



LÄHDÖN HETKELLÄ

KLAUS SOMERKOSKI

Purjeen edellisissä numeroissa seurattiin Tapio Lehtisen ja hänen veneensä valmistautumista erikoiseen Golden Globe Race -yksinpurjehdukseen. Tribuuttikisa päätettiin järjestää 50 vuotta sitten purjehditun ensimmäisen non stop -kierroksen kunniaksi.

Golden Globe Race -kisan starttia edeltävät päivät olivat täyttyneet veneen ja varusteiden kuntoon saattamisesta äärimmäisen tiukaksi muodostuneella aikataululla, ja listalla oli myös oltava erinäinen määrä pieniä testipurjehduksia. Niistä oli jo Lehtiselle ehtinyt syntyä slogan: ”Aina kun vesille lähtee, niin joutain uutta paljastuu.”

Viimeinen päivä oli lähtijöillä aivan umpeen ladattu kaikista viimeisen säädöistä ja hoidettavista asioista, ja tiedossa oli, että yömyöhään menee. Puoli tuntia haastatteluaikaa löytyi silti hyvällä tahdolla jostain välistä, ja visyhetki varjossa, poissa laiturin paahteesta ja auttavien tiimiläisten kysymyksistä, saattoi tulla Tapiollekin tarpeeseen.

Mitä mietit, paitsi tekniikkaa?

– Olin juuri sanomassa, että tekniikkaa. Sen syvällisempiä pohdiskeluja ei ole ollut aikaa harrastaa. Tämä on aika lailla ollut tehtävälisan systemaattista läpikäymistä. On pitänyt koettaa pitää vaan katse pallossa ja prioriteetit järjestyksessä.

Pelottaako lähtä?

– Ei, ei. Jos pelottaisi, niin en lähtisi. En tee sellaisia asioita, joita pelkäisin. Kyllä minä tietenkin lähdän täysin tietoisena siitä, että voin päätyä tilanteisiin, jotka ovat pelottavia. Sehän on inhimillistä, ja jos ei mistään säikähtäisi, niin ei olisi ihmisellä kaikki lepakot paikalla. Mutta pitää skarpata sitäkin enemmän.



Mitkä tilanteet voisivat tuoda sen pelon eteen?

– No tuo venehän on isolle merelle hyvin pieni. Tuuli ei sitä kaada, mutta tarpeeksi iso ja jyrkkä aallokko voi veneen rikkoa. Mutta toisaalta luulen, että veneeni on rakenteellisesti koko tämän flitän vahvin, ja olen tehnyt eniten valmisteluja juuri sen eteen, että vene olisi mahdollisimman turvallinen ja kestäisi mahdollisissa ääriolosuhteissa.

– Ja turvallisuudessahan ei noudateta 60-luvun perinteitä, vaan kaikki turvallisuusajattelu on tätä päivää, ja sitä tekniikkaa on aivan loputtomiin. Minulla taitaa veneessä olla parikymmentä erilaisista radio-, tutka- ja satelliittisysteemiä ja jos jonkinlaista lähetintä ja vastaanotinta. Juuri eilen lasinkin, että mukana on viisi erilaista VHF-puhelinta ja kaksi lyhytaalto-radiota, sekä neljä EPIRB-taajuuksilla toimivaa satelliittihälytintä ja kaksi satelliittipuhelinta, joilla voin olla yhteydessä lääkäreihin ja järjestäjiin. Sitten on kaksi satelliittitekstaustalaitetta, ja venees-

sä on erikseen satelliittitrakkeri. Lisäksi on AIS-lähetin, joka kertoo laivoille minun tietoni, ja minulla on AIS-hälytin, joka ilmoittaa, jos lähelläni on aluksia. Samoin löytyy tutkahälytin, joka hälyttää, jos veneeni vastaanottaa tutkasignaalin. Eli jos olen laivareitillä, niin kaksi summeria on kertomassa, että olen liian lähellä alusta. Laivat näkevät minut omassa AIS-laitteessaan, ja sitten veneessä on vielä aktiivinen tutkaheijastin, joka reagoi siten, että jos siihen tulee tutkasignaali, niin minun veneeni näkyy laivan ruudulla isona läikkänä.

Mitä Asteria-veneesi kaikkine tekniikoineen on tullut maksamaan?

– Liian paljon. En ole edes laskenut, eli en tiedä itsekään. Aina-kin reilusti enemmän kuin mitä oli budjetoitu. 25 000 euroa se maksoi ensin, kun ostin sen Välimereltä.

Mitä muuta haluaisit lähdön hetkellä sanoa Purjeen lukijoille? Siis muuta kuin sponsoreiden nimiä.

