



L a s e r T e k n i k v e T a k t i k



© Orkun S. Soyer, İlk Yazım: 1999, Düzeltmeler: 2006 ...

Laser'da her rüzgar ve seyirde süratli gitmek

Bu döküman Laser sınıfına yeni başlamış sporcular için bir giriş niteliğinde hazırlandı. İlk olarak 1999 yılında Marine Aktüel dergisinde yayınlan bu makalede, çeşitli seyir ve rüzgar koşullarında süratli ve kontrollü gitmek için öneriler bulacaksınız. Ayrıca yarış hazırlığı ve start konularıda kısaca ele alınmakta...

1. APAZ VE PUPA TEKNİKLERİ

İlk konumuz apaz ve pupa. Laser gibi çok oynak ve hızlı olan bir teknede özellikle önem kazanan bu iki seyir hakkında derlediklerimi ve bildiklerimi size aktarmaya çalışacağım. Bu yazıdan ve diğer bulacağınız kaynaklardan yararlanarak apaz ve pupa tekniğinizi çok iyi geliştirmenizi tavsiye ederim, çünkü bu iki seyir özellikle yeni sistem parkurlarda çok önemli. Başlangıçta en önemli nokta azim ve sabır. Yeni başlayanlar için tek ödev bol bol denize çıkmak. Çünkü iyi apaz pupa tekniğine ulaşmanın ilk adımı tekne kontrolüdür, bu ise ancak denize çıkmak ve antremanla kazanılır.

1.1. TRİM

İki seyirdede önemli olan sürat olduğundan yelkeni mümkün olduğunca torlu kullanmak gerekiyor. Tabii yine teknenin düz gitmesi çok önemli, bu yüzden ayar yaparken süratli gidecek

kadar torlu ama tartabileceğiniz kadarda gerili bir yelkeniniz olmasına dikkat etmelisiniz.

Hafif havada, her iki seyirdede tartma ve batma problemi olmayacağından, yelkeni tamamen sürat kazanmak için torlu bırakmalıyız. Bunun için tüm ayarları bol kullanmak gerekiyor. Sadece apaz kolunda belki bir miktar palanga alınabilir, böylece bumbanın çok yukarı kalkmasını engellemiş olursunuz.

Orta hava, ayarları yine hafif havada olduğu gibi. Çok tartma ve batma problemi olmayacağından yine tüm ayarlar bol kullanılabilir. Belki apaz seyirinde biraz daha çok palanga almanız gerekebilirki tekneyi tartmak kolaylaşsın. Bunun dışında orta havalarda dikkat etmeniz gereken bir nokta orsaya dönmeden önce ayarlarınızı tekrar germektir, aksi taktirde orsaya döndüğünüzde hem ayarları germekte zorlanırsınız hemde vakit kaybedersiniz

Sert hava trimini kilonuza göre yapmalısınız. Eğer hafifseniz ve tekneyi tartmakta zorlanıyorsanız her iki seyirde gergin bir yelken işe yarayacaktır. Ancak burda hatırlanması gereken ne kadar hafifte olsanız pupa seyirinde gergin bir yelkenle çok yavaş gideceğinizdir. Bu yüzden hava ne kadar sert olursa olsun pupada tüm ayarları azda olsa boşlayıp yelkene biraz tor vermelisiniz. Sert havada apaz kolunda ise arka yaka çok az yada hiç boşlanmıyabilir ve böylece tekneyi tartmak kolaylaşır. Ama yine apaz seyirinde hava ne kadar sert olursa olsun palanganızı ve buna bağlı olarak cuninghamınızı boşlamalısınız. Aksi takdirde sağnaklarda ve kavançalarda bumbanın suya girme riski artacağından, çok zorlanırsınız. Tüm bu ayarları ben ve gördüğüm bir çok Laser'cı göz kararı ile yapıyor, ama başlangıçta bumba ve direk üzerinde çeşitli işaretler kullanabilirsiniz.

