren@vip.fi

Jorma Pihlajamäki
040-9012351
jorma.pihlajamaki@luukku.com

Muut toimihenkilöt:
Mittauspäällikköt:
Marblehead: Olof Ginström
1m: Anders Wallin
Mittamiehet:
Juhani Fried
Markus Renlund
Vesa Laurila

Maksut:

- Jäsenmaksu 2002: 10 €
- Veneen rekisteröintimaksu: 5 €
- Omistajanvaihdon rekisteröinti: 5 €
- Mittausmaksut (maksetaan mittamiehelle):
  Vene 5 €
  Riki 5 €
- SuRCP - FiRCS pinssi 2 €

Yhdistyksen Pankkitili:

Merita ***200118 - 171962***

Tälle tilille suoritetaan kaikki maksut lukuunottamatta yllämainittuja mittamiehen korvauksia.

WWW Sivut:
www.helsinki.fi/people/anders.wallin/surcp/

RC-Purjehdus uutisia

- **Uudet 1m ja M luokkasäännöt** astuivat voimaan 1.3.2002. Säännöt on muunnettu ISAF:n määräämään formaattiin. Myös mittakaavakkeet ja mittakirjat uusiutuivat. Säännöt voi imuroida osoitteesta www.radiosailing.org
- **Triple Crown** nimisen veneen piirrustukset on nyt saatavilla pdf-muodossa MYA:n kotisivulta(www.radiosailing.org.uk). Veneen on suunnitellut Mark Dicks ja se perustuu erityisesti Martin Roberts:n käsissä nopeaksi osoittautuneisiin Widget ja Gadget veneisiin. Nimi muuten tulee siitä että Martin voitti Gadgetillä sekä Maailman, Euroopan että Englannin mestaruuskilpailut !
  Noux veneen piirrustuukset ilmestynevät verkkoon heti kun ensimmäiset protyypit on testattu.
- **1m EM kisat** 1-7.6.2002 Fleetwood, Englanti.

  1. Martin Roberts, GBR, Gadget, 69
  2. Graham Elliot, GBR, Ericca, 100
  3. Trevor Bamforth. GBR, Stealth, 104
  4. Peter Stollery, GBR, Gadget, 108
  5. Peter Spence, GBR, Italico, 111
  6. Graham Bantock, GBR, Italico, 116
  7. Trevor Binks, GBR, Italico
  8. Franco Borin, ITA, Ikon, 125
  9. Chris Harris, GBR Ericca, 125
  10. Jeff Beyerley, AUS, Ericca, 143

  (80 osallistujaa)

Martin Roberts uusi mestaruutensa Fleetwood:ssa käydyissä kisoissa.

A-lähtö.

- **Marblehead MM kisat**, 14-22.9.2002 Porto Corsini, Italia.

  1. Guillermo Beltri, ESP, Skalpel, 52

  2. Graham Bantock, GBR, ROK, 56

  3. Martin Roberts, GBR, Starkers 2, 58

Täydelliset tulokset osoitteesta http://www.adriaticowindclub.com/clmhome.htm

1m-Ranking 2002

Sija Plac.	Nro Nr	Nimi Namn	Seura Klubb	4 parasta 4 bästa	Summa Summa	1 11.5 Töölön-lahti 10		2 25.5 Tampere 8		3 29.6 Otaniemi 8		4 27.7 Svartbäck 9		5 24.8 Verkko-saari 8		6 7-8.9 Svartbäck 12	
1	**01**	**Timo Syrén**	N	3875	3875	**1**	**1000**			2	875	**1**	**1000**	**1**	**1000**		
4	**10**	**Anders Wallin**	NJK	3789	4664	2	900	**1**	**1000**			2	889	2	875	**1**	**1000**
2	**13**	**Olof Ginström**	GSS	3508	4286	3	800	2	875	**1**	**1000**	3	778			3	833
3	**16**	**Jerker Wahlfors**	SSS	2867	4117	4	700	3	750	4	625	4	667	4	625	4	750
5	**21**	**Riku Lindström**	SSS	2542	2742	9	200	4	625	5	500			3	750	5	667
6	**17**	**Vesa Laurila**	N	2139	2914	7	400	5	500	6	375	5	556	5	500	6	583
7	**02**	**Eero Laurila**	KLV	1542	1667	6	500	6	375	7	250			8	125	8	417
8	**11**	**Kenneth Bensky**	WS	1350	1350	5	600			3	750						
9	**12**	**Jorma Pihlajamäki**	SSS	1327	1577	8	300	7	250			6	444	7	250	9	333
10	**01**	**Esa Anttila**	VIP	917	917											2	917
13	**24**	**Jari Immanen**	IHPS	875	875									6	375	7	500
11	**11**	**Petri Järvi**	EPS	500	500							7	333			11	167
12	**00**	**Olle Martonen**	WSF	375	375					8	125					10	250
14	**12**	**Antti Pihlajamäki**	LVK	225	225	10	100	8	125								
15	**23**	**Lasse Koivunen**	N	222	222							8	222				
16	**13**	**Christian Johansson**	SSS	194	194							9	111			12	83

Tämänvuoden ranking voiton vei viimevuoden tapaan Timo Syren, N. Listalla on yksi nimi enemmän kuin viimevuonna. Ensimmäistä vuotta mukana olivat Riku Lindström, Petri Järvi, Olle Martonen, Antti Pihlajamäki ja Chrisse Johansson. "Rookie of the year" tittelin vie selkeästi Riku Lindström joka Gadget-veneellään pysyi hyvin mukana vauhdissa. Venepuolella uusia veneitä olivat jo mainittu Gadget sekä myös Jorma Pihlajamäen TS-2, sekä Olle Martosen ja Jari Immasen omat suunnittelmansa ja rakentamansa veneet. Olof Ginström lainasi kauden aikana Cride Lindholmin Italico:a menestyksellä. Esa Anttila osoitti että Marble-kokemuksesta on hyötyä myös metrisissä purjehtimalla toiseksi LM-kisoissa Timo Syren:ltä lainaamallaan veneellä. Luokkamestaruuden vei viimevuoden tapaan Anders Wallin (NJK) Ericca veneellä.

Puikonvääntäjät Svartbäckin laiturilla.

M-Ranking 2002

					1		2	
					8.6.2002		21.9.2002	
Sija Plats	**Nro Nr**	Omistaja Ägare	Seura Klubb	Pisteet Points	KLV 3		N 5	
1	**01**	**Olof Ginström**	GSS	1800	**1**	**1000**	2	800
2	**53**	**Esa Anttila**	VIP	1000			**1**	**1000**
3	**25**	**Jerker Wahlfors**	SSS	667	2	667		
4	**35**	**Timo Syrén**	N	600			3	600
5	**10**	**Anders Wallin**	NJK	400			4	400
6	**00**	**Olof Jensen**	GSS	333	3	333		
7	**27**	**Jari Immanen**	IHPS	200			5	200

Marblehead kilpailuja järjestettiin tänävuonna vain 2 kpl. Luokan tulevaisuus on kiinni veneenomistajien aktiivisuudesta ja kyvystä rekrytoida uusia purjehtijoita...Toisaalta voidaan kysyä onko suomen kokoisessa maassa tilaa kahdelle (menestyvälle) RC-purjehdusluokalle ? Marblehead on kalliimpi ja vaikeampi luokka kuin 1m joten ehkä Marble-puoleen kannattaa vakavasti sijoittaa vasta kun 1m-luokka on vakiinnuttanut paikkansa ja harrastajamäärä on ylittänyt kriittisen massan (30-50 kpl venettä, 20-25 LM:ssä tms.) ??