– On purjehduksen etu lajina, et-

tä suuri yleisö mieltää purjehduskilpailut ja veneet tavallaan median välineenä. Vaikka olen vanhan liiton mies enkä mitenkään nauti tästä julkisuushömpästä, niin omaan intohimooni lajia kohtaan liittyy myös vahvasti purjehduksen demokratisoiminen. Että kysymys on giving back to the sport -filosofiasta. Koen että olen itse saanut purjehdukselta valtavan paljon, ja se on johtunut siitä, mitä muut ovat tehneet ennen minua. Perustaneet seuroja ja järjestäneet kilpailuja ja tapahtumia. Teinipokana haaveilin olympialaisiin pääsystä, mutta siihen aikaan toimittiin amatööripohjalta, ja mukaan päästiin vain pappabetalari-periaatteella. Halpaahan tämä ei ole koskaan, eikä lajin kaupallistuminen ole aina kivaa, mutta se on mahdollistanut sen, että purjehdus on periaatteessa kenen tahansa keskiluokkaisen ja motivoituneen purjehtijan ulottuvilla. Siksi on tärkeää että median kautta tulee julkisuutta, ja sponsorit mielivät tämän toimivaksi kokonaisuudeksi.

Missä näet itsesi vuoden tai kahden päästä?

– En tiedä, mutta nyt minulla on hyvää aikaa miettiä, yksinpurjehtija naurahtaa.

Draamaa alusta asti

Näin siis yksinpurjehtijakonkari aivan lähdön kynnyksellä. Rauhallisen miehen kanssa jutustellessa luottavainen mieli tuntui leviävän osaksi kyselijänkin sielunmaisemaa.

Toista kieltä taas puhuivat ikävät faktat, jotka tippuivat taivaalta heti seuraavan päivän lähdöstä alkaen, kuin harvakseltaan putoilevat mutta suuret rakeet.

Jo startissa tapahtui jotain kummallista. Höyhenenkevyen tuulen keskellä ja 30 000 merimailin kisassa lähdöllä nyt on korkeintaan symbolinen merkitys, mutta lievää hämmästyttä herätti katsoa Les Sables d'Olonnen edustalla lähtölinjaa, jossa kaikkien muiden keulat osoittivat merelle, mutta Lehtisen vene oli flitän keskellä poikittain. Aivan selväksi ei tullut, epäonnistuiko vain ajoitus kokoneen kisaajan käsissä vai osuiko Asteria toiseen veneeseen.

Matkaan kuitenkin päästiin, ja vähitellen jokainen veneistä seilasi väljemmille vesille aloittamaan yhdeksän kuukauden yksinäisen vaelluksensa.

Likimain tuosta saakka, siis heinäkuun ensimmäisestä päivästä alkaen, on teknisiä ongelmia riittänyt draamaksi asti. Purjelehden mennessä painoon Lehtisen laitteista enemmän tai vähemmän poissa pelistä ovat olleet kone, aurinkopaneelit, hydrogeneraattori, kaasujärjestelmä ja osa saniteettivehkeistä, ja monet näistä vielä yhtä aikaa.

Elokuinen iltapäivälehdistö mehustelee ja ylidramatisoi tyylinsä mukaisesti 60-vuotiaan avomeripurjehtijan ongelmia. Osa asiasta paremmin perillä olevista asiantuntijoista taas ei näe koneen tai sähkötuoton ongelmia aivan samassa valossa. Lehtinen on muutenkin seilannut viimeisimmät vuosikymmenet enimmäkseen koneettomana.

Sananmukaisesti kylmä totuus on kuitenkin se, että Hyväntoivoniemen jälkeen alkavat hyiset keilit, ja aallot ovat olleet monimetriä jo ennen sitä.

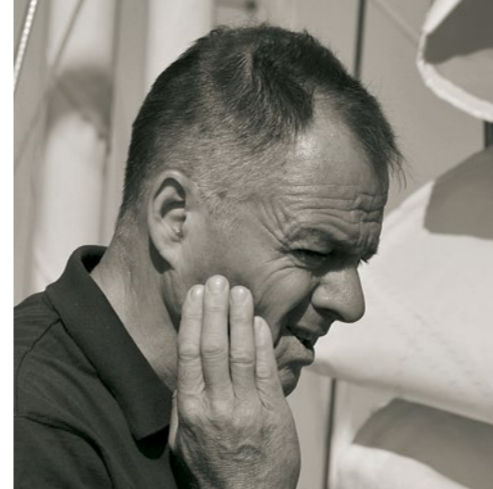
Purjevene kulkee sähköttäkin, ja sekstanttiin ei tarvita paristoja, mutta veneen lukuisat hätäilmaisimet, merkinantolaitteet ja turvallisuutta lisäävä elektroniikka eivät saisi olla toimintakyvyttömiä, kun matkan vaaralliset osuudet ovat käsillä.