1.2. TEKNİK

Laser'da başarılı olmak için en önemli nokta teknik. Kilonuz hafifte olsa iyi bir teknikle çok şey başarabilirsiniz. Bu yüzden tekniğinizi geliştirmek için çok çalışmanızı ve çok araştırmanızı tavsiye ederim. Apaz pupa seyirlerinde tekniğe gelince, bu belkide orsa tekniğinden bile önemli. Özellikle kalabalık yarışlarda apaz ve pupadaki süratiniz size çok şeyler kazandırabilir. Şimdi tekniğinizi geliştirmek için yapılabilecekleri inceleyelim.

Hafif havalarda, apazda salmaya yakın oturup tekneyi hafif üstünüze alın ve dalgaları kullanmaya çalışın, bu arada sert dümen hareketlerinden özellikle kaçının çünkü bunlar süratinizi keser. Ayrıca vücudunuzun alt kısmını mümkün olduğunca teknenin içinde tutup

sırtınızla tekneyi üstünüze çektirin, bu hareket size tekne üzerinde daha iyi bir kontrol ve hissiyat verir. Pupada ise olabildiğince salmaya yakın oturup, iskotayı tuttuğunuz elinizle salmadan tutup tekneyi üzerinize alın. Bunu yaptığınızda yelken üzerinize geliyorsa, yelkeni 90 dereceden çok açarak bu sorunu çözebilirsiniz. Ayrıca hafif ve ince bir iskota kullanmakta yararlı olacaktır, böylece yelkeni çeken yük azalır ve yelken üzerinize gelmez. Tekne bu pozisyondayken hafif rüzgaraltına doğru seyredip, tekneyi dalgaların sırtından kaydırmaya çalışın.

Orta havalarda, teknik hafif havanın aynısı diyebiliriz. Yanlız artık dalgalarla oynamak daha mümkün olacağından bunları kaçırmamaya dikkat etmelisiniz. Bunu yapmanın iyi bir yolu dalgaya binerken hafif apazlayıp tekneyi süratlendirmek ve dalgadan inerken kafayı açıp teknenin dalga üstünde kaymasını sağlamaktır. Ayrıca pupalarda artan batma tehlikesini engellemek için rüzgaraltı dizinizi kokpitin rüzgaraltı tarafına dayayıp, tekne üstünüze geldiğinde bunla bastırmak yararlı olacaktır.

Sert havalarda, esas sorunların başladığı andır. Çoğu Lasercı teknenin üstünde durmakta zorlanırken siz iyi bir teknik geliştirirseniz bunun yararları çok büyük olur. En iyi verimi alabilmek için apazlarda vücudunuz suyun dışında olacak şekilde çok iyi trapez yapmalı ve tekneyi hep düz götürmelisiniz. Teknenin yatması apazda sizi çok yavaşlatacağından buna özellikle dikkat etmelisiniz. Tekneyi düz tutmak için gerektiğinde iskota boşlanabilir, daha iyi bir yöntem ise tartmadığınızda kafayı açıp geniş apaza yönelmek, rahat tartabildiğiniz analarda ise kafayı sokup

dar apaz gitmektir. Pupada ise çok çevik ve cesur olmalısınız. Oturma yeri hafif havalara göre çok daha geride olmalıdır ki tekne kafa gömmesin. Ayrıca teknenin üstünüze gelmesini engellemek için rüzgaraltı dizinizi çok iyi kullanmalısınız. Yelken 90 dereceden daha az açılmalı, böylece teknenin pandüle girmesi engellenebilir. Ayrıca iyice büyüyen dalgaları kullanmak çok önemli. Yukarıda bahsedilen tekniği yine sert havada kullanabilirsiniz, özellikle dalgadan inerken kafayı açmak hem dalga üzerinde daha iyi kaymanızı hemde teknenin öndeki dalgaya saplanmamasını sağlar.

Bu genel teknikler dışında bu iki seyir için çok önemli olan bir başka nokta ise kavançadır. Bu manevrayı rahatça ve problemsiz yapacak durumda olmanız çok önemlidir, bunu başarmak için işe yarıyabilecek birkaç tekniğe gelince..

