

# PURSI

*Suomalainen Pursesura*

2/2012



**Lipunnosto 1.5.2012 klo 13**  
**Kevättalkoot 4.6.2012 klo 17**



# Tervetuloa Hyvän Tuulen Saareen!

## Ravintola Saaren herkullinen Vappulounas 1.5.

Lipunnoston jälkeen perinteinen Vappulounas 47,00 € sis. tervetulumaljan, alkuruokapöydän, pääruoan, jälkiruoan ja kahvin. Lasten buffet 8,00 € (3-6 v.) / 14,00 € (7-11 v.)

Pöytävaraukset pe 13.4. mennessä.

## Muista Äitiä 13.5.

Herkullinen Äitienpäivämenu tarjolla su 13.5. klo 12-17.

Hinta 44,00 € sis. alkuruokapöydän, pääruoan, äitienpäiväkakun ja kahvin.

Lasten buffet 8,00 € (3-6 v.) / 14,00 € (7-11 v.)

## SPS:n Jäsenedut v. 2012

Ravintola Saaressa: Pursiateria 8 € ja olut/viini 4,50 €, Pursibaarissa nautittuna.

Kaikissa A&S Ravintoloissa: -15 % alennus à la carte annoksista

(maksimissaan 4 henkilön seurueille. Etu ei ole voimassa juhlapyhinä eikä koske rapuja tai muita ravintolakohtaisia erikoisannoksia, kuten karhua ja kaviaaria).

## Ravintola Saaren Aukioloajat Kesä 2012

Touko- ja syyskuu: ma-la klo 16.30-23, su 16.30-22 (ryhmille avoinna tilauksesta myös lounasaikana)

Kesä-, heinä- ja elokuu: ma-la klo 12-23, su 16.30-22

Vappu 1.5. avoinna klo 13-19.30 (kattaukset klo 13 ja 17), Äitienpäivä 13.5. klo 12-17. Helatorstai 17.5. klo 16.30-22. Juhannus 22.-24.6. suljettu. 25.6. klo 16.30-23. Oikeudet aukiolomuutoksiin pidätetään.

## Lämpimästi Tervetuloa Sirpalesaareen!

- Anne & Sakari, Juha & Ryan sekä koko Saaren väki -



- The Best of Summer by the Sea -

Varaukset A&S Ravintoloiden

Myyntipalvelusta:

p. (09) 7425 5505

sales@asrestaurants.com

[www.asrestaurants.com](http://www.asrestaurants.com)

Ravintola Saari

Sirpalesaari, 00150 Helsinki

p. (09) 7425 5566



RESTAURANTS

*Unique Experiences*

# PURSI

## Suomalaisen Pursiseuran jäsenlehti

### Vastaava päätoimittaja

Pilvi Vainonen  
Solnantie 22 A 1  
00330 Helsinki  
puh. 040 560 2889  
pilssi(ät)kolumbus.fi

### Ilmestymisaikataulu 2012

Nro	Aineistopvm	Ilmesty
3	29.6.	vko 33
4	15.10.	vko 46

---

**Painopaikka** Painojussit Oy, Kerava  
**Painos** 500 kpl

---

## SUOMALAINEN PURSISEURA RY

### Toimisto ja postiosoite

Kankurinkatu 7, 00150 Helsinki  
Puhelin 050 342 2836  
Faksi (09) 633 603  
info@suomalainenpursiseura.fi  
www.suomalainenpursiseura.fi

### Kankurinkadun toimisto

on avoinna ti klo 17-19 ja to 10-14

### Pankkiyhteys:

FI54 1018 3000 0760 28  
Viitenumero on aina annettava  
maksettaessa.

## PURSI 2/2012 SISÄLTÖ

---

Pääkirjoitus . . . . .	4
Telakka tiedottaa . . . . .	5
Kevättalkoot 4.6. . . . .	5
Kokousuutisia . . . . .	6
Anneli Markovaara aloitti toimistonhoitajana . . . . .	7
SPS 100 vuotta 2013 . . . . .	8
Saari uutisia . . . . .	9
Buffetti auki Sirpiksessä . . . . .	9
Katsastus 2012 . . . . .	10
Sammutinhuolto . . . . .	11
Päijännepurjehduksen vuosikymmenet . . . . .	12
Canacen matka jatkuu II . . . . .	15
Tapahtumia 2012 . . . . .	31
Yhteysveneiden aikataulut . . . . .	32

---

### SPS:n uusia jäseniä:

Henri Havulinna  
Carl Blomqvist

*Tervetuloa joukkoon!*

---

*Kannen kuva:  
49er-lähtö Open Europeans 2011  
-kisoissa. Kuva Satu Lehesmaa.*

# Pääkirjoitus



Tämän vuoden kakkosnumerosta tulikin mukavan tukeva lehti. Uusi toimistonhoitaja Anneli Markovaara esittäytyy, ja mukana on monta muutakin ajankohtaista tiedonantoa ja ilmoitusta katsastus-, telakka- ja laituripaikkasioista sammutinhuoltoon ja yhteysveneen aikatauluihin. Myös lipunnosto ja kevättalkoot lähestyvät ja juhlavuosikin on taas vähän lähempänä, siitä muistuttaa juhlatuomikunnan tilannepäivitys sivulla 8.

Maaliskuun kevätkokouksessa käsiteltiin jäsenistöltä tullutta toivetta saada sutjakammin tietoa hallituksen päätöksistä. Tilannetta parantamaan verkkosivuillemme on alkuvuodesta perustettu *Kokousuutisia*-niminen alisivu sekä yhdistyksen että hallituksen kokouksiin liittyviä jäsentiedotteita varten. Sivulle löytää SPS-valikosta. Viime syys- ja kevätkokouksen tiedotteet ovat mukana myös lehdessä. Vuoden 2011 toimintakertomus julkaistaan tuttuun tapaan kesän alussa *Vuosikirjassa*.

Kaksi juttuamme liittyvät matka- ja kisapurjehdukseen, toinen isoilla, toinen vähän pienemmillä vesillä. Veikko Hautasen, Hanna-Marja Niemen ja *s/y Canacen* kaksivuotinen seikkailu jatkuu Kanarialta Karibialle ja uudelleen

Atlantin yli Azoreiden kautta Helsinkiin – matkaelämyksiä riittää myös lukijalle! Hannu Sarvanteen hauska yhteenveto Päijännepurjehduksesta sai puolestaan merivesipurjehtijankin kiinnostumaan Päijänteestä uudella tavalla: Kymijoessa mereen virtaavaa Päijänteen vettä lapsuuteni katselleena ja myöhemmin sitä saavikaupalla Helsingin vesijohdon kautta juoneena järvestä aukesi houkuttelevan purjehdusellinen puoli. Juttu syntyi kisan vuonna 2002 ilmestyneen 30-vuotishistoriikin innostamana, tänä vuonna Päijänteellä kisataan siis 40. kerran.

Tähän numeroon suunniteltu juttu Ahvenanmaan uusitusta merenkulkumuseosta jää tulevaisuuteen vasta kesän jälkeen, mutta toivottavasti sitäkin kiinnostavampana: museon uudistaneeseen suunnittelijakaartiin kuuluva *s/y Morganan* gastit Jussi on luvannut kertoa pakerruksesta kulissien takana. Museo avautuu huhtikuussa, joten kesällä Maarianhaminaan purjehtivat voivat käydä yli kahden vuoden jälkeen tutustumassa sen uutuuksiin.

*Mukavaa ja virkistävää kesää!*

*Pilvi Vainonen  
pilssi(ät)kolumbus.fi  
puh. 040 560 2889*

# Telakka tiedottaa:

## Vesillelaskut 2012

Vesillelaskut suoritetaan keskiviikkoiltaisina viikoilla 17–22. Laskupäiviä on siis 6 kpl ja veneitä lasketaan 15 kpl / ilta.

Muulloinkin paatin saa veteen sopimalla siitä erikseen ja varautumalla hinnaston mukaiseen lisämaksuun.