Täydelliset tulokset, kaikkien erien pisteet jne., www sivuillamme
http://www.helsinki.fi/people/anders.wallin/surcp

Lähtö Fleetwood:n EM kisoista.

1m-rikin strategiset mitat

1m luokkasääntöjen alkuperäinen tarkoitus oli luoda luokka jossa sallitaan runkojen ja evien kehitystyö mutta rajoitetaan rikien määrä kolmeen ja määrätään tarkoin rikien mitat ja kaikki muut seikat jotka vaikuttavat rikin suorituskykyyn. Näin oli tarkoitus luoda luokka joka olisi selvästi halvempi kuin Marblehead mutta joka silti olisi kiinnostava myös kokeneimmille purjehtijoille. Se että vieläkin kisoissa pärjätään esimerkiksi TS-2 veneellä joka on suunniteltu 1992 ja että luokka on maailmanlaajuisesti suurin RC-purjehdusluokka osoittaa että tavoiteiden toteuttamisessa on onnistuttu varsin hyvin.

Koska luokkasäännöt ovat rikien kohdalla melkein yksi-tyyppi säännöt voidaankin kysyä onko rikien mittojen tarkemmassa tutkimisessa mitään järkeä ? Eivätkö yksityyppisäännöt tarkoita että kaikki rikit ovat samanlaisia ? Luokkasäännöt määräävät melko tarkasti mastomateriaalin, purjeiden koot, mittanauhojen paikat jne. Toisaalta vantit, mahdolliset saalingit, maston läpimitta sekä skuuttauspisteet ovat seikkoja joista luokkasäännöt vain määräävät niiden olemassaolon tai antavat suuren valinnanvaran rakentajalle/suunnittelijalle. Näitä ns. "strategisia mittoja" olen tutkinut Graham Bantock:n (GBR), Martin Roberts:n (GBR) ja Craig Smith:n (AUS) rikipiirrustuksista ja ohjeista. Bantock:n rikipiirrustuksen saa ostaa erillisenä SailsETC:stä. Smith:n ja Roberts:n rikipiirrustukset ja/tai rikausohjeet on saatu vene ja rikitilauksien yhteydessä. Tilanne on sikäli ihanteellinen että kaikki 1m-luokan maailmanmestarit löytyvät kyseisestä kolmikosta! Smith voitti 1997(Uusiseelanti), Bantock 1999(Malta) ja Roberts 2001(Kroatia).

Rikien mittojen tutkimista varten kokosin kaikki mitat piirrustuksista yhteen taulukkoon, Taulukko 1. Taulukon mitat on numeroitu 1-13, ja numeroita vastaavat mitat ovat esitetty kuvassa 1. Alla ensin lyhyt kappale kaikkien rikien samankaltaisuuksista ja sen jälkeen tekstiä ja kommentteja eroavuuksista.

Samankaltaisuudet: Mittanauhojen paikat (1 ja 5), puomien pituudet (8 ja 11), keula- (3) ja peräharus sekä isopuomin alasvetäjän kiinnitys (9).

Alimman mittausnauhan maksimietäisyys sekä keskimmän mittausnauhan minimietäisyys ylimmästä mittausnauhasta on määrätty säännöissä. Alimmalle mittanauhalle maksimi on (1600, 1180 ja 880) (järjestyksessä 1-,2- ,3- riki) ja taulukosta nähdään että Bantock ja Smith käyttävät yhden millimetrin marginaalia ja Roberts kahden. Keskimmäiselle mittanauhalle on määrätty minimietäisyys (220, 160, 120). Tässä Bantock ja Roberts käyttävät kahden millimetrin marginaalia kun taas Smith tyytyy yhteen. Yhden tai kahden millimetrin marginaalit ovat tarpeellisia ainakin kahdesta syystä: (1) isoissa kilpailuissa mittamiehet ovat yleensä hermostuneita jolloin varman päälle pelaaminen aina kannattaa, sekä (2) 1-rikin pituisessa alumiiniputkessa lämpölaajeneminen on luokkaa 1 mm lämpötilanmuutoksen ollessa 30-40 Celsius astetta mikä on täysin mahdollinen tilanne (riki rakennettu talvella kylmässä, käytetty kesällä kuumassa).

Puomien pituudet määräytyvät purjeiden kooista eikä niissä esiinny suuria vaihteluja. Keulaharuksen kiinnityskohtaa rajoittaa sääntö joka sanoo ettei keulapurjeen etuliesman projektio saa leikata mastoa keskimmäisen mittanauhan alareunaa ylempää. Jotta tämä olisi totta kaikilla trimmeillä (masto kaarella jne.) on mittanauhan alareunan ja kelaharuksen kiinnitysreiän väliin jätettävä pieni väli. Tässä Bantock käyttää selvästi isointa väliä, 20 mm, kun Smith ja Roberts tyytyvät 4 ja 5 mm:n. Peräharuksen toiminnassa ja/tai sijoituksessa ei esiinny vaihteluja: peräharus on kaikissa veneissä vedetty mastonhuipusta veneen kanteen niin taakse kuin mahdollista.

Isopuomin alasvetäjän eli "kicki":n kiinnitys isopuomiin vaihtelee välillä 120 - 180 mm. Kaikki käyttävät samaa mittaa jokaiseen rikiin, ja vaikka vaihtelu onkin suuri niin mainitsen mitan tässä kappalessa koska uskon sillä olevan aika pieni merkitys. Smith:n valinnalle on kuitenkin olemassa selvä syy: skiff-tyyppisen veneen istuinkaukalon reunat rajoittaisivat isopuomin liikettä jos kicki olisi kiinni isopuomissa taaempaa.

		Bantock			Smith			Roberts		
Masto		***1***	***2***	***3***	***1***	***2***	***3***	***1***	***2***	***3***
	Maston materiaali	11,1R	11,1G	11,1G	12,7G	12.7G	12,7G	11,1R	11,1R	11,1R
	Esitaivutus	40	25	15						
1	Fokan mittanauha	222	162	122	221	161	121	222	162	122
2	Fokan kiinnitys	232	172	132	225	165	125	227	167	127
3	Vanttien kiinnitys	400	295	220	501	467	347	245	185	145
4	Saalingit	1040	780	590	1047	ei	ei	950	780	ei
5	Alin mittanauha	1599	1179	879	1599	1179	879	1598	1178	878
Fokkapuomi										
6	Kiinnitys kanteen	88	79	69	72	58	30	90	80	65
7	Skuuttauspiste	303	294	284	362	352	302	315	305	290
8	Puomin pituus	388	350	302	385	355	305	385	345	295
Isopuomi										
9	Puomin alasvetäjä	180	180	180	120	120	120	170	170	170
10	Skuuttauspiste	195	195	195	240	235	230	200	200	200
11	Puomin pituus	355	340	310	365	355	325	350	340	310
Vene										
12	Fokkapuomin kiinnitys	319	289	251	336	314	289	311	288	252
13	Fokan skuuttauspiste	93	64	26	32	32	32	81	58	26
14	Vanttien kiinnityspiste	7	7	7	32	32	32	30	30	30
Lasketut arvot										
15	Fokan skuuttausmatka	215	215	215	290	294	272	225	225	225
16	skuuttausmatkojen suhde F/I	91	91	91	83	80	85	89	89	89
17	Vanttien kiinnitys %	75	75	75	69	60	61	85	84	83
18	Saalinkien kiinnitys %	47	45	44	50			48	40	
19	Fokan kiinnityspiste %	23	23	23	19	16	10	23	23	22
20	Fokkapuomin ja maston väli	19	18	18	23	17	14	16	23	22
21	F skuuttaspist. kansi<->puomi	-11	-10	-10	-14	12	15	-5	-5	-1

Taulukko 1. Piirrustuksista ja rikausohjeista kerätyt rikien strategiset mitat.