Hafif havada kavançadan önce tekneyi tamamen üstünüze alıp, çok az dümen hareketiyle yelkenin üstünüze gelmesini sağlamalısınız, böylece az dümen hareketiyle teknenin sürati korunmuş olur. Yelken tam üstünüzden geçerken ise iskotayı hızla çekip, iskotanın arkaya takılmasını engellemelisiniz. Çok hafif havalarda uygulanabilecek bir taktik ise iskotayı bumba ile arka makara arasındaki kısımdan tutup hızla çekmektir. Böylece yelken bir anda karşı tarafa geçer. Sert havalarda kavança atmanın sırrı ise, manevrayı yelkende en az yük olduğu anda yapmaktır. Bunun için tekneyi hafif pupaya çevirip tam dalgaya bindiği anda kavança atmalısınız. Tekne dalganın üzerindeyken en hızlı anında olacağından arkadan gelen rüzgarın etkisinden bir an olsun kurtulur ve yelken üzerinde hiç yük olmaz, bu anda kavançayı rahatça

atabilirsiniz. Biraz ürkütücüde olsa emin olabilirsiniz ki sert havada en iyi kavança tekniği budur.

Tüm bu teknikleri iyi bir şekilde yapabilmenin sırrı daha önce söylediğim gibi denize çıkıp antrenman yapmaktır. Eğer iyi bir teknikçe sahip olursanız Laserda kilo probleminiz olsa dahi başarılı olabilirsiniz. Tek ihtiyacınız olan biraz azim ve sabır. Hepinize iyi antrenmanlar.

Kaynaklar:

Championship Laser Sailing - Glenn Bourke

Laser Worlds - Interview with Ben Ainslie & Robert Scheidt

2. YARIŞ TAKTİKLERİ

En az tekne kullanma teknikleriniz kadar yarış taktiklerinizde önemlidir. Burda kendi bildiklerim ve okuduklarım ışığında sizi bilgilendirmeye çalışacağım ama çok kapsamlı bir konu olan yarış taktiklerini çok iyi öğrenebilmek için çok fazla okumalı ve bol bol yarış seyretmelisiniz. Şimdi yarışın çeşitli evrelerinde uygulanabilecek taktikleri gözden geçirelim.

Start, özellikle yeni sistem parkurlarda çok önemli bir nokta. Artık oldukça kısalan orsa seyirlerinde kötü bir startı toparlamak gerçekten çok zor, bu yüzden start taktiğinin iyi olması şart. Startlarda en önemli nokta düdükle beraber, temiz bir rüzgarda start hattını geçmektir. Bu kulağa çok basit gelse de çoğu yarışçı rakipleriyle ve avantajlı tarafla ilgilenmekten bunu başaramaz ve çoğu zaman geç start ettiklerinin farkına bile varmaz.

Tam düdükle start edebilmenin ilk şartı hattın nerde olduğunu bilmektir,

denizde hayali olan bu çizgiyi bulmadan onu tam zamanında geçemezsiniz. Start hattını tespit etmek için kullanılacak bir yöntem hattın bir ucuna gidip diğer şamandıradan bir kerteriz almaktır, böylece start ederken şamandıra ve aldığınız kerterize bakıp hattın neresinde olduğunuzu anlayabilirsiniz. Yine starttan önce yapmanız gereken bir diğer nokta hattın avantajlı tarafını bulmaktır. Start hattı genelde rüzgara tam dik atılamaz ve bir uç her zaman orsa şamandırasına daha yakın olur.