Lähemmät ohjeet ja laskulistat ilmestyvät hyvissä ajoin telakan ilmoitustaululle.

Alkavan kauden venepaikkalistan tulevat nettisivuille ja ilmoitustaululle ennen vesillelaskujen alkamista.

Laskuaikaa varatessa tulisi varmistaa, että vene myös tuolloin varmasti on laskukunnossa. Viime hetken peruutukset ovat harmillisia paitsi telakalle, myös toisille jäsenille.

## Laituripaikat uudistetaan

Aallonmurtajasataman poijukettingit uusitaan jäiden lähdeyttä. Samalla aallonmurta-

jan loppupään paikat levennetään 4,5-metriseksi.

Ykkösponttonin sisäpuolen 2,5 m paikat on levennetty 3,0-metriseksi. Paikkojen määrä vähenee kahdella.

Koska sataman kyseisen puolen poijut ovat seuran omia, niin kustannussyistä niitä ei kuitenkaan siirretä.

Telakan toimesta poijut on (jäältä katsottuna) numeroitu vastaamaan uusia levennettyjä paikkoja. Käytäntö sitten näyttää toimiiko. Alusten päälliköt sopikoot keskenään tarvittavista muutoksista poijujen ”hallintaan”. Kesän jälkeen arvioidaan mahdollisesti tarvittavat poijujen siirrot.

Venepaikkahinnasto on myös muutettu vastaamaan paremmin venepaikan leveyttä. Jatkossa venepaikat on hinnoiteltu puolen metrin välein 2,5 . . . 5,0 m.

*Jussi Auvinen  
telakkapäällikkö*



## KEVÄTTALKOOT 4.6.2012 klo 17

**Kesä alkaa taas SPS:n perinteisillä talkoilla Sirpalesaarella!**

**Tarjolla on mielenkiintoisia ja hauskoja tehtäviä Sirpalesaaren rakennusten ja järjestelmien edelleen kehittämiseksi.**

**Talkooväki palkitaan uurastuksesta maistuvalla ruoalla ja juomalla.**

**Tervetuloa!**

# KOKOUS- UUTISIA



## **Syysvuosikokous 28.11.2011** **Tieteiden talo, Helsinki**

Kokouksessa oli läsnä 36 SPS:n jäsentä. Puheenjohtajana toimi Heikki Rantanen. Kokouksessa käytiin vilkasta keskustelua, mutta vuoden 2012 toimintasuunnitelma ja budjetti hyväksyttiin yksimielisesti. Merkittävimmät menokohteet ovat vajan katon ja Tågholmenin laiturin uusinta sekä toivottavasti keväällä 2012 toteutuva viemäriremontti. Jäsen- ja liittymismaksut päätettiin pitää ennallaan.

SPS:n tulevaisuuden strategioihin hyväksyttiin ponsi, jonka mukaan dokumentin sisältöä kehitetään edelleen ja kehitystyösä kuullaan myös SPS:n jäseniä.

Kommodoriksi valittiin Heta Leppävuori ja varakommodoreiksi Ravil Asis ja Hanu-Ilari Nuotio. Valinnat olivat yksimielisiä.

Hallituksen muista jäsenistä äänestettiin: erovuoroiset Pilvi Vainonen ja Risto Kaario valittiin uudelleen. Uusina jäseninä hallitukseen valittiin Anne Sjöholm, Tuomas Aarnio ja Joel Kanervo.

Kokouksen päätteeksi jaettiin seuraavat palkinnot:

- Kommodori Heikkilän kiertopalkinto Veikko Hautaselle, jonka purjehdukselta Karibialle kertyi noin 11.000 nm,
- Torsten Janzon-palkinto Yrjö Buchertille,
- Toivo Sohlbergin palkinto kilpailulautakunnalle, palkinnon ottivat vastaan Satu Lehesmaa ja Joel Kanervo.

*Eero Mörä*

## **Kevätvuosikokous 26.3.2012** **Tieteiden talo, Helsinki**

Asialistalla olivat sääntöjen 12§:n mukaiset asiat. Läsnä oli 29 SPS:n jäsentä, puheenjohtajana toimi Olli Herva.

Vuoden 2011 toimintakertomus hyväksyttiin ja tilinpäätös vahvistettiin keskustelun jälkeen ilman muutoksia ja tili- ja vastuuvollisille myönnettiin vastuuvapaus.

Asialistalla oli myös jäsenistön taholta tullut ehdotus käsitellä hallituksen päätöksistä tiedottamista. Aiheesta käytiin vilkas keskustelu, jossa todettiin jäsenten toivovan entistä läpinäkyvämpää tiedotusta pitkän vuotta, mikä voisi myös lisätä kiinnostusta seuran toimintaan. Hallituksen taholta vastattiin, että seuran verkkosivuille on jo perustettu *Kokousuutisia*-niminen sivu, jolle on alettu toimittaa jäsentiedotteet sekä yhdistyksen että hallituksen kokouksista. Lisäksi tänä vuonna uusittaville verkkosivuille on mahdollista perustaa jäsensivusto, mitä kannatettiin.

*Pilvi Vainonen*

# Anneli Markovaara aloitti toimistonhoitajana

Kuulin Suomalaisen Pursiseuran toimistonhoitajan tehtävästä samaan aikaan, kun ryhdyin yrittäjäksi ja perustin mainostoimiston vanhemman poikani Mikon kanssa. Ajattelin, että oman toimiston hoitamisen ohella olisi mukavaa hoitaa myös SPS:n asioita. Jos oma yritys ottaa tuulta ja haukkaa reilummin aikaa, niin tuntuma merellisiin harrastuksiin säilyy varmasti SPS:n myötä.

Paljon on opittavaa, mutta olen jo päässyt hyvään alkuun. Tästä kiitokset kuuluvat ”emeritus” toimistonhoitajalle Kai Torvelle ystävällisestä perehdytyksestä sekä hallituksen jäsenille myönteisestä suhtautumisesta lukuisiin kysymyksiini.

Aloitin purjehdusharrastuksen viisivuotiaana gastina isäni veneessä kesämökkimme maisemissa Porvoon saaristossa. Kahdeksanvuotiaana olin kuulemma edistynyt niin hyvin, että ansaitsin ikioman Optimistijollan. Kesäiset optariseikkailut ovat lapsuuteni parhaita muistoja, mutta aikanaan kasvoin jollasta ulos ja purjehtiminen jäi tauolle.

Tavattuani nykyisen mieheni, ilmoitti isäni pilke silmäkulmassaan, että naimisiin en sitten mene sellaisen miehen kanssa, joka ei purjehtia osaa. Tätä ilmoitusta seurasi kutsu purjehdusretkelle Espoon saaristoon. Tuolla retkellä aviomiesehdokas Raimo hurautti täysin. Jo kahden viikon kuluttua meillä oli pikuruinen purjeverene ja lomakeula kohti Porvoon saaristoa.

Saatuani käsiini SPS:n historiikin, löysin sen sivuilta isoisäni veljen, joka aikanaan toimi seuran kommodorina ja satamapäällikönä. On siis mahdollista, että myös isäni ja enoni olivat silloin seuran jäseniä yhteisellä Folkkarillaan heidän muutettuaan Viipurista Helsinkiin opiskelemaan. Nämä ”juuret” sel-

viävät varmasti Sirpalesaaren arkistoiduista vanhoista jäsenluetteloista.

Olen viihtynyt Kankurinkadun toimistolla. Se on niin keskeisellä paikalla, että olen jo saanut työn merkeissä tutustua moneen jäseneseen. Silti odotan innolla toimiston muuttamista Sirpalesaaren upeisiin maisemiin ja sen myötä tutustumista laajemmin teihin kaikkiin.

Toivotan aurinkoista kevättä ja erinomaista veneilykautta!

