

Golden Globe Race MIES JA VENE VALMIITA KOETUKSEEN

TEKSTI:
KLAUS SOMERKOSKI

Heinäkuun lopussa starttaa ainutkertainen ja poikkeuksellinen erikoiskilpailu. Tasan viisikymmentä vuotta sitten englantilaispurjehtija Robin Knox-Johnston seilasi ensimmäisenä maailman ympäri yksin ja pysähtymättä. Nyt mennään pitkälti tuon ajan venein ja välinein, mikä haastaa lähtijät.

On vasta huhtikuu, ja Suomen rantoja peittää jää. Turun Föri-lautta jo kuitenkin kuljettaa autottomia edestakaisin Aurajoen poikki. Kyydissä on myös kuivakkaasti vanhentunut purjehtija, lippalakkipäinen Tapio Lehtinen, joka on tulossa tavallista vaatimamalta ensiapukurssilta. Niin on kilpailun järjestäjä päättänyt kaikkien lähtijöiden kohdalla. Runsaasti mediahuomiota saava uniikki kisa ei halua joukkoonsa tunareita.

Kurssilla itselle on pitänyt osata pistää kanyyli, ja hypotermian ehkäisy luonnollisesti kuului ohjelmaan, mutta taito hoitaa tajutonta potilasta ei kuulemma ole välttämätön, kun viettää liki vuoden veneessä yksinään. Tämä on aika helppo ymmärtää.

Haastattelua varten Lehtinen istahtaa jokilaivalle, kumartuu sopalautasen ylle ja tunnustautuu ujoksi. Vaikea sanoa, onko luonnehdinnalla katetta ollenkaan, sillä haastattelu loppuu vasta neljä tuntia myöhemmin, vaikka ei ole kysytty paljon mitään. Varsinaisesti haastattelua tekee sisarlehti Frisk Brisin päätoimittaja Ralf Sundberg, mutta pahemmin ei tarvitse hänenkään udella. Asiat ja yksityiskohdat ovat Lehtisen mielessä jäsentyneinä ja loogisesti niputettuina ja tulevat ulos kuin itsestään. Se on hyvä. Pitkällä ja tällä kertaa alkeellisellakin yksinpurjehduksella kaikki on pitänyt mieltä etukäteen ja mieluiten moneen kertaan. Yllätyksiä tulee varmasti, mutta mitä vähemmän, sen parempi.



Välttämätön jälleenrakennus

Tribuuttikisakin on käytävä aikalaisilla veneillä, joiden on lisäksi pitänyt olla sarjavalmisteesia. Lehtinen lähtee maapalloa kiertämään Sparkman & Stephensin suunnittelema Benelo Gaia 36 -veneellä, johon myös ensimmäiset Swanit tiukasti perustuivat.

Hyväkuntoisia sellaisia ei juuri liiku, ja Lehtinenkin osti oman Italiaasta. Purjehdus sieltä kotiin oli jännittävää ja riskialtista jo siksin, että veneessä ei ollut rustirautoja, vaan päävantit olivat kannessa kiinni pelkillä U-pulteilla ja lattaraudan palasilla.

– Jossain Espanjan ja Azorien välimaastossa kryssiessä tuijotin muttereita ja jännitin, mutta vene kesti matkan.

Talven ajan veneelle on tehty massiiviset muutostyöt Nordic Re-fit Centerissä lähellä Pietarsaarta.

Pajaa käyttää myös Nautor. Runko on laipioitu lähes täyteen vesitiiviitä onteloita, ja myös sekä kansi että riki on suunniteltu ja rakennettu alusta asti uudestaan.

– Maston profiili tulee ruotsalaiselta Bennsiltä, heloja muun muassa Harkenilta. Purjeita sallitaan 11 kappaletta, ja niiden on oltava dacronia tai nylonia. WB Sails tekee purjeet, ja nekin on hyvin tarkkaan suunniteltu.