Mastomateriaali: G=Groovy, R=Round(pyöreä)

Lasketut arvot:

15 kts. kuva 1.

16 skuuttausmatkojen suhde on luku (15) jaettuna luvulla (10)

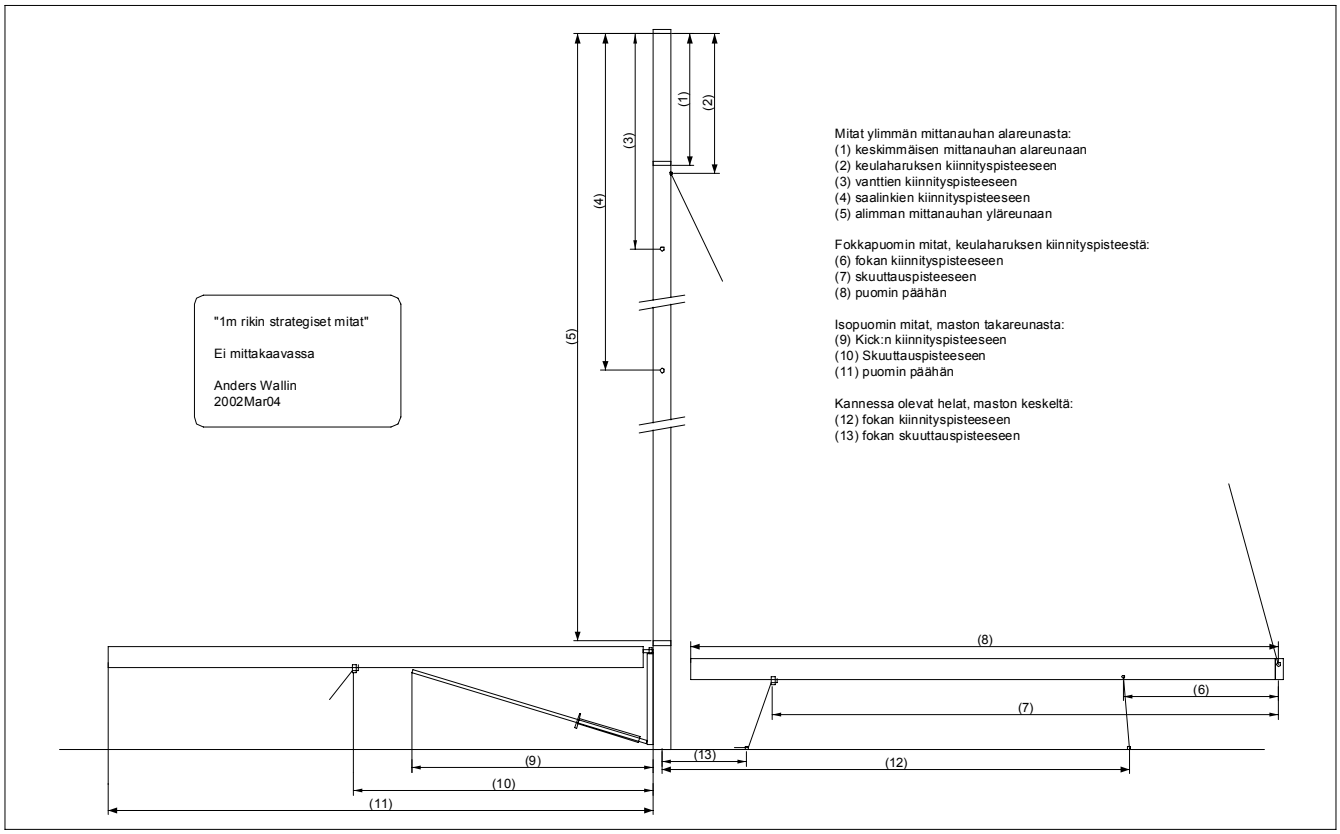
17 vanttien kiinnitys on luku (5)-(3) jaettuna luvulla (5)

18 saalinkien kiinnitys on luku (5)-(4) jaettuna luvulla (5)-(3)

19 fokan kiinnityspiste on luku(6) jaettuna luvulla (8)

20 kts. kuva 1.

21 kts kuva 1.



Kuva 1: Taulukossa 1 ja tekstissä esiintyvät mitat.

Mastomateriaalit

Materiaalina saa olla joko alumiini tai puu. Näistä alumiini on ylivaoimaisesti suositumpi: vain yksi vene kahdeksastakymmenestä osallistujasta viimekesän EM-kisoista käytti puumastoa. Maston läpimitan on oltava vähintään 10,9 mm. Maston on oltava pyöreä poikkileikkaukseltaan, mutta myös ns. groovy-putki missä on kisko isopurjeen kiinnitystä varten on sallittu.

Koska suosituimmat RC-purjehdus maat vielä pitävät kiinni hassusta tuuma järjestelmäst on käytettyjen mastojen läpimitat yleensä joko 11,1 mm (7/16 tuumaa) tai 12,7 mm (1/2 tuumaa). Ohuempi masto on teoriassa parempi sen pienemmän ilmanvastuksen takia. Tosin jäykkyysero 11,1 ja 12,7 mm putkien välillä on myös huomattava. Lisäksi groovy-putki on selvästi löysempää kuin kokonainen pyöreä putki.

Näiden taustojen jälkeen ymmärämme ehkä MM-kolmikon valinnat: Bantock on valinnut 11,1 mm maston koska sen ilmanvastus on pienempi. Koska groovy-putken jäykkyys on huonompi kuin pyöreän käyttää hän pyöreää 11,1mm mastoa ykkösrikissä. Kakkos ja kolmosrikiin hän valitsee 11,1 mm groovy-putket luultavasti yksinkertaisemman (tehokkaamman?) ispurjeen kiinnityksen takia. Roberts on samoilla linjoilla, mutta tyypilliseen tapaansa hän käyttää halvempaa ja yksinkertaisempaa pyöreää 11,1 mm mastoa kaikissa rikeissä. Smith käyttä 12,7 mm mastoa luultavasti sen paremman jäykkyyden takia. Alla lisää Smith:n erilaisesta rikaustavasta, vanttienkiinnityksistä, ja siitä miksi jäykempi masto on parempi hänen systeemissä.

Vanttien kiinnityspisteet (3 ja 17) ja saalingit (4 ja 18).

Luokkasäännöt määräävät käytettäviksi yhdet vantit. Valinnaisia ovat yhdet saalingit. Lisäksi säännöt sallivat ns. chek-stay:den käytön. Ne kiinnittyvät mastoon korkeintaan 100 mm kannen yläpuolella, ja ovat sallittuja vain jos masto seisoo kannen päällä. Huippuveneissä ei viimevuosina ole nähty chek-stay:tä. Oleellinen kysymys siis kuuluu: mille korkeudelle kiinnittää vantit ? Ja jos saalinkeja käytetään, mille korkeudelle ne kiinnitetään ?