*Nähdään Sirpiksessä!*

*Terveisin*

*Anne(li) Markovaara  
toimistonhoitaja*





# SPS 100 vuotta 2013

## Juttu juuri sinulta 100-vuotis-juhlaulkaisuun

Kun haluat kirjoittaa oman juttusi 100-vuotiaan SPS:n vuosien varrelta, noudata näitä ohjeistuksia:

### TEKSTI:

Kirjoita teksti ilman muotoilua (tyylimäärittelyjä), tavutuksia, sarkaimia tai rivinvaihtoja

**Tallennus:** RTF-muotoon

**Tyylit:** Kirjaintyylimäärittelyt erillisenä (PL, Kursiivi, Alleiviivaus, ym.) vain pakottavissa tapauksissa, ei runsaassa käytössä!

**Otsikot:** Mieluimmin korkeintaan neljä-viisi sanaa

**Väliotsikot:** Väiliriveillä

**Kappaleet:** Yhdellä rivinsiirrolla

### Merkkien määrä:

- Lyhyt hauska tai hurja muistelus esim. 500 merkkiä
- Pitempi tarina tai selvitys 1000–2000 merkkiä

Tekstiluskoina puoli liuskaa ja kaksi-kolme liuskaa.

### KUVAT:

**Tarkista kuvien käyttöoikeus, jos eivät ole omia otoksiasi.**

**Mukaan liitettävien sähköisessä muodossa olevien kuvien ja juttujen nimeäminen tapahtuu seuraavasti:**

- a) kuvat: KohteenSukunimi\_Etunimi\_1\_KuvaajanSukunimi\_Etunimi.jpg
- b) jutut: JutunNimi\_KirjoittajanNimi.rtf

**HUOM!** Laitathan jutun loppuun kuvatiedos-

tojen nimet, kuvatestit sekä seuraavat tiedot:

- Kuvatestit varsinaisen leipätekstin jälkeen
- Lähdetiedot, kuvan ottaja, henkilöt kuvassa
- Lähettäjä tiedot: nimesi, postiosoitteesi, puhelinnumerosi

### Paperikuvat:

Numeroi paperikuvat ja niitä vastaavat kuvatestit. Jos kuvassa on useita tunnistettavia henkilöitä, kuvasta otettuun valokopioon nimetyt henkilöt helpottavat nimien ja henkilöiden osumista oikeaan.

*Hannu Hillo*

*hannu.hillo(ät)elisanet.fi*

*0400 – 863 752*

*Notkotie 48 A, 00700 HELSINKI*

*Satu Lehesmaa*

*satu.lehesmaa(ät)peoplegroup.fi*

*040 – 765 9057*

*Ellipsikuja 9 E 31, 02210 ESPOO*

---

## Purjeiden kierrätys uniikkia 100-vuotisjuhlatuotetta varten

### Juhlatuote:

Uniikki SPS:lle suunniteltu ja tehty tuote

**Yhteistyössä:** Purjebägit

---

### Merkitse vajassa olevat purjeesi!

Vajan vintille on kertynyt runsaasti purjeita ja ne tulee nimetä (omistajan ja veneen nimi) kevättalkoisiin 4.6.2012 mennessä. Paras merkintätapa on reilun kokoinen vanerilappu, jollaisia toimitetaan vajaan keväällä vapaasti käytettäväksi. Merkitsemättömät purjeet otetaan kevättalkoissa kierrätysmateriaalikäyttöön.



Tee tilaa kellariin, vinttiin ja komeroon ja tuo vanhat purjeesi kierrätykseen: Dacron-purjeet ovat kierrätysominaisuuksiltaan vaila vertaansa. Kaikki muutkin kyllä käyvät – myös spinnut. Lisäksi 8–12 millinen köysi kelpaa kierrätykseen. Ohje siitä, mihin purjeet kerätään, tulee SPS:n verkkosivuille sekä ilmoitustauluille sesongin alkaessa.

Onko Sinulla idea, millainen veneilyyn sopiva kierrätystuote voisi olla?

Kuvaile tai piirrä tuoteideasi ja lähetä se Satulle kesäkuun 1. päivään mennessä – kiitti. Yhteystiedot löytyvät edeltä.

*Satu Lehesmaa*

*SPS:n 100-vuotisjuhlatuomikunnan puolesta*

## Saari uutisia:

# Tågikseen laiturin, Sirpikseen vessoja

Tågiholmenin uuden laiturin rakentaminen on aloitettu viime vuoden puolella. Tarkoitus on, että kauden 2012 alussa Tågiksessa on uusi laiturin. Työ on tilattu Jonassonin telakalta, siitä vastarannan naapurilta.

“Uusi vessa” seuran naisjäsenistön käyttöön avataan kevään aikana Sirpalesaaren toimiston eteiseen. Vessaan ei tule WC-kylt-

tiä johtuen ravintolan läheisyydestä. Informoikaa asiasta ystäviänne seurassa.

Sirpalesaaren rakennetaan myös talvessa kevään 2012 aikana, kun vajan kullalle laitetaan “puucee”, nykystandardien: kompostoiva tehokäymälä. Pieni puinen huone, jossa asiointi on mukavaa.

*Risto Kaario*

## Buffetti auki Sirpiksessä

Pääsiäisenä perjantaista maanantaihin  
sekä huhtikuussa lauantaisin ja sunnuntaisin klo 11–15.30

*Tervetuloa kisakansliaan lämmittelemään  
tai terassille nauttimaan kevätauringosta!*

Edelleen edulliset hinnat (käteisellä), esim.:

Kahvi ja leivonnainen yht. 2,5 €

Kahvi ja voileipä yht. 3 €

Grillimakkara 2 €

**MYNNISSÄ MYÖS:**  
**Lämmän SPS-pipo 12 €**  
**T-paita 15 €**  
(SPS-logo tai Sirpalesaari)

Tuotto menee kokonaisuudessaan SPS:n hyväksi.

**LÄMPIMÄSTI Tervetuloa!**

Nice

*PS. Nice on avoin ryhmä, johon toivotaan aina uusia ihmisiä.  
Kysy lisää buffettivuorossa olevalta tai anne.sjoholm(ät)welho.com.*

# KATSASTUS 2012

## Muistin virkistämiseksi muutamia perusasioita veneen katsastuksista:

Veneessä täytyy tehdä peruskatsastus aina-  
kin silloin, kun:

- edellisestä peruskatsastuksesta on kulu-  
nut viisi vuotta (ilmenee venetodistukses-  
ta)
- veneeseen on tehty merkittäviä raken-  
teellisiä muutoksia
- moottori on vaihdettu
- omistaja on vaihtunut
- vene rekisteröidään ensimmäistä kertaa  
seuraan

Peruskatsastus käsittää rungon ulko- ja si-  
säpuolisen tarkastuksen. Ulkopuolinen run-  
kokatsastus tehdään luonnollisesti silloin  
kun vene on maissa, ja katsastus suorite-  
taan loppuun veneen ollessa varustettuna  
vedessä.

Koska masto on katsastusta suoritetta-  
essa pystyssä, ei sitä voida perusteellisesti  
tarkastaa, joten sen tarkastaminen jää omis-  
tajan vastuulle. Masto kannattaa käydä läpi  
joka vuosi ennen nostoa, mutta tarkempi  
tarkastus on hyvä tehdä vähintään peruskat-  
sastussyklin mukaisesti eli joka viides vuo-  
si. Jos olet epävarma miten/mitä mastosta  
on syytä tarkastaa, voit pyytää katsastajaa  
avuksi ennen kuin nostat maston pystyyn.

Alla on lueteltu veneet, joilla runkokat-  
sastus on vuorossa tänä vuonna. Jos löydät  
veneesi listalta, ole hyvä ja ota yhteyttä alle-  
kirjoittaneeseen tai seuran muihin katsasta-  
jiin sopiaksesi miten runkokatsastus hoide-  
taan. Erityisesti toivon yhteydenottoa niiltä  
veneenomistajilta, joiden vene on telakoitu  
muualle kuin Sirpalesaareen, ja luonnollises-  
ti myös niiltä, joiden vene on vasta tulossa,  
uutena tai vaihdettuna, seuran rekisteriin!