Riki tehdään ja pystytetään Helsingissä, mutta koepurjehdusten jälkeen puretaan ja kasataan uudestaan Englannissa, jonne vene kulkee laivarahtina. Lähdön ja maalin piti olla Englannissa, niin kuin kisan esikuvassakin puoli vuosisataa sitten, mutta jostain syystä startti siirrettiin Kanaalin yli ja Bretagnen toiselle puolelle, Ranskan les Sables d'Olonneen. Ratkaisu tuntuu oudolta, mutta Englannin erolla Euroopan unionista tietävästi oli asian kanssa tekemistä.



KLAUS SOMERKOSKI



RALF SUNDBERG



RALF SUNDBERG

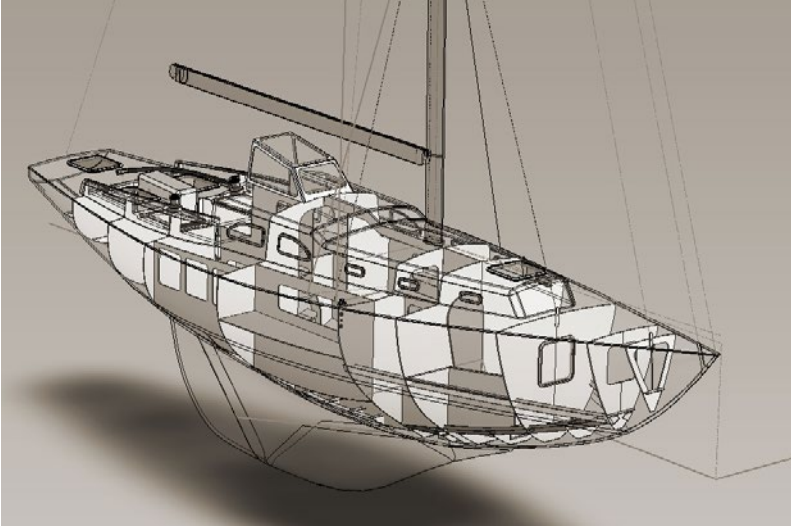
Rakkaus veneisiin

Autopilottia veneeseen ei tule, mutta tuuliperäsin on sallittu.

– Tuuliperäsin on aivan välttämätön, jotta yksinpurjehtija voi levätä ja nukkua. Tämäntyyppiseen veneeseen se sopii aivan saumattomasti, ja tällainen perinteikäs vene taas sopii minulle. Modernimmat, kuten Vendee Globe -veneet, ovat sekä ikäni että taloudelliset resurs-sini huomioon ottaen poissa las-kuista, eivätkä ne edes sillä tavalla innosta toisin kuin tämä pitkäkölinen Gaia. Päätin, että jos lähdän mukaan, niin tästä tulee Lehtisen viimeinen vene. Jos ei tässä täydellistä konkurssia tehdä, niin pyrin siihen, että vene jää minulle, ja voin sillä sitten purjehtia loppuelämäni sinne minne sattuu huvittamaan. Ehkä jopa Tulimaan saaristoon, jossa pääsin nuorena seilaamaan.

– Ja paitsi että Gaia 36 tuntui suorituskykynsä perusteella olevan sopiva tähän kisaan, niin minulla on lapsuuden optimistijollasta alkaen muutenkin ollut rakkaussuhde jokaiseen veneeseen. Niitä kuuluu rakastaa, ja niille viedään jouluna kukka.

– Golden Globen hyväksytyjen veneiden listalla oli myös englantilainen Rustler kolmekutonen, joka saattaa osoittautua nopeam-



NORDIC REFIT CENTER



NORDIC REFIT CENTER

maksi. Niitä on 19 lähtijän joukossa eniten, lähes kolmannes. Rustlerissa on leveämpänä veneenä maksimi vesilinja, jolloin se voi olla slööreillä nopeampi.

Sähköä silti

Vaikka vanhanaikaisilla vehkeillä mennään, sähköä on saatava. Mutta miten se pitkällä matkalla hoidetaan?