Vertaillakseni eri rikejä ja rikaustapoja paremmin keskenään olen ilmaissut vanttien kiinnityskohdan prosentteina isopurjeen mastoliesman pituudesta sekä saalinkien kiinnityskohdan prosentteina vanttien kiinnityskohdan korkeudesta. Mitat 3 ja 4 ilmaisevat nämä millimetreissä ja tunnusluvut 17 ja 18 prosenteissa.

Vanttien ja saalinkien kiinnityskohdissa maailmanmestarit käyttävät selvästi eri tapoja. Roberts käyttää perinteiseen tyyliin korkealla (n 83-85 %) kiinniolevia vantteja. Myös Bantock käytti samankaltaisia arvoja vielä pari vuotta sitten mutta on nyt Italiko veneeseen suunnitellut vanttien kiinnityskohdat uusiksi: ne ovat kaikissa rikeissä 75 % kohdassa. Selvästi alimpia kiinnityskohtia käyttää Smith jonka prosenttiluvut ovat (69, 60 ja 61 %).

Kun vanttien kiinnityskorkeus on valittu asettavat kaikki maailmanmestarit saalingit noin puoleenväliin kantta ja kiinnityskohtaa. Roberts ja Bantock ehkä hieman alemmas, 40-48%, kuin Smith, 50%. Saalinkien pituuksista en ole saanut kerättyä tietoja, mutta tiedän että bantock suosittelee 3/4 kannessa olevien vanttien kiinnityssilmien etäisyydestä mastoon.

Fokkapuomin kiinnityspiste (6 ja 19)

Tässä olen taas tarkastellu suhteellisia suureita: kiinnityspisteen etäisyys puomin etupäästä on jaettu kyseisen puomin pituudella ja näin saatu prosenttiluku. Tämä mitta vaikuttaa keulaharuksen ja ns. topping-lift:n (suomeksi ehkä fokkapuomin nostin) suhteellisiin kireyksiin. On selvää että jos fokkapuomin kiinnityspiste olisi lähellä puomin etupäätä niin keulaharuksen kireys olisi paljon suurempi kuin nostimen ja päinvastoin. Rikit jakautuvat tässä selvästi kahteen koulukuntaan: Englantilaiset sekä Aussi/Uusiseelantilaiset.

Englantilaisissa rikeissä kiinnityspiste on asetettu noin 23% taakse puomin etupäästä. Tarkoitus on saada aikaan sekä kireä keulaharus että nostin. Tällöin nostimella säädetään purjeen tarkka twisti joka oletetaan pysyvän vakiona tuulen voimakkuuden vaihdellessa sekä puuskissa.

Toinen vaihtoehto on sijoittaa kiinnityspiste huomattavasti lähemmäksi puomin etupäätä niinkuin Smith tekee: (19, 16, 10 %). Tällöin nostin on selvästi löysemmällä ja keulaharus vastaavasti kireämmällä. Idea on se että puuskissa tai tuulen noustessa fokan takaliesma tuottaa niin paljon painetta purjeeseen että nostin löystyy ja purjeeseen tulee huomattavasti enemän twistiä. Tällöin saadaan itsesäätävä vene: kun puuska iskee twistiä tulee "autmaagisesti" lisää eikä vene yhtäkkiä kallistu tai nouse tuuleen. Tämä pätee kuitenkin vain jos isopurjeessa toimii samanlainen mekanismi. Jos twistiä tulee lisää pelkästään fokkaan nousee vene vain tuuleen.

Skuuttauspisteet ja niiden suhteet (mitat 7 ja 10).

Skuuttauspisteet sekä veneen kannessa että puomeilla voidaan valita vapaasti. Perusideana on että isopurjetta voidaan säätää veneen keskilinjalta (skuutti "sisällä") aina 90 asteen kulmaan asti. Vantit, jotka usein ovat kiinni maston takana rajoittavat hieman isopuomin liikettä jolloin todellinen kulma veneen keskilinjaan nähden kun skuutti on täysin ulkona on hieman alle 90 astetta. Samalla fokkapuomin liike on hieman erilaista. Samalla määrällä skuuttinarua fokan pitäisi liikkua normaalista kryssiasennostaan, puomin peräpää ehkä 20-40 mm poikkisuunnassa mastosta, samaan 90 asteen kulmaan. Tämän takia skuuttaus vipuvarret, eli skuuttipisteen ja kiertopisteen etäisyydet, valitaan usein niin että se on fokassa suurempi kuin isossa. Jos vinssin kierrosluku on säädettävissä ei sinänsä skuuttauksen kannalta ole merkityksellistä missä isopurjeen skuuttauspiste on. Bantock ja Roberts käyttävätkin vakio 195 mm ja 200 mm:ä kaikissa rikeissä. Smith taas käyttää selvästi suurempaa etäisyyttä ja lisäksii pienentää sitä 5 mm rikiä kohden: (240, 235 ja 230 mm). Syy tähän on minulle vielä vähän epäselvä...

Laskin fokan skuuttausvipuvarren vähentämällä skuuttauspisteen mitasta (7) kiinnityspisteen mitan (6). Tämänjälkeen laskin fokan skuuttausvarren suhteen isopurjen skuuttausvarteen ja ilmaisin sen prosentteina (16). Tulos on se että sekä Bantock (92%) että Roberts (89%) käyttävät melko samanlaista vakio-suhdetta joka rikissä. Smith eroaa taas joukosta: hänen skuuttaussuhteet ovat hieman alemmat (83, 80 ja 85 %).

Kansilayout

Kansilayout määrää miten riki on kiinni veneessä. Koska eri veneissä on kölievät, ja sen takia myös mastot, eri paikoissa olen tarkastellut fokan kiinnityspisteiden sekä skuuttauspisteiden etäisyyttää mastoon. Tällöin on muistettava että eri rikeissä on fokkapuomissa kiinnityspiste ja skuuttauspiste eri paikassa, eli kansisilmien paikkoja ei järkevästi voi suoraan verrata. Tämän takia laskin verratakseeni fokkapuomin kiinnityspisteitä fokkapuomin peräpään ja maston etäisyyden (olettaen että fokkapuomi kiinnitty vaakasuorassa suoraan kannessa olevan kiinnityspisteen yläpuolelle). Verratakseni skuuttauspisteiden paikkoja laskin kannessa ja puomissa olevan skuuttauspisteiden erotukset samalla oletuksella kuin yllä.

Tulos on varsin samankaltainen kaikissa rikeissä. Fokkapuomin peräpää on maston ollessa suorassa ja fokkapuomi keskilinjalla noin 15-25 mm. Bantock ja Roberts käyttävät kolmea eri skuuttauspistettä jolloin erot kannessa ja puomissa olevien skuuttauspisteiden välillä ovat noin 5-10 mm. Smith käyttää yksinkertaisuuden vuoksi vain yhtä

skuuttauspistettä jolloin erotukset ovat hieman suurempia. En tosin usko tämän vaikuttavat skuuttausgeometriaan suuresti.