Asteria on tästä kaikesta huolimatta saanut järjestäjiltä luvan jatkaa niin sanotusti pimeänä, kunhan viikkoviestit tulevat ajallaan. Niitä varten veneessä on satelliittipohjainen järjestelmä, jonka omien akkujen on laskettu kestävän koko kierros.

Lehtinen myös luopui suunnitelmastaan rantautua eteläiseen Afrikkaan huoltoon varten, jolloin kisassa olisi pudonnut purjehtija Sir Francis Chichesterin mukaan nimettyyn luokkaan. Mies nimittäin pysähtyi kerran matkallaan 1966–67.

Lehti raportoi Lehtisen matkan vaiheita tulevissa numeroissaan, ja väliajat voi täyttää seuraamalla kisaa ja sen päivityksiä GGR:n monipuoliselta sivustolta osoitteessa <https://goldengloberace.com>





Asian ääreltä ja laiturin laidalta

KLAUS SOMERKOSKI

Jos tarinan punainen lanka muodostuu vaikkapa kisaan valmistautumisesta, kalustosta, startista ja itse pitkästä purjehduksesta kaikkine vaiheineen, niin pääjuonen ympärillä on ollut vaikka kuinka monta pienempää tarinaa ja sivupolkua.

Purje-lehden toimitukselle kuuluvien vanhojen filmikameroiden lainaaminen, huoltaminen, vakuuttaminen ja käyttöön ohjeistaminen oli oma pieni sivujuonteensa. Vaikka sillä pääsi pikkukirjaimilla osaksi sponsorilistaa, tempun pääasiallinen tarkoitus oli olla mukana ja jeesata.

Suunnilleen sama koskee kaikkia muitakin palasia, joiden tehtävä oli varmistaa, että mies ja vene ovat Golden Globe Race -kisan lähtölinjalta ajoissa ja siinä kunnossa kuin pitää. Yksipurjehdus on joukkuelaji, muistutti Lehtinen siteeraten muun muassa Ari Huusela, joka vasta valmisteleo omaa lähtöään nopeaan Vendee Globe -yksipurjehduskisaan.

Lentokoneessa Helsingistä Ranskan Nantesiin vieressä sattui istumaan nuori nainen, joka sovitti täyden koneen tavaralokeroon ohutta pötköä. Siinä juttellessa kävi selväksi, että keppi oli Suomen lippu ja menossa Tapio Lehtisen veneeseen, ja lipunkantaja taas oli Lehtisen miniäkandidaatti.



Matkalla Nantesista rannikolle Les Sables d'Olonneen ranskalaisilta hajosi juna. Vai lakkoko iski? Ei käynyt aivan selväksi, koska englantia ei puhuttu, ja muutkin selitykset olivat melko pyöreitä. Junallinen ihmisiä komennettiin yhteen bussiin, johon ne eivät toki olleet lähelläkään mahtua. Eli kimppataksia järjestämään. Matkaseuraksi ja

kustannuksia jakamaan saatiin reipas mies nimeltä Gavin Rees, josta on aikanaan omaksi tarinakseen. Kaveri nimittäin oli saapumassa samaan satamakaupunkiin purjehtiaksen legendaarisen Suhailin takaisin Englantiin Sir Robin Knox-Johnstonin gastina. Mutta siitä joskus myöhemmin, kunhan Gavin jaksaa vastata meiliin.



Ahtaassa paikallisbussissa tummahiuksisen naisen repussa heilui Norjan lippu. Nainen oli tullut vain katsomaan Golden Globe Race -kisan lähtöhässäkkää, koska oli kovasti kiinnostunut purjehduksesta. Norjassa kuulemma yksikään alan lehti ei ollut vaivautunut kirjoittamaan kilpailusta, vaikka 17 yksipurjehtijan joukossa on norjalainen.

– Norjassa vain hiihdetään, virnuili neito.

Perillä Les Sables d'Olonnessa kiireinen kippari Tapio Lehtinen vastaa puhelimeen. Jo luurissa kuulee, että paita on märkä.

– Viimeinen spinnu saapui juuri, ja ollaan lähdessä merelle katsomaan, miten se istuu, sanoo Lehtinen.

Ja startti siis todellakin on ylihuomenna!

Kaupungin keskellä Port Olonan marinassa, samassa kisakeskuksessa josta arvostettu Vendee Globekin lähtee liikkeelle, Lehtisen Asteria-veneen paikalla laiturissa onkin sitten vain suuri kasa purjepusseja ja laatikoittain muuta mukaan otettavaa. Mies on merellä nyt, mutta seuraavana päivänä samalla paikalla mastonsa topissa. TV-dokumenttia varten kuvaava ryhmä on työssä, mutta näytöksestä ei ole kysymys. Jotain laitetaan kuntoon järeän takilan tekniikassa, joka on kaikki uutta ja vielä vailla todellista testiä. Hiukan huolettaa.