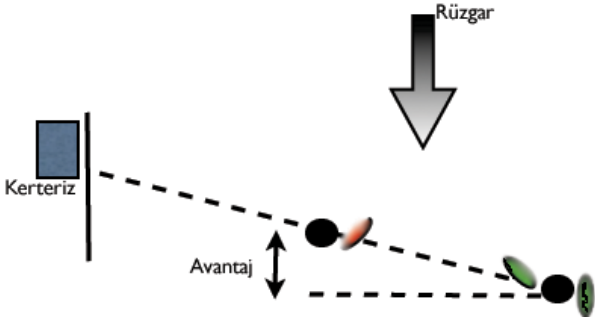


Fig.1

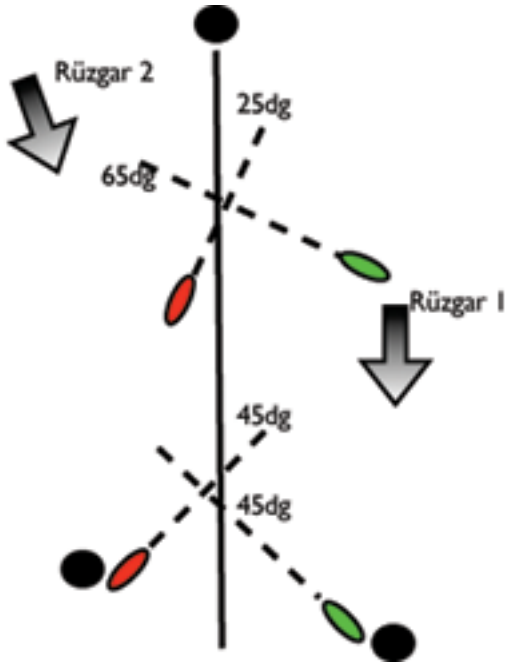
Bu avantajlı tarafı bulmak için bir yöntem yine bir uca gidip teknenin kemere hattı doğrultusunda bakmaktır (Fig.1). Diğer şamandıra bu doğrunun önünde ise avantajlı taraftır, eğer gerisinde ise avantajlı taraf yanında bulunduğunuz şamandıradır. Starttan önce yapılacakları tamamladıktan sonra artık start taktiğinize belirleme zamanı gelir. Burda ana olarak iki taktik belirleyebilirsiniz. Biri starttan önce bekleyip son anda hareketlenerek start etmek, diğeri ise hatta hareketli gelip son anda hattı geçmektir. Bunlardan ikinci taktik çok daha süratlidir ancak kötü tarafı zamanı iyi ayarlamadığınızda fodepar olmanızdır, o yüzden bu tür startlarda çok dikkatli olmalısınız. İki taktikte de esas olan zamanında hatta ve temiz rüzgarda olmaktır. Bu iki amaca ulaşmak için

rakiplerinize göre çok iyi pozisyon almalısınız. Eğer bekliyerek start etmeyi düşünüyorsanız en uygun pozisyon rüzgar üstünüzdeki tekneye yakın, rüzgar altınızdaki tekneye uzak olmaktır. Böylece starta çok az kala altınızdaki boşluğa apazlıyarak süratle start edebilirsiniz. Bu pozisyonu almak için hatta beklerken rüzgarüstünüzdeki tekneyi orsalatın ve altınızdaki boşluk yaratın, ayrıca son ana kadarda bu boşluğa kimseyi sokmayın. Hızla gelip start etmek için ise yine iki yol var. Biri sancak kontra apaz gelerek, bekleyen tekneler arasındaki bir boşluktan hızla çıkmak, diğeri ise iskele kontra gelip bekleyen teknelerin altına yada arasına tramola atmak. Bu farklı taktiklerin hangisini kullanacağınıza karar vermeden önce orsanın ilk yarısında nasıl bir rota izleyeceğinize karar vermelisiniz. Eğer orsanın başlarında sancak kontra devam etmeyi düşünüyorsanız, rüzgar altından hızlı bir start en doğrusu olur. Eğer start eder etmez tramola atmaya planlıyorsanız geride olsanız bile en rüzgar üstünden start etmek doğru olacaktır. Tüm bunlar yanında en önemli nokta startta ne yapacağınıza çok önceden karar vermektir, son anda verilen kararları uygulamaya vaktiniz olmayacağından startınız başarısız olur.