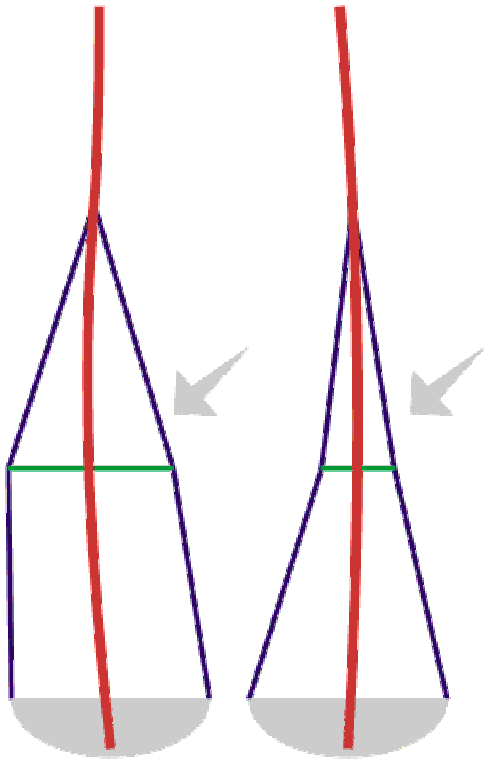
Entäs sitten - mitä tämä tarkoittaa ?

Smith:n ja Roberts:n rikit tuntuvat edustavan erilaisia ajattelutapoja. Perinteinen englantilainen tapa rikata RC-vene on se mitä Roberts käyttää. Puuskissa ja kovemmassakin tuulessa suorassa seisovaa mastoa tavoitellaan kiinnittämällä vantit korkealle. Fokkapuomin kiinnityspiste on melko takana joka saa aikaan kireän puomin nostimen ja sen ettei fokan twisti muutu paljoakaan puuskissa. Filosofia on se että purjehtija trimmaa veneen kerralla oikein rannassa jonkajälkeen trimmi pysyy samana puuskissa ja/tai tuulen vaihdellessa.

Toista ajattelutapaa edustaa Smith:n lähestyminen rikaukseen. Vantit ovat kiinni melko alhaalla joka saa aikaan sen että puuskassa masto kaartuu leehen ja taakse. Tällöin isopurjeen yläosa avautuu ja isopurjeen kohdistuvat voimat vähenevät. Melko edessä olevan fokkapuomikiinnityksen ideana on sama efekti fokalle: koska puomin nostin on melko löysällä syntyy puuskassa fokan takaliesmaan riittävä veto jotta nostin löystyisi. Tuloksena fokan yläosan avautuminen samalla tavalla kuin ispourje. Näiden kahden efektin yhteistarkoitus on saada aikaan paremmin ja helpommin purjehdittava vene vaihtelevissa olosuhteissa, erityisesti puuskaisissa. Filosofia eroaa englantilaisesta siinä että rikin ja purjeiden kireyden sallitaan, jopa toivotaan, vaihtelevan veneen ollessa vesillä.

Bantock edustaa nykyisellä veneellä jonkinlaista välimuotoa: vantteja on madallettu jonkunverran, fokan kiinnityspistettä ei ole muutettu.

Anders Wallin



Kuva 2: Viimeaikoina verkossa on keskusteltu paljon saalinkien pituuksista. Tässä Lester Gilbert:n piirtämä kuva lyhyiden saalinkien ideasta. Tarkoitus on saada masto taipumaan tasaisesti leehen tuulen yltyessä.

1m veneen laminointi

Tässä kokemuksia kevään ja kesän 1m-rakennusprojektista. Tarkoitus on saada aikaan kilpalukykyinen (hinta +vauhti!) kotimainen rakennussarja.

Design

Valitsimme veneen designiksi hieman modifiodun tunnetusti hyvän veneen. 1m luokassa tosin rungon muodolla on aika vähän merkitystä, onhan MM kisoja voitettu sekä TS2:lla (leveä), Gadget:llä (kapea) ja Ikon:lla (siitä välistä). Skannasin ensin paperiset piirrustukset, ja piirsin tämän jälkeen veneen 3D-CAD ohjelmistolla. Uppouma, märkäpinta , syväys jne. tarkistettiin ja todettiin oikeiksi ennen jatkamista.

Plugi

Veneen negatiivinen muotti tehdään yleensä niin että ensin valmistetaan positiivinen kappale, ns. plugi, joka on rungon muotoinen kappale jonka päälle muotti laminoidaan. Plugin voi valmistaa monella eri tavalla melkein mistä materiaalista tahansa. Meillä oli onneksemme mahdollisuus saada plugi CNC-jyrsittyä. Tietokoneohjattu CNC-jyrsintä tuottaa veneen CAD tiedostojen pohjalta tarkan jyrsityn plugin. Materiaalina oli MDF:n tapainen puukuitu, tosin hienommalla raekoolla. Plugiin tehtiin valmiiksi merkinnät kölievälle ja peräsimelle jotta näiden asentaminen valmiiseen runkoon helpottuisi.
Plugi hiottiin ja pohjamaalattiin ensin ja maalattiin tämän jälkeen kovalla kaksikomponentti polyuretaanimaalilla. Maalia on hyvä ohentaa jonkunverraan niin että lopputulos olisi mahdollisimman sileä. Tämänjälkeen plugi hiottiin 400, 600, 800 ja 1200 vesihiomapapereilla. Hionnassa kannattaa käytää pitkiä vetoja veneen pituussuunnassa välttääkseen erilaisten kuhmujen ja kuoppien syntymistä. Lopullisen kiillon plugi sai kiillottamalla hiomapastalla (joka ei saa sisältää vahaa ! tämä haitta irroitusaineen toimitaa).
Jotta laminoitu muotti irtoaisi plugista on plugi käsiteltävä irroitusaineella. Näitä on kahta laatua, huokoslakka jota laitetaan vain kerran ennen ensimmäistä laminointia ja irroitusaine jota laitetaan lisää jokaisen(tai vain tarvittaessa 1-20 laminoinnin välein) laminoinnin jälkeen. Molempia aineita sivellään kangaspalalla plugiin 2-3 kerrosta. Lopuksi plugia voi hieman kiillottaa puhtaalla kankaallaa niin ettei irroitusaineen vetojäljet jää näkyviin.

Plugi vesihionnassa.

Muotin laminointi

Negatiivisen muotin kiiltävän pinnan muodostaa Gelcoat. Laminointi aloitetaan sivelemällä gelcoatia mahdollisimman tasaisesti plugille ja aluslevylle. Ennen laminoinnin jatkamista on gelcoatin annettava kovettua

kunnes se on niin kuiva että koskettamalla sormella pintaa siihen jää sormenjälki mutta gelcoatia ei jää sormenpäähän.
Varsinainen laminointi aloitetaan gelcoatin kovetuttua sivelemällä ohut kerros hartsia plugin koko pinta-alalle. Tämänjälkeen asetetaan ensimmäinen lasikuitukerros paikoilleen ja käsillä, penselillä ja/tai rullalla kostutetaan koko kangas. Laminoinnissa on tavoitteena että (1) kangas asettuu nätisti koko pinnan yli (2) ilmakuplia tai kuivia alueita ei saisi syntyä ja (3) hartsia käytetään vain tarvittava määrä, ei liikaa.
Laskuitukankaan saa yleensä asettumaan paikoilleen ilman taitoksia venyttämällä sitä käsin sekä tupsuttamalla pensselillä ja rullaamalla. Ilmakuplat häviävät niinikään tupsuttamalla pensselillä tai sormenpäällä(kumihanskat päällä!). Liiallinen hartsi kerääntyy yleensä lammikoihin kappaleen alimpiin osiin, ja sitä voi siirtää toiseen paikkaan pensselillä tai imeä pois talouspaperilla.
Kuituina käytimme 2 kerrosta 48 g/m2 kudottua kangasta gelcoatin jälkeen. Melko hienojakoista kevyttä kangasta on laitettava gelcoatia vasten koska muuten riskinä on että kankaan "print" eli kuvio paistaa läpi muottipintaan. Varsinaisen lujuutensa muotti saa seuraavista kuitukerroksista, jotka olivat 3 tai 4 kerrosta 300 g/m2 katkokuitua. Kaikki kuidut laminoidaan samalla tekniikalla: ensin sivellään hartsia pintaan ja sitten kangas painetaan päälle. Näin vältytään haitallisten ilmakuplien syntymiseltä.
Hartsin ja gelcoatin kovetuttua muotin voi irroittaa ja korjata pinnassa olevia mahdollisia pieniä vikoja. Muotti käsitellään sitten samoilla irroitusaineilla kuin plugikin ja on tämänjälkeen valmis käytettäväksi. Muottien laminointiin olemme käyttäneet polyestergelcoatia ja polyesterhartsia.