– Saa sen tuottaa koneellakin, koska sen käyttöä ei ole rajoitettu mitenkään. Se on mielestäni aivan kummallinen sääntö, mutta ei sitä toisaalta rajoitettu silloin 50 vuotta sittenkään. Polttoainetta saa ottaa kyytiin 160 litraa, ja eihän tuollaiseen pieneen veneeseen määrättömästi mahdukaan. Pääasiassa sähkö tuotetaan aurinkopaneeleilla. Säännöt sanovat, että 160 wattia tehoa on minimi. Minulle muotoon tehtyjä paneeleja tulee kansille koko alue takavinsseistä taakse päin, ja niille

on luvattu tehoa 299 wattia. Akku- ja tulee pilssiin 560 ampeeritunnin verran. En tarvitse sähköä oikeastaan muuhun kuin radioiden käyttöön, mutta sen yhteyden halusin varmistaa.

– Sittenhän meillä on satelliittiradio, mutta sitä saa käyttää vain hätätilanteessa ja järjestäjän kanssa viikoittain pidettävissä haastatteluissa. Satelliittiträkkeri lähettää kuuden tunnin välein paikkatiedon, ja sen kylkeen pystyy liittämään 100 merkin pituisen Donald Trump -tyyppisen päivän twiitin.

(Tässä välissä Lehtistä ohjeistettiin valitsemaan merkkinsä hieman huolellisemmin. [toim.huom.])

Träkkerin jälkeä pystyy kuka tahansa seuraamaan omalta kotisohvaltaan, ja jopa osallistumaan virtuaalisesti itse kisaan.

– Koneen ja paneelien lisäksi saa olla vesigeneraattori. Tuuligeneraattorikin on sallittu, mutta sellaista en ota, koska haluan että kannella on mahdollisimman vä-

hän kuperkeikassa rikki menevää tavaraa. Hydrogeneraattoriakin on tarkoitus käyttää vasta silloin, kun vene kulkee runkonopeuttaan, jolloin se ei hidasta.

Ruokahuollosta

Millaista ruokaa näin pitkällä matkalla on mahdollista laittaa ja syödä?

– Vettä varten ensinnäkin on neljä kiinteää tankkia, jotka toimivat myös painolastitankkeina. Sitä mukaa kun saan juotua niistä tyhjäksi, pitää pumpata vettä tankista toiseen niin, että tyhjä tila on aina leen puolella. Ruokia ei ole vielä suunniteltu loppuun asti, kun reissuun on vielä pari kuukautta, mutta käytännössä se menee niin, että ruoka on säilykettä tai kuivattua. Vanhan miehen vatsa vaatii mielellään kaksi kaurapuuroa vuorokaudessa, ja se sopii tähän tilanteeseen oikein hyvin.

– Haasteena on se, että hedelmät ja juurekset ja muut ovat viimeistään kuukauden päästä muisto vain. Vitamiinit saa pillereistä, mutta kuidut pitää miettiä lääkärin ja ravintoterapeutin kanssa. Matka kuitenkin kestää arviosta riippuen siinä 280 vuorokautta.

Riskit minimoitava

Miten kisajärjestäjä on määritellyt sallitun reitin rajat?

– Lyhintä reittiä eli isoympyrää pitkin matka kulkisi Etelämantereen rantojen lähellä, mutta sieltä pitää jäiden takia pysyä poissa. Skopbankin aikana 36 vuotta sitten sitä ei ollut rajoitettu, enkä niin paljon ole sitten eläissäni pelännytään. Etelän käsässä yöt eivät olleet pitkiä, mutta useampi vuorokausi jäävuorialueella merkitsi kymmeniä tunteja tähytystä pimeässä. 20 minuuttia kerrallaan oli aivan tarpeeksi, kun näkyvyyttä oli vain muutama veneenmitta ja vauhti 15-20 solmua.