Orsa taktiği gerçekten çok önemli. Aslında taktikle en çok tekne geçebileceğiniz seyir diyebiliriz, bu yüzden orsa taktiğinin iyi olması çok önemli. Orsada amaç iki şamandıra arasını mümkün olan en kısa şekilde katetmektir. Tabii ki en kısa yol iki şamandıra arasındaki düz çizgidir ama rüzgara karşı gidemiyeceğimizden bu çizgi etrafında zikzaklar çizeriz.

Fig.2

Orsa taktiğinde ana amaç hava değişikliklerinden yararlanarak bu çizgiye en



yakın rotayı çizmektir. şamandıranın tam rüzgara karşı atıldığı zamanlarda her iki kontra bu çizgiye 45 derece açı yapar, ama şamandıranın kayık olduğu zamanlarda, veya rüzgar döndüğünde bir kontra düz çizgiyle daha dar bir açı yapar ve buna daha yakındır (Fig.2). Bu gibi durumlarda düz çizgiye yakın olan kontrada daha uzun süre gidip diğer kontrada daha az kalmak avantajımıza olacaktır. Bu nedenle rüzgar, bizim bulunduğumuz kontrayı düz çizgiyle daha geniş açı yapacak şekilde değiştiğinde (açtığında) tramola atıp diğer kontraya (düz çizgiye yakın olan kontra) geçeriz. Hava, bizim bulunduğumuz kontrayı düz çizgiye yaklaştıracak şekilde değiştiğinde (çektüğünde) ise avantajlı olan bu kontrada kalırız. Bu tür rüzgar değişmelerinden maksimum yarar sağlamak için her zaman iki şamandıra arasındaki düz çizgiye yakın kalmalı ve fazla büyük zikzaklar çizmemeliyiz, aksi taktirde parkurun uzak bir nok-

tasında karşılaşacağımız rüzgar değişiklikleri bizi avantajsız duruma düşürür. Orsada bu genel taktikler dışında rakibe göre belirlenen taktiklerde vardır. Örneğin bir rakibi kollarken yapmanız gereken her zaman rakibinizle orsa şamandırası arasında kalmaktır, böylece hava değişmelerinde her zaman rakibinize göre daha avantajlı durumda olursunuz. Grup içerisinde giderken ise pozisyonunuzu yine hava değişmelerine göre belirlemelisiniz. Eğer havanın ilerde açacağı düşünüyorsanız doğru pozisyon grubun rüzgar altında ve hafif önünde olmaktır, böylece hava açınca tramola atıp tüm grubun önünden geçebilirsiniz. Havanın ilerde çekeceğini düşünüyorsanız doğru pozisyon grubun rüzgar üstünde olmaktır, böylece hava çektüğünde oldukça avantajlı bir pozisyonda olursunuz.

Apaz için taktikler kolay. Dar apazlarda tekneler rüzgarı tamamen bloke edeceklerinden rüzgar altında kalmamak çok önemli. Bu yüzden şamandırayı döner dönmez rüzgar üstüne yükselin, aksi halde grubun pisinde kalıp aşağı düşersiniz ve şamandıraya orsa gelmek zorunda kalırsınız.. Geniş apazda ise tam tersine şamandırayı döner dönmez grubun iyice rüzgar altına inmek gerekiyor. Tekneler geniş apazda rüzgarı çok fazla bloke etmediklerinden burda aynı süratte gidebilirsiniz. Bu taktiğin avantajı ise diğer şamandıraya geldiğinde dar apaz seyirinde süratle şamandıraya yükselecek pozisyonu sağlamasıdır ayrıca iç tekne konumunda olmanızı sağlarki bu özellikle kalabalık yarışlarda çok önemlidir.

Pupada taktik diğer seyirlerdeki kadar önemli değil. En çok dikkat edilecek nokta şamandıra başında iç tekne pozisyonunda olmaktır, bu yüzden pupanın

başından itibaren bu amaca yönelik seyretmelisiniz. Yine dikkat edilecek bir nokta arkadan gelen sağnakları kollayıp bunları kaçırmamaktır.