Veneen laminointi

Veneeseen olemme käytäneet epoxyhartsia. Epoxy on hieman lujempaa kuin polyester, mutta noin viisi kertaa kalliimpaa. Vene laminoidaan 165 g/m2 lasikuitukankaasta (twill-kudos). Laminointi on varsin samantapaista kuin muotin lamininti: hartsia sivellään muottiin jonka jälkeen kangas laitetaan muottiin ja kostutetaan kauttaaltaan tupsuttamalla ja rullaamalla. Laminaatti koostuu kahdesta kerroksesta 165 g/m2 kankaasta + samasta kankaasta leikatuista vahvistuspaloista kölin ja maston alueen ympärillä sekä keulassa fokan kiinnityspisteen ympärillä. Laminaatti saa täyden lujuudensa kun lasikuidut ovat täysin märkiä, turhat hartsilammikot eivät vahvista venettä vaan lisäävät vain painoa. Turha hartsi kerääntyy yleensä lammikoiksi muotin pohjalle. Olemme kokeilleet myös kotitekoista "pre-preg" menetelmää jossa veneen 2-3 kuitukerrosta kostutetaan kerralla hartsilla niiden ollessa ulkona muotista (tasaisella muovikalvolla suojatulla pleksi-levyllä). Tällöin hartsin levitys on selvästi nopeampaa sekä hartsimäärää saadaan säädettyä perinteistä muotissa-laminointia paremmin. Tämänjäkeen laminaatti nostetaan muovikalvon varassa muottiin ja käsin/pensselillä työstetään kaikki ilmakuplat pois.

Kovettumisen aikana epoxyhartsi on lämmitettävä jotta se saavuttaisi täyden lujuutensa. Tähän tarkoitukseen olemme rakentaneet yksinkertaisen uunin joka kostuu aaltopahvista yhteenteipatuista seinistä. Lämmityksestä vastaa tavallinen auton lämmitin. Tällä viritykselläpäästään noin kymmenessä minuutissa 50-55 C asteen lämpötilaan joka on varsin sopiva meidän käyttämämme hartsin jälkikovetukseen.

Ensimmäiset neljä runkoa.

Alipainesäkitys

Laminoitaessa tavoitteena on, kuten yllä jo mainitsin, kuitujen riittävä muttei liiallinen kostuttaminen hartsilla sekä ilmakuplien välttäminen. Tämän saavuttamiseksi voidaan laminaattia painaa ylhäältäpäin kiinni muottiin. Tämä voidaan tehdä joko mekaanisesti painamalla jos kyseessä on kaksipuolinen muotti(näin teemme esim kölin keskiosan)

tai alipainesäkityksellä. Puristamalla laminaattia saadaan laminointiaikaa lyhennettyä (ilmakuplien "vahtiminen" jää pois), hartsin määrää optimoitua, sekä laminaatin pinnan laatua parannettua.
Alipainesäkityksen ideana on käyttää ilmanpainetta painamaan laminaatin tiukasti muotin pintaan. Tämä tehdään niin että laminaatti + muotti pannaan sisään alipainesäkkiin johon pumpataan alipaine. Tällöin ympäröivän ilman ilmapaine painaa säkkiä ja laminaattia muottiin. Alipaineella saadaan aikaan yllättävän suuria paineita: jos oletetaan että säkkiin saadaan pumpattua 0,5 barin alipaine (paine säkin sisällä=puolet ilmanpaineesta) niin ilmanpaineen aiheuttama puristus esim. yhden neliön pinta-alalla vastaa tälle alueelle tasaisesti jaettua viiden tonnin painoa !
Alipainejärjestelmämme on varsin yksinkertainen. Pumppuna käytämme vanhan jääkaapin kompressoria. Putkeen on auton polttoainejärjestelmän tarkistamiseen tarkoitettu painemittari. Jääkaapin kompressorilla saamme 3-4 minuutissa aikaan riittävän, noin 0,6-0,8 barin, alipaineen. Tämänjälkeen laminoitava kappale laitetaan uuniin ja uunin lämmitys sekä alipaine-pumpun annetaan käydä koko kovettumis ajan, esim. 10-12h yön yli.

Joitakin ainesosia joita tarvitaan 1m veneen leivonnasa. Vasemmalta oikealle: epoxyhartsi ja kovetin, mikropalloja, gelcoat, muotin kiilloitusaine sekä kahta erilaista irroitusainetta. Alla vasemmalla 200g/m2 hiilikuitukangasta sekä 400g/m2 yhdensuuntaisnauhaa joita käytetään kölin laminoinnissa. Oikealla kuitu jota käytetään runkojen laminoinnissa: 165 g/m2 lasikuitu, twill-kudos.

Seuraavissa Styyra artikkeleissa on tarkoitus käydä läpi kokoamista nyt rakennetuista osista: kölilaatikon kiinnitys, kansihelojen kiinnitys ja kannen kiinnitys, kölievän viimeistely, bulbin kiinnittäminen kölievään, radioasennus jne.

Ensimmäiset veneet laminoitiin touko-kesäkuussa. Runkoja on nyt laminoitu 13 kpl. Tavoite olisi saada ensimmäiset veneet purjehdusvalmiiksi ensikauden alkuun. Prototyyppien testauksen ja valmistusmetodien optimoinnin jälkeen runkoja ja muita osia on tarkoitus myydä rakennussarjana. Hintoja ja saatavuuksia ei tosin vielä tiedetä.

Polyesterhartsia ja katkokuitumattoa olemme ostaneet Biltema:sta (www.biltema.fi). Epoxy hartseja, kudottuja lasi- ja hiilikuitukankaita jne. olemme ostaneet joko Kevra:sta (www.kevra.fi) tai Bang&Bonsomer:lta (www.bangbonsomer.fi). Alipainesäkitykseen tarvittavan jääkaapin kompressorin saa kierrätyskeskuksesta (www.pkskierke.fi), venttiilit ja mittarit Biltema:sta.

Anders Wallin ja Olof Ginström

Olavi Martonen:

ERÄS TARINA RC-PURRESTA

I have a dream:
Istua veneessä kauniina kesäiltana vierasvenesatamassa huurteisen äärellä sompaamassa RC-venettä.