– Tällä reissulla minun puolellani on neljä turvallisuustekijää. Jos törmään, niin törmään pienemällä nopeudella. Toisekseen ve-



RALF SUNDBERG

neen rungossa on ulkolaminaatin päällä vielä kerroksittain lasikuitu-keklar-lasikuitu tuomassa sitkeyttä mahdolliseen repeämään. Kolmanneksi sekä keulassa että perässä on kolme vesitiivistä lapiota. Lisäksi peräsin on kiinni kölissä. Olen kaikille sanonutkin, että tämä on yhtä uppoamaton kuin Titanic, keventää Lehtinen ja nauraa päälle.

– Ja nyt on mukana saman verran pelastautumispukuja kuin Skopbankissa, eli yksi. Mutta vakavasti puhuen, jos yksinään tuolla Etelämerellä putoaa veteen, niin pelastautumispuku vain pidentää kärsimystä. Silloin on melkein parempi vetää vetoketju auki.

– Mutta pikkupojasta asti olen pitänyt mielessä, että veteen ei saa pudota. Ja vanhasta purjelaivasäännöstä, eli että yksi käsi venettä varten ja toinen käsi itseä varten, minulla on sellainen versio, että mitä lähempänä takamus on veneen kantta, sen parempi. Ja tähänkin veneeseen tulee keskellä eikä sivuissa kulkeva turvaköysi, jottei laidan yli pääse putoamaan.

Masto alaspäin

Mitä tapahtuu, jos vene menee ympäri?

– Näin pienellä veneellä on suuri riski siihen, että aalto kaataa sen ylösalaisin. Alusta asti on ollut pe-

riaatteena, että sekä veneen rakenteiden että maston pitää kestää kuperkeikka sekä pituussuunnassa että leveyssuunnassa. Perinteisesti ajatellaan, että kannen läpi menevä ja kölin päällä seisova masto on turvallisin. Mutta Ranskassa asuva kisamastojen suunnittelija Illi Brummer on päätenyt siihen näkemykseen, että kannella seisova kestää enemmän, koska se ei taipuessaan mene S-mutkalle. Lisäksi mastonprofiilin seinämävahvuus on kyljissä suurempi koko mitalla, ei ainoastaan saalinkien kohdalla. Tällöin maston lähes 50 % suurempi paino tekee myös liikkeistä rauhallisempia.

– Mitä itseoikaisevuuteen tulee, niin kaikki köydet kulkevat maston ulkopuolella, jolloin koko profiili on vesitiivis. Vaikka vene kääntyisi katolleen, masto ei täyty vedellä. Paitsi että sillä on itsessään kelluttava vaikutus, se myös nousee kääntävän aallon mukana helpommin takaisin pystyyn ehjänä, kun se ei ole täyttynyt vedellä. Hengissä selviämisen kannalta on aivan oleellista, onko vene ylösalaisin kaksi vai neljä minuuttia.

– Lisäksi veneessä on nopeisiin moottoriveneisiin sertifioitu ja paineenkestävä ajokoppi, jonka sisälle voi linnoittautua ohjaamaan ja odottamaan kelin laantumista, kunhan vierellä on suklaata ja rommia.

Leikkiä tosissaan

Mahdottomatkin kelit ovat valtamerien tuulissa mahdollisia, ja sellaisia varten veneessä tulee olla myös ajoankkuri.

– Ajoankkuriin pätee sama kuin tuuliperäsimeenkin, eli se että kumpaakaan en ole vielä koskaan käyttänyt. Mutta jos joudun ajoankkurin laskemaan, niin olen päätenyt malliin, joka kehitettiin Fastnetin vuoden 1979 katastrofin jälkeen. Siinä on yli 100-metrinen häntä, jossa on kymmenittäin pusseja. Tosin sellaisen vinssaaminen pahimman myrskyn jälkeen takaisin veneeseen on kilpailun keskellä oma hommansa. Katkaistakin voisi, mutta sellaiset maksavat tonnin kappale.