## Peruskatsastus 2012:

### veneiden nimi

Aura  
Aurora  
Banana Split  
Canace  
Celia  
Cosa Nostra  
Deta 10  
Elli  
Emzia  
Finn Blue  
For Sail  
Henrietta  
Hii-O-Hoi  
Khululile  
Kiiski-hai  
Kikulilli  
Lilian  
Mereta IV  
Merialla  
Mytilus  
Pallas  
Phocoena  
Phrodie  
Ria  
Schön Rosmarin  
Teiju  
Tibi  
Vanilja  
Henriikka  
Nefer  
Tilda

### kipparin nimi

Hannu-Ilari Nuotio  
Juha Tolsa  
Timo Ojanperä  
Veikko Hautanen  
Risto Kauria  
Kai Kuusi  
Pekka Martikainen  
Toni Goltz  
Antti Aliklaavu  
Sisko Dau  
Jouni Puurtinen  
Anssi Peräkylä  
Esko Huuhka  
Kari Ainesranta  
Ilkka-Antti Hyvärinen  
Timo Jokinen  
Tapani Ilvessalo  
Pekka Taiminen  
Ari Sipinen  
Matti Purasjoki  
Kimmo Kuusela  
Mikael Jaatinen  
Toni Oja  
Severi Weckström  
Juhani Tapaninen  
Matti Sarvas  
Olli Svanbäck  
Risto Saarni  
Jorma Paasonen  
Antti Paatero  
Antti Paatero

Katsastuksen tarkoituksena on varmistaa,  
että veneesi on rakenteellisesti ja varusteiden  
osalta turvallinen käyttää. Katsastus  
keskeytetään, jos välittömästi turvallisuus-  
teen vaikuttavat varusteet eivät ole kunnos-  
sa. Tällaisia varusteita ovat raketit, soihdut,  
sammuttimet ja kulkuvalot. Samoin voidaan  
menetellä, jos veneestä tai varusteista löytyy

useita pienempiä puutteita. Seuran sääntöjen mukaan uusintakatsastuksesta peritään uusi maksu.

Katsastusillat ovat vanhaan tapaan tiistai ja torstai touko-kesäkuussa. Katsastukset aloitetaan tiistaina **15.5.2012**. Mikäli haluat katsastaa veneesi ennen tätä, ota yhteyttä suoraan katsastajaan. Yhteystiedot löytyvät SPS:n kotisivuilta.

Viimeinen katsastuspäivä on tiistai **19.6.2012**. Tämän jälkeen katsastetaan ainoastaan ne veneet, joiden omistajilla on erittäin pätevä syy myöhästymiseen. Tästä on kuitenkin sovittava katsastajien kanssa hyvissä ajoin ennen viimeistä virallista katsastuspäivää. Myöhässä katsastetuilta veneiltä peritään hallituksen päätöksen mukaisesti korotettu maksu.

**Katsastuksen sujuvuuden varmistamiseksi huolehdiathan, että vaadittavat varusteet ovat hyvin esillä esim. kajuutan pöydällä.**

### **Led-polttimoiden käyttö kulkuvaloissa:**

Led-polttimoiden käyttö hyväksytään vain niissä kulkuvaloissa, jotka on suunniteltu käytettäväksi led-polttimoiden kanssa. Jos suunnittelet kulkuvalojesi polttimoiden vaihtamista ledeihin, varmista maahantuojalta/valmistajalta että kulkuvalosi on suunniteltu toimivan myös ledien kanssa.

Muistathan, että seuran lippua saa käyttää vain katsastetussa veneessä. Lisäksi katsastamattomalta veneeltä peritään korotetut laiturij- ja telakointimaksut. Kilpailuihin saa osallistua vain katsastetulla veneellä.

*Toivotan kaikille suotuisia tuulia purjehduskaudelle 2012!*

*Matti Latvalahti  
katsastuspäällikkö*



**Lauantaina 5.5 klo 10-13**

**Tuttu paikka: Cafe Caruselin takana.**

**8€ / sammutin (käteisellä)**

**Myynnissä myös uusia uusia sammuttimia, peitteitä ym.**

# **Sammutinhuolto**

**Nice ja Lohjan sammutinhuolto**

Hannu Sarvanne

# Lainauksia ja vähän asiaakin kirjasta Päijännepurjehduksen vuosikymmenet – riemua ja tuskaa (2002)

*Kaikille ei tulisi mieleen purjehtia kilpaa kapeikkoisessa juomavesi-säiliössä satojen veneiden voimin. (Timo Nurmilaukas)*

## **Päijännepurjehdus – purjehtijoiden tilaus**

Ratkaiseva aloite syntyi, kuinkas muuten, saunassa Ruskapurjehduksen jälkeen syksyllä 1972. Päijänteen kolme pursiseuraa LPS, PPS ja HeiPS ryhtyivät toimeen ja ensimmäinen purjehdus järjestettiin kesällä 1973. Siihen ilmoittautui 37 venettä, ja siitä lähtien venemäärä lisääntyi joka vuosi.

## **Juotavan hyvä Päijänne**

Päijänteen vesi vaihtuu noin 2,5 kertaa vuodessa. Valtaosa eli noin 240 m<sup>3</sup>/s virtaa Kymen kautta mereen, 20 m<sup>3</sup>/s haihtuu ilmaan ja noin 2,5 m<sup>3</sup>/s virtaa tunnelia pitkin Helsingin alueelle juomavedeksi. Päijänteen korkeus merenpinnasta on 78 metriä. Kun lasketaan tältä korkeudelta putoavan edellä mainitun virtaaman energian teho, saadaan 1000 MW, joka on suuruusluokaltaan atomivoimalaitoksen teho.

## **Lainauksia kirjasta**

- Eräälle meripurjehtijalle tuli jano ja hän pyysi juotavaa. Hänelle heitettiin muki ja kehoitettiin koukkaamaan sieltä keulan ulkopuolelta. Epäilevän maistelun jälkeen hän innostui juomaan monta kupillista ja kehui Päijänteen veden suurenmoiseksi. Kaverin nimi oli – Johannes Koroma.
- Kannelta ja istumalaatikon pohjalta kaapatuilla rakeilla jäähdytetty, kevyt neu-

voa-antava ginigroggi terästi miehistön ja kipparin lopputaistoihin.

- Maaliliinan toisena päänä oli äyräällä oleva puhelinpylväs ja toinen pää sijaitsi pyykkilaiturilla.
- Vierailevasta Soling-veneestä, jonka purjehdus näytti holtittomalta, viittoitiin hätäisesti, kuului jo avunhuutoja, sillä veneen ohjaajaksi joutunut Marilyn Monroen kaksoisolento oli sokkitilassa ja huusi apua, kun ukkospuuska heitelti Solingia ilman ohjausta vaarallisena miehistölleen ja ympäristölleen. Veneestä nostettiin kauhuissaan oleva Venus, sekä kaksi sisävesille eksynyttä urhoa, jotka helteinen päivä ja matkaeväät olivat uuvuttaneet. Kaikille kolmelle yhteistä oli, ettei kellään ollut yllään rihman kiertämää. Tuuli oli vienyt veneestä vaatteet. Myöhemmin ilmeni, että blondi oli herrojen venettä kuljettaneen kuljetusliikkeen autonkuljettaja, joka oli ensi kertaa purjeveneessä korvaamassa pois jäänyttä kolmatta miestä. Olivat riisuuntuneet ennen sillan alitusta viihdyttääkseen katsojia.
- Purjehtijat syyttivät kynttilöitä veneittänsä takakansille tuulenilmajaisjoiksi, jolloin syntyi eräänlainen Päijänteen kesän Lucia-juhla.
- Oli ihme, että suurilta haavereilta vältyttiin, kun noin 80 venettä tuli sillan alle kovaa vauhtia lähes yhtä aikaa tukkinippulautan kanssa.