Samaan aikaan Lehtisen koko perhekuunta lajittelee valtavaa määrää varusteita ja sovittaa niitä veneen moniin lokeroihin ja laipioihin. Sen jona näkee, että syvällä tulee uimaan. Painoa on pelkässä rikissäkin, aivan eri tavalla kuin Sparkman & Stephens sen alunperin mielti. Masto on staagattu monin ja paksuin vajjerein, eivätkä edes fallit kulje sen sisällä, koska ruot-



salaisvalmistaja Bensiltä tilattiin sileä profiili vailla yhtään reikää. Silloin se ei täyty vedellä, jos nurin mennään.

Oman hauskan yksityiskohtansa muodostavat villahousut. Kun tavaroita lajitellaan laiturilla pinoiksi ennen veneen sisään sullomista, Lehtinen tempaa villahousut kasasta kuin kaniinin hatusta. Tyne-mummu on nämä ammuin neulonut, ja itse tuotteesta huomaa, että siitä on jo tovi. Toisaalta, mikä sopisi perinnejurjehdukseen paremmin kuin vintage-villahousut.

Illalla perhepiiri ja muutamat ystävät kokoontuivat Tapion ympärille pitkän pöydän ääreen syömään vii-

meistä illallista. Tilanne ei sikäli muistuttanut Leonardo da Vincin kuuluisaa maalausta, että nyt ei päähenkilö ollut lähdössä taivaaseen vaan merelle. Mutta kuitenkin.

Sisko piti puheen ja antoi mukaan pienen lahjan. Muutkin olivat tuoneet. Muun muassa lampaannahkaisen myssyn ja kintaat eteläisten leveysasteiden hyytävyksiin. Maljoja nostettiin, ja Atlantin sininen ilta tummeni yöksi, Tapion kohdalla viimeiseksi kiinteän sängyn uneksi, tällä erää.

Aamulla laiturilla Tapion idoli Sir Robin otti ja potkasi purjehtijaa persuksille ja toivotti onnea. Sitten irtosi-

vat köydet, ja alukset liukuivat letkassa pitkin pientä kanaalia ulos kohti rannatonta ulappaa.

Samaan aikaan marinan vastarannalla, niin sanotussa kuvausveneessä, kävi kuhina. Laiturissa ei valokuvaajia odottanutkaan tavallinen nopea kumivene tai muu ketterä työkalu, vaan mummoilla täyteen lastattu kaksikerroksinen laiva. Joka penkki ja partaanreuna oli valmiiksi varattu, ja piknikväki kaateli viiniä ja puolitti piirakoita, ja voipaperi rapisi. Kun tuli valokuvaamisen aika, ympäröivä maailma täyttyi lierihatuista ja kännyköitä korkealla kannattelevista käsistä, joita ei tahatonut millään saada pois kuvista. Ja itse startti jäi kilometrin päähän. Vain tykin pölläys erottui horisontissa.

Bonusena kiukkuinen pyörätuoliristeilijä ajoi tahallaan sukille, jotta pääsi laidalle ottamaan aurinkoa.

Ranskalaiset tuntuvat ovat hyvin persoonallinen kansa.

Paluumatkalla parisen tuntia myöhemmin kuvaajakollega kertoi tarinan: Oli nimittäin ollut maailmanympäripurjehduksella kuvaamassa videota, kun peukalo paukahti. Kaikki olivat joutuneet töihin, ja tämä mies pantiin kiskomaan veteen joutunut spinnua ylös. Äkisti tuuli tarttui purjeeseen, ja köysi käänsi peukalon nurin niskoin ja vain nahan varassa roikkumaan. Seitsemän päivää meni ennen kuin miehen peukalokyyti tuli ilmojen teitä ja vei pois paatista. Kivusta ei kuulemma jäänyt sen kummempaa muistikuvaa, mutta päähän otti. Itse peukalosta sen sijaan jäi ikuinen vapaamatkustaja ja viraton mukana roikkuja, mutta biljardi kuulemma onnistuu nyt hyvin.

Jälkeenpäin Barry Pickthall kisan järjestäjäporukasta pahoitteli sitä, ettei ollut kyennyt järjestämään presipaattia niin kuin tapana on. Kisalle kun ei loppujen lopuksiakaan ilmaantunut kunnollista sponsoria. Lisäksi laiturihuhu kertoi, että Falmouth, jonka olisi ilman muuta pitänyt olla alkuperäisen kisan tapaan tribuuttikisankin lähtö- ja maalisatama, olisi halunnut isännyydestään maksun.

Yhden version mukaan rahoituksen hankkiminen GGR-kisalle vaikeutui Brexitin takia. ▲