Kaikesta voi päätellä, että Lehtinen lähtee liikkeelle hyvin valmistautuneena ja turvallisella mutta kilpailukykyisellä veneellä. Miten se mahtaa vaikuttaa kokeneen purjehtijan kilpailuviettiin?

– Minun kilpailuhenkisytyttäni kuvaa hyvin se, että kun olen radalla, niin keskityn asiaan täysin. Kilpaileminen on silloin henki ja elämä. Jos voitetaan, niin se on suuri riemun aihe, ja jos möhlitään ja töttöillään, niin siihen harmitukseen meinaa kuolla. Ja hetken kuluttua ei enää edes muista, kuinka mones oli. Se hauskuus on siinä, että tehdään kaikki niin hyvin kuin osataan, mutta en silti mittaa onnellisuuttani sillä, olenko voittanut vai hävinnyt. Leikkiähän tämä kuitenkin on. Ihailen norjalaisia siinä, että olympialaisetkin ovat ”olympiske leker”, kun suomalaiset luulevat että kysymys on sodasta tai vähintään bisneksestä.

– Niin paljon kuin tykkään purjehduksesta, enkä missään muualla nuku niin hyvin kuin liikkuvassa purjehdusvenessä, tärkeintä minulle ovat nämä ihmiset, joiden kanssa projektia on saanut tehdä. Tässä on mukana kymmenittäin toinen toistaan mukavampia ihmisiä. Ja yksinpurjehtija Ari Huuselan suusta olen ensimmäisen kerran kuullut slouganin, joka ei ole mikään klisee. Se että yksinpurjehdus on joukkuelaji.



KLAUS SOMERKOSKI

Lupa lähteä?

Viimeinen kysymys on kaikkein kiperin. Mitä kotona mahdettiin sanoa?

– Olin vasta jostain lukenut, että tällainen yksinpurjehduskilpailu järjestetään, kun puhuin pojan kanssa puhelimesta. Kesken kaiken Lauri kysyi isältään, että oletko ajatellut osallistua.

– Kesti kuitenkin pitkään, ennen kuin otin asiaa puheeksi vaimon kanssa, vaikka hänkin on purjehtija. Tein ensin läksyt, otin kaiken selville mahdollisimman tarkkaan, ja olin yhteydessä järjestäjään, Don McIntyreen. Sitten valitsin hyvän hetken kysyä, kun

loikoilimme kahdestaan sängylä. Tuijottelin kattoon ja aloitin varovasti ja kaukaa kysymällä, että muistatko Magalhaesin. Sitten edettiin vähitellen teeklippe-reihin ja pikkuhiljaa Gustav Eriksoniin ja niin edelleen. Lopuksi kerroin Golden Globe Race -kisasta ja sanoin, että olin ajatellut osallistua.

– Seurasi pitkä hiljaisuus, kunnes tajusin että vaimo nukkuu.

Kokenut purjehtija ja monessa merivedessä marinoitu aikamies Tapio Lehtinen on siis lähdössä (ja ilmeisesti kuitenkin luvan kanssa) erittäin vaativaan 30 000 mailin retrokisaan, jossa nykyaikaisten

veneiden ja välineiden käyttöä on monilta osin rajoitettu.

Digitaalinen kuvauskalusto kuuluu kiellettyjen listalle, mutta filmikameroita sen sijaan saa ottaa mukaan vapaasti. Niinpä Purjetta ja Frisk Brisiä julkaiseva kustannusosakeyhtiö Tuulimedia Oy lainaa Golden Globe Race -maailmanympäripurjehdukselle Nikon-filmikameroita, joista kaksi on vesitiivistä mallia.

Frisk Bris ja Purje seuraavat kisaa sekä paikan päällä lähtösatamassa että reitin varrella pitkän maailman meriä ja toivottavat Tapio Lehtiselle turvallista matkaa. Pitäähän kamerat saada takaisin. 🐟