Lähtökohdat
Wasa Segelförening oli yhteistyössä paikallisen työväenopiston kanssa järjestänyt kahtena talvena puolimallien rakentamiskurssin. Keväällä 1999 suunniteltaessa seuraavaa talvea tämä aihe tuntui loppuunkalutulta. Lisäksi vaativuustasoa tulisi nostaa jonkin verran. Silloin välähti ajatus RC-purren rakentamisesta. Ensimmäinen ja suurin ongelma (koko rakentamisaikana) oli se, että kaupungissa ei ollut ensimmäistäkään RC-luokkavenettä. Mutta sitä vartenhan on SuRCP ry. Luokkaliiton sihteerin avustuksella päästiin alkuun. Selvisi hyvin nopeasti, että luokka olisi International One Meter, joka meille aloittelijoille olisi kohtalaisen yksinkertainen ja edullinen. Tampereelta löytyi sopiva rakennussarja nimeltä Lokki. Omalta kohdaltani aikomuksena oli kuitenkin rakentaa linjakkaampi vene ja vielä mielui ten puusta. Nyt vaihtoehdot vähenivät oleellisesti. Sain kuitenkin käsiini Bantockin piirustukset Lionista. Sen linjat alkoivat miellyttää silmiäni: kohtalaisen leveä, kansi ja sitlooda muistutti 5o5:ta. Lisäksi vene oli tarkoitettu rakennettavaksi rimoista. Tämä rohkaisi läh temään rakentamaan aivan alusta.
Koska esteettinen aspekti oli niin voimakkaasti esillä tein seuraavat muutokset:

- runko ja kansi tulisi 0,8 millimetrin mahonkiviilusta ja vielä aavistuksen verran punerta vaksi petsattuna,
- vesiraja jostain toisesta hyvin vaaleasta puulajista,
- kaikki narut tulisivat kulkemaan kannen alla, vain skuutit läpiviennistä puomiin olisivat näkyvillä.
- vene olisi Lionia leveämpi keskeltä ja perästä (ála nykyiset avomeriveneet).

Plugi
Koska vene tuli rakennettavaksi ohuenlaisesta mahonkiviilusta ei rakentaminen kaarien päälle tullut kyseeseen vaan ensin oli rakennettava plugi. Saunojen laudemateriaali abache oli sopivaa tähän tarkoitukseen: kohtalaisen tasalaatuista ja mukavan pehmeää. Veneen perän leventäminen piti ottaa huomioon jo tässä vaiheessa. Plugin rakentaminen oli sinänsä melko helppoa. Lopuksi lakkasin sen useampaan kertaan ja maalasin siihen vesirajan. Jo tässä vaiheessa silmissäni aivan hyvänmuotoisin metrisen, tosin minulla ei ollut hajuakaan millaiselta hyvä ja nopea näytti. Plugin ruuvasin ylösalaisin kiinni lastulevystä tehtyyn alustaan.

Runko
0,8 millimetrin mahonkiviilu on itsessään sen verran heikkoa materiaalia, että se vaatii vahvistukseksi lasikuitukankaan molemmin puolin. Pingoitin ensiksi 46 grammaa neliöltä painavan kankaan plugin yli. Tämä kangas tulisi veneessä olemaan rungon sisäpinnalla. Nyt alkoi rakentamisen eniten aikaa ja kärsivällisyyttä vaativa vaihe: rimoitus. Aloitin vesilinjalla koska tässä vaiheessa plugiin maalatun vesilinjan ylä- ja alareuna näkyi selvästi ohuen lasikuitukankaan läpi. Vesirajan tein mäntyviilusta. Siitä tulisi selvä kontrasti mahongille. Tämän jälkeen oli vuorossa veneen vedenalainen osa. Koska veneen runko on kupera joutuu ainakin riman yhden reunan muotoilemaan. Rimat olin sahannut 10 mm levyisiksi. Rimojen alustavaa muotoilua varten höyläsin kaksi 105 cm pitkää lautaa sopivan kaareviksi. Näiden väliin sijoitin riman ja ruuvasin laudat tiukalle; nyt oli aika helppo puukolla saada rimat tasaisen kaareviksi. Lopuksi rima oli soviteltava plugin päällä edellisen riman reunaan. Tässä vaiheessa hiekkapaperilla pärjäsi hyvin.

Kun rima oli saanut muotonsa kiinnitin sen kevyesti nopeasti kovettuvalla epoksiliimalla plugin päällä olevaan kankaaseen. Rimoja tuli kaikkiaan 33 kappeletta. Tällä rimamäärällä kaariviivasta tuli suhteellisen tasainen. Rungon päälle pingoitin taas lasikuitu- kankaan.Kangasta panin tuplasti keulaan, kölin ja rustirautojen kohdalle sekä perään.Kaiken tämän päälle sivelin Hempelin epoksihartsia. Kovettumisen jälkeen vene vain irti plugista ja taas epoksihartsia sisäpinnassa olevaan kankaaseen. Voilá: runko oli siinä. Painoa oli tässä vaiheessa kertynyt 205 gr ja elettiin joulukuuta 2000.

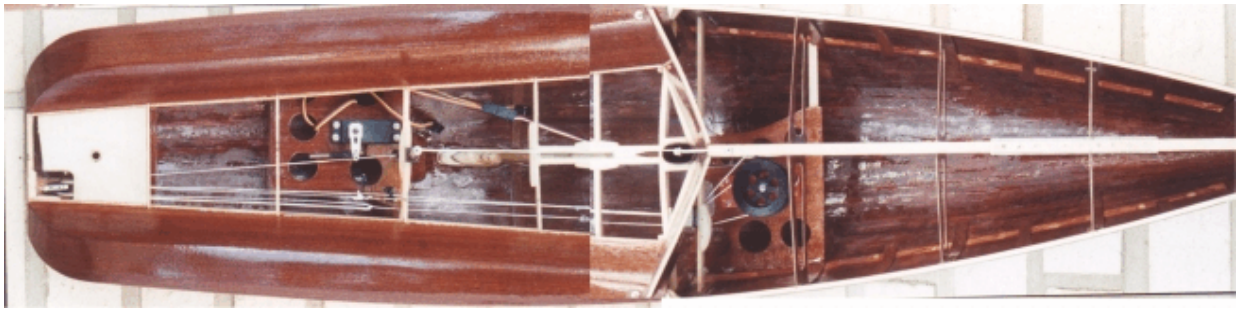
Plugi ja sen yläpuolella valmis runko. Peilin kautta näkee rungon sisään.

Sisuskalut ja kansi

Pelkkä runko oli melko vetelä. Tämän vuoksi jouduin rakentamaan naaraspuoliset kaaret jotta vene pysyisi symmetrisenä rakentamisen aikana. Rungon muotojäykkyyden parantamiseksi kiinnitin sisäpuolelle 10 sentin välein kaksinkertaisesta viilusta tehdyt kaaret. Keulaosaan, joka oli melko suorapintainen, kaaria tuli 5 sentin välein. Kun keula vielä oli liimattu yhteen niin vene tuntui jo aika jäykältä.