- Kymmenkunta venettä ajoi kiville.
- Poliisipartio ohjaili lossin liikennettä, jota kilpailua ei häirittäisi.
- Teimme sumussa käännöksen aina kun puussa laulavan pajulinnun hentoinen ääni tuntui kuuluvan liian läheltä.
- Kyselimme rantasaunan laiturilla katselevilta salmen syvyyttä.
- Meidän piti kallistaa venettä lähes 30 astetta mahtuaksemme sillan alta.
- Onneksi olin ottanut mukaan sota-aikaisen kompassin.
- Veneet jouduttiin kiinnittämään täytekanakseen.
- Markku komensi naisistoaan: "Tytöt, rinat reelingille!" Kuinka ollakaan, olimme pian veneenmitan edellä.
- Naisveneeseen gastin nimi: "Miksei jääty kotiin nukkumaan!" (30 tuntia Päijänteellä kevytveneellä).
- "Etsikää oma kivi, tämä on jo meidän!"
- "Käännä pois, tuo kivikko on jo varattu!"
- Lightning-venettä vedettiin rantakärryllä masto pystyssä, jolloin masto oli osunut ilmajohtoon ja koko setu pimeni.
- Harkimo: "Leena jatsaa ja minä olen Päijänteellä".
- Harkimon gastin nimi Aake Kalliala: "Voi että tällainen amme voi kulkea näin lujaa!" Melges 24 -veneellä oli tällöin nopeutta yli 20 solmua. Aakekin sai palkinnoksi ruorin ja laittoi sen pihakodan seinälle. Ovat siinä grillivieraat ihmetelleet, millä eväillä Aake on sen ansainnut.
- Lightning-veneeseen purjehdus hylättiin ja syynä oli se, että oli saatu ulkopuolista apua. Tosiasiassa kyse oli siitä, että kaatumistilanteessa katsojavene oli poiminut merikartan ja palautti sen.
- Kipparikokouksen sääprofeetta sanoi lopuksi: "Niin tilannehan on sellainen, että sieltä voi tulla ihan mitä tahansa. Niin kuin yleensä Päijänteellä tulee!"

- Eräs vene ohitti maalin pimeässä väärältä puolelta ja väitti, että maali oli väärässä paikassa. Tilanne oli sen, että vene purjehti loiston valkoisella sektorilla kun taas maali oli värillisellä sektorilla.
- Eivät kaikki, joilla on silmät auki, ole hereillä.
- Kahdesta vaihtoehdosta yleensä epätoivottu toteutuu.
- Tiukassa paikassa päätä heti itse ja neuvottele jälkeensä.
- Hieno luovisää. Raikas ukkoskuuro Tehinselällä.

### **Ilmoittautuneiden veneiden vuosittaisia lukumääriä**

1973	37
1980	207
1985	243
1990	244
1995	163
2000	139

### **Päijännepurjehduksen sää**

Yleisin tuulensuunta on etelästä, seuraavana pohjoisesta, sen jälkeen kaakosta tai luoteesta, harvemmin koillisesta tai lounaasta. Vuosittain keskimääräinen tuulennopeus ensimmäisenä päivänä klo 14–16 on ollut 4,7 m/s. Useana vuonna kisan aikana on tullut "kesäukkonen" puuskieneen ja rankkasateineen.

### **Veneistä**

Alkuvuosina veneet olivat suhteellisen pieniä, kuten Joe 17 ja Fokka 72, jotka olivat noin 17-jalkaisia. H-veneet olivat ylivoimaisesti yleisin luokka, ja sen jälkeen Hait ja Lightningit. Vuodesta 1977 alkoi tulla Finn 26:ia ja muita sen kokoisia veneitä. 1983 tuli ensimmäisiä 29–33-jalkaisia veneitä, 1985 tulivat ensimmäiset 36–39-jalkaiset ja vuonna 1988 ensimmäiset 40-jalkaiset veneet. Vuonna 1989 tuli nopea 41-jalkainen, joka voitti kuusi kertaa peräkkäin Päijänneruo-

rin. Vuonna 1995 tämän voittoputken katkaisi Harry Harkimon isoa jolla muistuttava Melges 24, joka liu'ussa saavutti yli 20 solmun nopeuksia. Vuonna 1996 lähdössä oli jo kolme Melges 24 -venettä ja vuonna 2001 viisi, jotka sijoituivat joka vuosi kärjen tuntumaan.

H-veneet pysyivät koko ajan yleisimpänä luokkana. Vuoden 1993 jälkeen ei pieniä, noin 17-jalkaisia enää osallistunut, eikä vuoden 1998 jälkeen Lightning-veneitä ole otettu mukaan.

### **Tasointusmenetelmät eri tyyppiveneille**

Päijännepurjehdukselle on hyvin vaikea laatia oikeudenmukaista tasointusjärjestelmää, koska olosuhteet yleensä muuttuvat paljon kisan aikana. Vuoteen 1988 asti sovellettiin Scandicap-tasointusta, joka on "aikaa matkalle" -menetelmä ja sopii periaatteessa paremmin vaihteleville tuulille. Se oli liian

yksinkertainen eikä kyennyt ottamaan huomioon rungon muotoja ja eväköitä. Uudet veneet olivat 5–10% nopeampia kuin vanhat, vaikka mittaluku oli sama. Siitä luovuttiin ja otettiin käyttöön LYS-menetelmä, joka on "aikaa ajalle" -menetelmä. Tällöin tuli ongelmaksi kisan aikana vaihtelevat tuulivoimakkuudet. Jos tyynessä veneet olivat paikallaan, niin pienet veneet saivat hyvityssekunteja siltä ajalta vaikkei edes purjehdittu. Tämän vuoksi kehitettiin tasointusyhtälö:

$$t \text{ tas} = t \text{ purj} + 765(1-1/\text{LYS})d$$

jossa LYS on veneen LYS-kerroin, d on radan pituus mailleissa ja t tas on tasointusaika sekunneissa. Jotta tämä toimisi paremmin, niin veneet jaettiin kuuteen LYS-luokkaan, jolloin kunkin luokan LYS-kerroinalueet pienenevät, ja saatiin luokassa olevat veneet paremmin vertailukelpoisiksi.

*Hannu Sarvanne  
puh. 040 – 845 2180*

## **Päijännepurjehduksen vuosikymmenet – riemua ja tuskaa**

*Toim. Pentti Pesari, Urpo Keskinen, Jukka Leinonen ja Ilkka Lilja.  
Lahden Purjehdusseura ja Jyväskylän Veneseura, 2002.*

**Vuosittain heinäkuussa järjestettävä Päijännepurjehdus on yksi suurimmista sisävesien purjehdustahtumista. Se on myös suurimpia köliveneiden purjehduskilpailuja Suomessa mm. Helsinki Tallinna Racen ohella, ja mukana on aina suuri joukko myös perhe- ja retkipurjehtijoita. 64 mailin rata kulkee Korpilahdelta Padasjoelle ja kisa sisältää niin isojen sisävesiselkien ylittämistä kuin kaapeissa salmissa puikkelemista.**