Ana hatlarıyla taktik konusunda derli-yebildiklerim bunlar, ama daha öncede söylediğim gibi bu konuda öğrenilecek çok şey var ve iyice öğrenmek için çok araştırıp çok yarışmalısınız. Ayrıca her yarıştan sonra yarışta neler olduğunu ne tür taktik hataları yapıp rakiplerinizin neler yaptığını kaydetmek yararlı olabilir, bu notlar kendinizi daha çabuk geliştirmenizi ve aynı hataları tekrarlamamanızı sağlar.

Kaynaklar:

North Sails' Smart Course - David Dellenbaugh

3. GENEL NOKTALAR

şamandıra dönüşleri, özellikle kalabalık yarışlarda çok önemli. Unutmaması gereken noktalar orsa şamandırasına her zaman sancak kontra gelmek gerektiği ve apaz pupa şamandıralarında her zaman iç tekne olmak gerektiği. Tabii şamandıra başında bu pozisyonları elde etmek için taktiğinizi çok önceden buna göre yapmalısınız.

Batma, Laserda en çok başınıza gelecek şeydir, çünkü tekne çok oynak ve hızlıdır. Bu sorunu çözebilmenin yolu batmayla yaşamayı öğrenmektir. En iyi yelkenci bile batar ve çözüm hem bunu en aza indirmek hemde başa geldiği zaman en az zararla kurtulmaktır. Bunun için antremanlarda tekneyi öğrendiğince limitlerinde kullanın ve batmaktan çekinmeyin, hatta zaman zaman bilerek batın. Çünkü bu tür antreman tekneyi tanımanızı ve limitlerinde kullanmanızı sağlar. Batık tekneyi düzelt-

mek ise gerçekten önemlidir, çünkü en iyilerin bile battığı sert havalarda bazen yarışı kazanan tekneyi en çabuk düzeltendir. Bunu başarmak için bi kaç teknik tavsiye edebilirim. Teknenin rüzgaraltına devrildiği zamanlar herşey çok kolaydır, yapmanız gereken tek şey çok çabuk bir şekilde salmaya atlayıp tekneyi hemen çevirmektir. Tekne rüzgarüstüne devrildiğinde ise işler biraz daha zordur. Bu duruma kilit nokta çeviklik, tekne devrilirken direk daha suya girmeden teknenin altına çıkmalı ve tekne tam kapak olunca yelkenin suya girdiği taraftan!! tekneyi kendinize çekip düzeltmelisiniz. Tabii bunu iyice çalışıp mümkün olduğunca hızlı yapmak gerekiyor.

Kurallar, çok iyi bilmeniz gereken bir konu. Kuralları çok iyi okuyup öğrenin ama protestolara fazla karışmamaya özen gösterin. Denizde herhangi bir protesto durumu, haklı olsanızda hem konsantrasyonunuzu bozar hemde sizinde diskalifiye olmanıza neden olabilir. Bu yüzden protestoluk durumlara düşmemeye çalışın. Fakat kurallarında çok iyi bilin ve başkalarının size kurallarla korkutmasına izin vermeyin.

Malzeme, en önemli noktalardan biridir. Eğer malzemeniz iyi değilse daha önceki yazılarda belirtilen teknikleri uygulamanız çok zorlaşır. Her zaman tekne üzerindeki malzemenin iyi ve çalışır durumda olmasına özen gösterin, aksi taktirde bunun bedeli çok yüksek olabilir. Laserda kullanılacak en uygun malzemeye gelince. Tüm sistemler için 4-5 mm dynema yada spectra ip kullanabilirsiniz, iskota içinse 8-10 mm marlow ip yeterli olacaktır.