Kölin ja peräsimen sain pitkän odottamisen jälkeen Tampereelta. Kölievä näytti kyllä noviisin silmissä mahtavan pitkältä. Kölilaatikon laminoin evän päälle; istuisi varmasti. Kölilaatikon kiinnittäminen runkoon olikin sitten tarkkaa touhua. Tätä varten rakensin kelkan, joka on vieläkin käytössä kuljetusalustana. Kuljetusalustan ja veneen panin kahden tuolin päälle. Tiesin, että vesiraja oli oikeassa paikkaa. Nyt oli helppoa asettaa vene kellunta-asentoon vesivaan avulla. Kölin ja kölilaatikon paikka oli tarkasti määritelty. Nyt piti vain saada köli kohtisuoraan alas. Jo muinaiset kansat osasivat käyttää luotia ja niin minäkin ripustin luodin keulasta ja perästä roikkumaan. Luotiliinojen avulla sain myöskin evän osoittamaan suoraan eteenpäin. Kun kölievä oli fiksattu peräsin olikin sitten helppo juttu. Kölilaatikon ympäristössä ja peräsimen läpiviennissä en säästellyt kuitua ja epoksia. Pienenä sattumana voisin mainita, että olin vaihtanut (ison) veneeni peräsinlaakerit edellisenä keväänä. Näistä liukulaakereista tein uudet peräsinlaakerit metriseen ja toimii hyvin. Fokan kiinnityksen kanteen ratkaisin siten, että 1mm paksun pellin, johon olin porannut sentin välein reikiä ja jengannut, liimasin ja sidoin kiinni kannen alla olevaan rimaan. Tähän kohtaan tuli lisäksi vielä erityiset vahvistukset. Reikien paikat dokumentoin ja ne oli myöhemmin helppo löytää päältäpäin. Nyt tuli kuitenkin kevät väliin ja metriprojekti pantiin huilaamaan.

Kokonaan uusi tuttavuus oli elektroniikkka veneessä. Varsinkin narujen vetäminen kannenalla oli aloittelijalla hankalaa. Hyvänä apuna tässä oli taas SuRCP:n sihteeri ja nettisivut. Mikä mahtava tunnelma kun kytki piuhat ja peräsin liikkui ja skuutit kiristyi ja löystyi. Tässä vaiheessa myös kuvasin veneen; jos (ja kun) joutuisi korjailemaan jotain veneen sisällä voi valokuvasta tarkistaa missä kannen alla on mitäkin.



Vene ennen taka- ja etukannen kiinitystä.

Olin nähnyt metrisissä käytettävän maston alapään suoristajia. Niinpä porasin kannen alle reiän, johon sijoitin mutterin. Kuuskanttisen ruuvin päähän liimasin mahonginpalan ja niin oli suoristaja (strutti 5o5-kielellä) valmis. Sitloodan pohja ja keulakansi saivat myös lasikuitukankaan molemmin puolin. Vene alkoi näyttämään jo veneeltä.Skuuttien ulostuloon keksin laittaa perhorakennuksessa käytettävän spigotin naruohjaimen: kitka on olematon ja skuutti mahtuu niukin naukin läpi. Kalastus näkyy muuallakin: fokkapuomin ja kannen välissä on pieni kuulalaakeroitu leikari. Kahdeksan lakkakerroksen jälkeen vene alkoi olemaan kohtalaisen valmis. Rikitkin olivat saapuneet pitkän odottamisen jälkeen. Neitsytpurjehdus lähestyi.

Helsingin regatta

Kun 5o5-gastini viime hetkillä estyi lähtemästä regattaan tuli tenka-pää. Silloin välähti: **IOM**. Soitto Helsinkiin ja sain jälki-ilmoittautua. Vene oli viimeistä viilausta vaille valmis. Lisäksi oli pientä elektroniikkaongelmaa: peräsinservo teki pientä liikettä edestakaisin kun radio oli päällä. Itselläni ei ollut pienintäkään hajua mistä kiikasti mutta hädässä ystävä tunnetaan. Perjantaina pakkasin vähän pienemmän veneen autoon tarpeineen ja kohti Tamperetta. Siellä Timo S. ja Esa A. puursivat veneeni kimpussa koko illan. Peräsinservoon saatiin parannusta, narut kannen alla pantiin uusiksi, veneeseen viritettiin 1-riki ja paljon muuta. Lopuksi venettä vielä tiivistettiin. Olin ottanut mukaan myös Kilpapurjehdussäännöt ja ajatellut käydä läpi RC-liitteen siitä mutta oli jo myöhäinen yö kun saavuin Helsinkiin ja ei muuta kuin pää tyynyyn. Lauantai valkeni aurinkoisena, tuultakin tuntui olevan ja lisää luvattiin. Otaniemen Venekerho oli entisellä paikallaan. Pikkuhiljaa tuli muitakin RC-purjehtijoita. Tuntuivat olevan mukavaa ja auttavaista porukkaa. Rikasin veneen ja panin saamani opetuksen mukaisesti veneen trimmiin (totuuden nimessä on kyllä sanottava, että sen teki eräs tamperelainen). Seurasi juhlallinen vesillelasku. Se sujui onnellisten tähtien alla. Sitten alkoivat vaikeudet. Miten käännellä tikkuja jotta vene pysyisi hallinnassa. Tuuli oli aivan liian kova 1-rikille ja 2-rikiä ei ollut. No baanalle vaan. Stategiakseni ensimmäisessä RC-kisassa otin varovaisen linjan, kenenkään tielle ei auttanut mennä kun veneen hallinta (tässä vaiheessa) oli se mitä se oli. Tuloksena oli pelkkiä viimeisiä sijoja ja tauon jälkeen peräsinservo oli niin kastunut ettei suostunut enää toimimaan. Siirryin suosiolla katsomoon ja otin oppia miten mestarit purjehtivat. Regatta oli antoisa ja sijoitus oli ensimmäinen siitä toisesta päästä.

I had a dream

Regatan jälkeen oli viikko vielä töitä ja sitten alkoi loma. Nyt purjehdin iltaisin useasti satamissa huurteisen äärelle ja kelitkin olivat mukavia 1-rikille. Tosihienoa.. Elämä on kuitenkin sellainen, että kun saa jotain toteutettua niin on jo syntynyt vähintään pari uutta unelmaa.

Ps.
Helsinki Regatasta sisuuntuneena ja innostuneena päätin lähteä vielä SM:iin. Sain lainattua eräältä toiselta vaasalaiselta 2-rikin ja venettä korjailin tiiviimmäksi.Vene oli vieläkin kevyt: lisäpainoja oli 125gr. Nyt tuntui hyvältä. Itse kisaaminen sujui kohtalaisesti, saattoipa sitä ruveta ottamaan vähän kyynärpäätuntumaa. Sijoituskaan ei ollut viimeinen mutta kosteus-ongelmaa oli edelleenkin, joka kyllä sakotti. Vanha sanonta on: alku aina hankala, lopussa kiitos seisoo. Niinpä venettä parannellaan nyt talven aikana ja se saa viimeisen silauksen lakkaa päälleen. 2-riki on teon alla. Näin syntyi metrinen nimeltä Henrietta.

Tavataan 2003 rannalla.

Olle Martosen Henrietta numerolla "0" Svartbäckin LM-kisoissa. Olle voitti yhden sunnuntaipäivän lähdöistä !

Hyvää Joulua !

1m - LM porukka. Vasemmalta oikealle: Olof Ginström(2), Vesa Laurila(17), Jorma Pihlajamäki(22), Chrisse Johansson(13), Petri Järvi(11), Eero Laurila(2), Olle Martonen(0), Jari Immanen(-) sekä eturivissä Riku Lindstöm(21), Esa Anttila(1), Anders Wallin(10) ja Jerker Wahlfrors(16).

http://www.helsinki.fi/people/anders.wallin/surcp/

Uutisia, tuloksia, kuvia, sääntöjä ja paljon muuta tarpeellista tietoa !!

Seuraava Styyra keväällä 2003.