**Kisan verkkosivut ovat osoitteessa:  
<http://pajannepurjehdus.fi/>.**



*Kuva Vesa T. Lilja.*

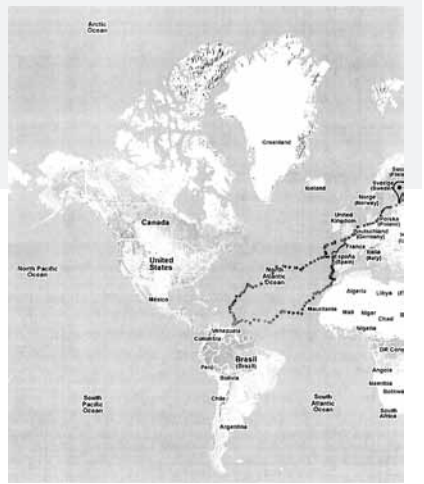
# Matkakertomus

Veikko Hautanen

## CANACEN MATKA JATKUU

### ATLANTIN YLITYS

22.12.2010 on alkamassa kipparin kolmas ja messitytön ensimmäinen Atlantin ylitys. Puoliltapäivin irroitamme köydet San Sebastianin satamasta, jossa La Gomeralla tutuksi tulleet lukuisat ystävät ovat meitä saattamassa ja hyvän matkan toivotuksia huudellaan laiturilta ja eri veneistä. Tunnelma on poikkeuksellisen koskettava ja erittäin lämmin, eikä sitä voi edes sanoin oikein kuvata. Ennustettu aluksi varsin voimakaskin W-NW tuuli ei paljasta itseään ensimmäisten mailien aikana. Olemme liian lähellä La Gomeran korkeita vuoria, jotka tehokkaasti estävät todellisen tuulen (tuulta luvattu 20-30 solmua W-NW) ilmaantumisen. Sen sijaan saamme niskaamme eri suunnilta hetkittäin puhaltavia epämääräisiä puuskia, jotka eivät meitä juuri kuljeta haluttuun suuntaan. Kerta heitolla kaikki kuitenkin muuttuu ja nopeasti voimistunut, nyt esteettömästi mereltä puhaltava tuuli, pääsee yllättämään meidät pahasti. Olemme reivanneet ison purjeen sääennusteiden vuoksi, mutta rullagenoa on täysin auki ja se kallistaa venettä. Aallot lyövät kannelle ja sinne tulee kiire, sillä siellä lepää vielä, tosin hyvin koilatuihin, useimmat parhaat kiinnitysköytemme. Kovalla työllä ja suolavettä pärskien saamme köysisavotan hoidettua mutta tällä kertaa meri otti omansa. Olemme kahta mereen huuhtoutunutta köysinippua köyhempiä, mutta kysymys on kuitenkin vain materiasta.



S/y Canacen shiptrack-reittipisteet.

Alamme vähitellen taas tottua merielämään ja syytä onkin, sillä tätä lajia on tiedossa viikkokausiksi. Olemme saaneet kunnan startin ja tuulen suosiollisesta suunnasta. Voimakas ja riittävän kauan jatkunut tuuli on kuitenkin ehtinyt nostattaa merenkäynnin melkoiseksi. Tästä syystä vene keinahtelee siinä määrin, että aina urhea ja sisukas messityttö joutuu toistamiseen tällä matkalla meritautiin kouriin. Atlantin ylityksemme ei ole alkanut aivan parhaissa merkeissä vaikka matka jouduinkin. Pimeys laskeutuu ja ensimmäinen yö Atlantilta tekee tuloaan. Tuuliperäsin ei tunnu reagoivan totutulla tavalla yrityksiin korjata kurssia. Kippari tutkii tilannetta ja huomaa yllätykseksensä sen, että tuuliperäsimen meressä oleva ja ohjaamisesta keskeisesti huolehtiva lapa on irronnut kiinnitysnivelestään ja kelluu hyödyttömänä merenpinnassa. Vene kulki tuossa vaiheessa täysin ilman tuuliperäsimen ohjausta, mutta pitkistä kölistään ja tarkoista purjesäädöistä johtuen kuitenkin lähes oikeaa kurssia. Kun tuuliperäsimen ohjauslapaa ei muutamasta yrityksestä huolimatta saatu enää luotettavasti lukittua, oli pikaisesti päätettävä jatko toimista. Atlantin ylitys kahden hengen miehistöllä ilman tuuliperäsintä ei houkutelut.

Kap Verdelle voisimme toki purjehtia vajaan viikossa ja saada siellä tuuliperäsin kuntoon. Sokerina pohjalla oli kuitenkin oikealla kädellämme vielä selvästi havaittavissa oleva Kanariansaarten lounaisin saari, El Hierro. Tutkimme satamakirjoista siellä olevat mahdolliset satamapaikat ja päädyimme valitsemaan seuraavaksi satamaksemme Restingan, joka sijaitsee El Hierron eteläkärjessä, noin 3–4 tunnin matkan päässä. Aamun jo sarastaessa saavumme koneella ja purjeilla puskiensa osin vastaisessa tuulessa Puerto de la Restingan. Vielä rakenteilla oleva marina tarjosi meille voimakkaasti virtaavasta vedestä huolimatta pienen hapuilun jälkeä kiinnityspaikan, ja saatoimme hetken huokaista. Atlantin ylityksemme ensimmäiset 16–18 tuntia tarjosivat hieman draamatiikkaa ja rantautumisen El Hierrolle. Vaihtoehtoja ei kuitenkaan ollut, sillä tuuliperäsin oli saatava kuntoon. Harmittamaan jäi kuitenkin vauhdikkaan matkanteon yllättävä katkeaminen ja tämän pakollisen pysähdyksen aiheuttama arviolta 200–300 mailin ”menetyt” matkanteossa. Lohdutauduimme vanhaan viisauteen vedoten toteamalla, että jos jokin menettää, voi tilalle saada muuta vielä parempaa. Koska rantaan tulo El Hierrolle oli ajoittunut aamuun ja Jouluku oli sanonnan mukaisesti jo ovelta, aikaa veneen vaatimille toimenpiteille oli vähän. Aivan marinan vieressä oli telakka, jonne saimme sovittua veneen noston kahdeksi tunniksi. Travel lift nosti *Canacen* sen verran irti merestä, että pääsimme operoimaan tuuliperäsimen kanssa. Varasista löysimme etsimämme ja saimme pian korjattua tuuliperäsimen vaihtamalla tuuliperäsimen lavan nostamisen mahdollistavan nivelen alkuperäisosalla, joka lukitsee peräsimen ala-asentoon. Alle kahdesa tunnissa *Canace* lipui jälleen mereen ja oli valmis ottamaan vastaan täällä Joulun, kuten tietysti mekin. El Hierro tarjoaa erinomaisen telakan edullisine hintoineen (esim. travel-liftin palvelut maksoivat meille 120 euroa). Marina on kehittymässä ja paikka varmasti houkuttelee purjehtijoita enemmänkin jatkossa, ellei saaren kupeessa ärhentelevä

tulivuoriesiintymä muuta saaren kohtaloa.

Tapaamme aatonaattona sattumalta tanskalaisen Stigin ja hänen chileiläisen vaimonsa Nancyn, jotka ovat asuneet Suomessa Tohmajärvellä jo 10 vuotta. Suomesta ja suomalaisista ihastunut, talvisin juuri El Hierrolla lomaileva pariskunta, kutsuu meidät huoneistoonsa aattoaamuna aami-aiselle. Sen jälkeen teemme Stigin ja Nancyn kanssa heidän autollaan pitkän saarikierroksen emmekä lainkaan ihmettele, miksi isäntämme ovat valinneet El Hierron tyyssijakseen vuodesta toiseen. Jos La Gomera oli kaikkea muuta kuin turistirsä, ottaa El Hierro tässä suhteessa kiistatta kuitenkin kärki- paikan. Kiire on kaikonnut saarelta ja se näkyy myös ihmisten levollisuutena. Saarella on poikkeuksellista charmia ja meille tämä pakollinen pysähdys oli kaikesta huolimatta positiivinen kokemus.

Jouluateria nautitaan *Canacen* salongissa, tavanomaisesta poikkeavassa ympäristössä, tähtitaivaan alla. Nautimme Joulun rauhasta, vaikka ajatuksiin on jo hiipinyt lähtö Atlantilte Joulupäivänä.