Kondisyon, Laser yapıyorsanız olmazsa olmaz noktalardan biri. Burda güç ile kondisyonu birbirine karıştır-

mamak önemli. Kondisyon, dayanıklılık ve esnekliktir ve ne kadar güçlü olursanız olun, eğer bu gücü bir saat boyunca aynı düzeyde tutamazsanız hiçbir işe yaramaz. Burada kondisyon ve güç kazanmak için neler yapmanız gerektiğinden bahsetmiyeceğim, çünkü bu tür bilgiye bir çok yerden ulaşabilirsiniz. Ama tavsiyem body building türü çalışmalar yerine fitness ve kondisyon ağırlıklı çalışmalar yapmanız. Bu tür çalışmalar daha dayanıklı ve esnek bir vücudunuz olmasını sağlarken buda Laserde çok önemlidir.

Psikoloji, pek ilgilenilmeyen ama aslında çok önemli bir nokta. Yarışta iyi bir konsantrasyon en az teknik ve taktik kadar önemli. Eğer konsantrasyonunuz iyi olmazsa özellikle doğru taktik yapmakta çok zorlanırsınız. İyi bir konsantrasyon için her yarıştan önce kafanızı ve vücudunuzu rahatlatın ve günlük sorunlarınızı aklınızdan çıkarın. Ayrıca seri yarışlarda her yarışı ayrı bir yarış olarak görüp , aldığınız kötü derecelerin tüm seriyi etkilemesine izin vermeyin.

Bu ana başlıklar dışında, uzun yıllar Laser'da yarışmış olan bir yelkenci olarak, yeni başlayanlara bazı tavsiyelerde bulunmak istiyorum. Eğer başarılı olmak istiyorsanız ihtiyacınız olan tek şey biraz sabır ve azim. Başlarken kendinize ufak erişilebilir hedefler koyun (örneğin klüp yarışlarını kazanmak gibi) ve her hedefe ulaştıkça yeni ve daha yüksek hedefler belirleyin (Türkiye şamşiyonluğu gibi). Başarısız olduğunuz konularda gerçekçi olun, birşey yapamadığınız zaman hayali bahaneler bulup bunlara inanmak yerine gerçek sorunu bulup bunu çözmeye çalışın. Hiçbir zaman rakiplerinizi küçümsemeyin ve hiçbir zaman her şeyi bildiğinizi düşünmeyin. Her zaman

sizden iyiler olacaktır ve onları kötülemek yada görmezden gelmek yerine onlardan birşeyler öğrenmeye çalışın. Her zaman kendinizden iyilerle antrenman yapmaya çalışın. Kışları boş geçirmeyin ve kondisyon çalışıp, denize çıkın. Tüm bunların sizin daha iyi bir yelkenci olmanızda yardımcı olacağını umuyorum. Eminimki Laser hakkında daha yazılabilecek çok şey var ama benim vaktim elverdiğince derleyebildiklerim bu kadar. İlk yazımda belirttiğim gibi bu makaleyi hazırlamaktaki amacım bildiklerimi herkesle paylaşarak yeni birşeyler öğrenmek ve tüm Lasercılara yardımcı olmaktı. Hepinize güzel rüzgarlar ve iyi antrenmanlar.....

Kaynaklar:

Mental & Physical Fitness For Sailing - Beggs, Derbyshire & Whitmore

Champ. Laser Sailing - Glenn Bourke

Yazar Hakkında.



Orkun S. Soyer 1975 yılında doğdu. Yelkene 7 yaşında Optimist sınıfında başladı. Daha sonra Laser Radial ve Standart sınıflarında uzun yıllar yarıştı. 1996 ve 2000 Olimpiyat Oyunlarına katılmak için iki hazırlık kampanyası yaptı. Her iki sefer Türkiye seçmelerinde ikinci oldu. Laser'da en iyi dereceleri Standart Avrupa 54.üncülüğü, Radyal Dünya 8.likleri, ve 6.lığı. Kendisi halen Laser, ve 470 sınıflarında aktif olarak yarışmakta ayrıca yoğun bir Match Race kampanyası yürütmektedir. Kendisi ile kontak kurmak için:

www.soyersailingteam.com