## **EI HIERRO – BARBADOS (25.12.2011–17.01.2012, 23 vrk 11 t) 2720 mailia**

El Hierro, Euroopan lounaisin kolkka jätetään Joulupäivänä kello 12.30. Alkaa Atlantin ylitys jo toistamiseen muutaman päivän sisällä. Stig ja Nancy heiluttavat pyyhkeitään huoneistonsa lähellä olevalta parvekkeelta ja ilmassa on jälleen lähdön tuntua. Harjoitusmatka El Hierrolle oli kuitenkin onnenpotku ja saldo jäi vahvasti plusmerkkiseksi. Tutustuimme hienoon ja hiljaiseen El Hierroon ja pidimme näkemästämme ja kokemastamme. Stig ja Nancy tekivät meihin lähtemättömän vaikutuksen vieraanvaraisuudellaan ja olemuksellaan ja mikä ehkä tärkeintä, saimme tuuliperäsimen korjattua ja vakuutimme sen kyvystä huolehtia ohjauksesta Atlantin ylityksen aikana ja sen jälkeenkin.

Tuuli puhaltaa lähdön hetkellä jälleen W-NW ja tälläkin kertaa varsin voimakkaasti. Saammekin lentävän lähdön ja El Hier-





*Pasaatituulen viетävänä Atlantilla.*

ro erkanee meistä vauhdilla. Tämä joululahjamme on tarkoitettu näköjään nautittavaksi nimenomaan Jouluna ja päivän päättyessä olemme jo lähes tyvenessä ja saatamme vielä havaita etäältä El Hierron valot. Korkeapaineen keskus on liian lähellä meitä ja sen myötä alkaa loppujen lopuksi useamman päivän jatkuva tyvenen tai hyvin heikkotuu-lisen sään jakso. Ensimmäinen yö Atlantilla otetaan vastaan tällä kertaa leppoisassa säässä ja hyvin kevyen tuulenvireen pitäessä veneen vain vaivojen liikkeessä. Kirkas tähtitaivas valaisee uskomattoman paljon ja tähtiloisto stimuloi ja antaa energiaa yövahdissa olijal-le. Olosuhteet helpottavat pääsemistä vähitellen kiinni merielämän rytmiin ja auttavat löytämään sopivan tasapainon riittävän unen, aterioinnin ja muun tekemisen kesken. Omaksumme nopeasti systeemin, jonka mukaisesti kippari huolehtii vahtivuorosta keskimäärin 22–03 välisen ajan. Messityttö jatkaa tästä aamu kahdeksaan ja päivällä on tilaisuus paikata mahdollisesti kertynyttä univelkaa pikku torkuilla. Näin saamme tarjottua kummallekin hyvinkin riittävän 4–5 tunnin mittaisen yhtäjaksoisen yöunen ja tunnemme alusta asti olevamme unen saannin suhteen suorastaan etuoikeutetussa asemassa, ottaen kuitenkin huomioon sen, että purjehdimme kaksistaan. Keskeinen elementti tämän jo aiemmin hyväksi

koetun unisysteemin toteutamisessa on se, että Aries-tuuliperäsimme tekee valittamatta 24-tuntista työpäivää, säässä kuin säässä, ja juuri siten kuin olemme sen säätäneet. Saadessaan kerran päivässä rattaisiinsa hivenen öljyä, suostuu mainittu kapistus ilman soraääniä jatkamaan sopimustaan saattaa *Canace* Atlantin toiselle puolelle. Tuuliperäsimen taianomaisten liikkeiden ja tuulilavan elois-an heilahtelun seuraaminen on antoisaa, ja myös yövahdin eräs tapa syventyä miet-teisiinsä ja saada aika mukavasti kulumaan.

Sen lisäksi, että olemme alusta alkaen saaneet riittävästi nukutuksi, on ruokahuoltoimme toiminut myös erinomaisesti. Tästä lankeaa kiitos yksinomaan messityttö-le, joka on vastannut ruuan hankinnasta ja vastaa myös ruoan laitosta. Syömme pääsääntöisesti 1–2 lämmintä maistuvaa ateriaa päivässä. Täydennämme ravintoa tuoreilla hedelmillä ja vihanneksilla, jotka riittävät lähes koko Atlantin ylityksen ajan. Ensimmäisiä purjehduspäiviä lukuun ottamatta, pasaatituulen vähitellen lähestyessä ja alkessa voimistua, muuttuu meri kuoppaisemmaksi ja aallot usean metrin korkuisiksi. Aal-lokossa välillä voimakkaastikin keinuvasta veneestä huolimatta messityttö piti tinkimättömästi huolta siitä, että ateriahuolto toimi päivittäin suunnitellusti ja moitteettomasti.

Teemme alusta vaivalloisesti matkaa ja maileja saamme kasatuksi ensimmäisen kuuden vuorokauden aikana ainoastaan 460, ja tästäkin 20 tuntia konevoimalla taittaen. Hidas vauhti ja välillä lähes tyyni meri antavat meille mahdollisuuden tarkkail-la ympärillämme avautuvaa ulappaa, ja näh-dä sen elämää ainakin jossain määrin. Delfii-

niit ovat tavan takaa seuranamme ja voimme havaita niiden seuraavan meitä jopa yöllä, lipuessamme mitättömässä tuulen vireessä eteenpäin vain parin solmun nopeudella. Nostamme ahkerasti genaakkeria ja vältämme näin tarpeettoman moottorilla ajamisen. Toisaalta nämä purjeharjoitukset ovat hyvää liikuntaa sekä mukavaa ajankulua. Poikkeuksen muodostaa kuitenkin genaakkerin fallin tarttuminen kiinni tutkaheijastimeen, minkä seurauksena kipparin piti kiivetä pimeässä mastoon ylemmän saalingin tasolle tilanteen korjaamiseksi. Erään kerran genaakkerin nosto jää kesken, sillä veneen perästä kuuluu valtava loiskahdus. Näemme noin 10-metrinen valaan nousevan pintaan aivan veneen lähellä. Istuinlaatikko tuntuu tässä tilanteessa ainoalta järkevältä ja myös turvalliselta paikalta, sillä valas jää uimaan *Canacen* vanaveteen, ehkäpä puoleksi tunniksi, sukeltaen välillä pahaenteisesti jopa aivan läheltä juuri kunnostettua ja paljon mainostettua tuuliperäsintämme. Valas kaikkoaa lopulta ja on aika viedä genaakkerin nosto päätökseen.

Teemme lukuisia laivahavaintoja ensimmäisen purjehdusviikon aikana, mutta vain yhden seuraavan runsaan kahden viikon aikana. Purjehvehavaintoja teemme ainoastaan yhden ja senkin Kanarian saarten lähellä. Laivojen havaitseminen myös ilman AIS:a, joka meillä tosin on päällä koko ajan, onnistuu hyvin, sillä taivas on lähes alinomaa kirkas päivin öin. Tästä muodostaa kuitenkin poikkeuksen Atlantin ylityksemme loppuosa, jolloin onneksi lyhytkestoisten sade- ja ukkoskuurojen (squalls) esiintymistiheys kasvaa, mikä heikentää toki myös liikkeellä mahdollisesti olevien laivojen havainnointia.

Noin viikon purjehduksen jälkeen alamme vähitellen aistia muutoksen säässä olevan käsillä. Korkeapaineen keskuksen siirtyessä purjehduksen myötä vähitellen etäämmälle, ottaa pasaati tilaa itselleen ja alkaa lähettää ensimmäisiä tuulenvireitä suunasta NE-E. Olemme haltioissamme katsellessamme tämän tuulisysteemin heräämistä henkiin ja haluamme jäädä sen

vangiksi. Jos Azorien korkeapaine oletusten ja myös SSB:itä saatujen tuoreimpien sääkarttojen perusteella, pysyisi paikallaan, olisi tiedossamme avotuulipurjehdusta pasaatituulen työntämänä kenties pitkäksikin aikaa. Tässä vaiheessa on purjehdusta kuitenkin vielä jatkettava kohti etelää vaikka määränpäämme on pikemminkin lännessä. Purjehdusmatilla riittävästi etelään pyrimme varmistamaan sen, että pääsemme tarpeeksi syvälle pasaatituulen ytimeen, jotta oikeasta suunnasta puhaltavaa tuulta riittäisi. Ottamalla tässä vaiheessa kurssin liian aikaisin kohti Barbadosa, voisimme uudelleen päätyä heikomman tuulen alueelle ja jopa tyveneen.

Uuden Vuoden maljat kohotetaan merellä juhlatunnelmissa hieman vielä Kap Verden pohjoispuolella. Pasaatituuli on ottanut meidät omakseen ja meno on pitkästä aikaa taas vauhdikasta. Olemme turvallisuussyistä laskeneet ison purjeen kokonaan ja tarkoituksemme on purjehdus tästä eteenpäin Atlantin yli yksinomaan mesaanipurjeella sekä lähinnä genoalla, avustaen tarpeen vaatiessa genaakkerilla. Näin purjehtiessamme istuinlaatikko on täysin vapaa eikä missään vaiheessa tarvitse varoa esim. vahinkoijippiä. Mainitun seikan merkitys korostuu erityisesti yöllä, jolloin istuinlaatikossa kyyhöttävän vahdin on vaikeampi ottaa huomioon esimerkiksi merenkäynnin vaikutusta. Joshuan ketsiriki osoittaa erinomaisuutensa jälleen, ja vene purjehtii tällä purjehdistelmällä tasapainoisesti ja hyvällä nopeudella.

Otamme valokuvia Kap Verden läntisimmistä saarista 5–10 mailin etäisyydeltä aurion juuri laskiessa, ja teemme 90 asteen käännöksen kohti Barbadosa. Takana runsas kahdeksan vuorokautta merellä oloa El Hierron jälkeen ja GPS näyttää matkan pituuden ei haittaa ja adrenaliini virtaa suonissa, päästyämme lopultakin todellisen purjehduksen makuun. Koko purjehduksen ajan tästä eteenpäin olemme vankasti kiinni pasaatituudessa, joka puhaltaa päiväkausia 20–30 solmun nopeudella ja sen myötä aallokko kasvaa. Purjehdimme hivenen

sivumyötäistä, purjehdistelmästä johtuen, ja saamme näin ”leikkaamalla” pidettyä yllä hyvän nopeuden ja vene kulkee erittäin tasapainoisesti. Kuutena peräkkäisenä päivänä keskinopeus on 155 mailia / vrk. Parhaimpana vuorokautena matkaa taitettiin 167 mailia. Surffatessamme alas aaltoja nopeus oli usein 10 solmun tuntumassa ja tällä purjehdusosuudella mittasimme ”huippunopeudeksi” juuri näissä tilanteissa yli 13 solmua. Koska emme tarkoituksellisesti purjehtineet suoraan kohti määränpäättä, ei todellinen matka Barbadoselle lyhentynyt aivan samaa tahtia. Keskeistä purjehduksessamme oli kuitenkin saada aikaan mahdollisimman turvallinen ja toimiva kokonaisuus, joka säästäisi veneen miehistöä. Katsomme onnistuneemme tässä taktiikassamme hyvin, ja tunsimme usein olevamme veneessä vain kansimatkustajia, vailla sen suurempaa huolta niin kurssinpidosta, kuin oikeastaan mistään muustakaan seikasta.

Tähän sopii Barbadoselle saapuessamme kokemamme tuntemus, jonka mukaan olisimme saman tien voineet jatkaa matkaa jonnekin eteenpäin vielä monta päivää.

Jo La Gomeralla tutustuimme muutamaa amerikkalaiseen purjehtijaan, jotka olivat aktiivisesti vuosikausia purjehtiessaan, kouliutuneet taitaviksi radioamatööreiksi, mikä lisenssi heille useilla olikin. Heidän kautta saimme kutsun liittyä mukaan SSB-rinkiin, nimeltä Rum Runners Net. Tämän päivittäiseen, SSB:n välityksellä tapahtuvaan radiopuhelinyhteyteen perustuvan netin keskeinen funktio oli turvallisuus. Sen lisäksi tärkeätä oli toki purjehtijoiden kommunikointi keskenään muistakin asioista, mutta tietystä priorisoidussa järjestyksessä: hätätilanteet, tekniset ongelmat, minkä jälkeen kukin venekunta ilmoitti vuorollaan sijaintinsa, tuuli- ja sää ym. selkeästi purjehdusolosuhteisiin liittyvänä informaationa. Aloitimme säännönmukaisesti varsinaisen päiväohjelman avaamalla SSB:n taajuudella 8131 khz, ja kuuntelemalla klo 10.00 UTC alkavaa Rum Runnersin Netistä kantautuvaa



*Purjehdusta Karibialla.*

hyvän huomenen toivotusta kulloinkin päivystysvuorossa olevalta ”netcontrollerilta”.

Kuuntelemme Rum Runners Netin kautta intensiivisesti erilaisia viestejä ja etenkin rikkoutuneet autopilotit tuntuivat aiheuttaneen monelle purjehtijalle ongelmia. Kuulemme myös erään katamaraanin menettäneen toisen peräsimensä. Mahtavaa on myös puhua tuttujen purjehtijoiden kanssa keskellä Atlanttia ja vaihtaa kuulumisia. Osa keskusteluun osallistuneista veneistä oli jo ehtinyt Atlantin toiselle puolelle ja saimme kuulla terveisiä aina Panamasta asti. Tälle vapaalle keskustelulle on varattu aikaa runsaasti keskeisten turvallisuus- ym. aiheiden tultua käsitellyiksi.

Yhteyksiä pidämme sähköpostitse muun muassa hollantilaiseen *S/y Emman* kippariin Bartiin, joka perheineen talvehtii veneessään Portugalin Lagosissa. Säätietien saloihin vihkiytynyt Bart loihitti meille muutaman kerran laajemman sääkatsauksen ja välittää tuoreimmat kuulumiset Algarvesta.

Sen lisäksi, että monet rutiinit mukavalla tavalla kattavat päivän, jää paljon aikaa, etenkin yövuorossa, pohdiskella elämän suuria ja vähän pienempiäkin kysymyksiä. Luonto puhuttelee meitä ainutlaatuisella ta-

valla tällä pitkällä matkalla ja nautimme purjehduksesta suunnattomasti.

Viimeisten vuorokausien aikana trooppisille alueille tyypillinen sääilmiö, nopeastikin nousevat mutta lyhytkestoiset sade- ja ukkoskuurot (squall) tekevät tuloaan. Taivas tummuu ja synkät pilvet lähestyvät. Olemme valppaina, sillä aikaa genoan reivaamiseen ei aina ole kovin paljon. Arvioimme tuulen nousseen näiden kuurojen aikana parhaimmillaan 30–40 solmun tuntumaan. Suuri Albatrossia muistuttava lintu kaartelee muutaman päivän aikana aamuisin veneemme lähistöllä. Alamme olla maan tuntumassa. ”Maata näkyvissä” huutaa Messityttö. Lähes samanaikaisesti tummat sadepilvet peittävät jälleen maiseman ja Barbadosin etäinen siluetti katoa näköpiiristämme. Se ei vähennä iloamme ja tunnettamme siitä, että olemme onnistuneet toisaalta hyvin navigoinnissa, toisaalta tehneet turvallisesti matkaa El Hierrolta asti, välillä sangen vaativisakin tuuli- ja meriolosuhteissa.

Kierrämme Barbadosin eteläkärjen riittävän kaukaa, ja navigoimme tarkasti riutoista johtuen. Klo 23.30 kiinnitymme tullilaituriin ja hoidamme muodollisuudet. Seuraavana aamuna siirrymme Carlisle Baylle, missä monet muutkin Atlantin ylittäjät ovat ankkurissa. Meidät vastaanottaa kilpikonna, valkoinen hiekkaranta ja kristallinkirkas vesi.

## BARBADOS

Barbadoselle halusimme tulla aivan ensimmäiseksi, vaikka tuuli vei meitä paremmin kohti pohjoisempia Länsi-Intian saaria. Tänä on vaivalloista purjehtia muilta saarilta, Barbadosin sijaitessa idässä kauempana Atlantilla. Rommistaan, sokeristaan, upeista rannoistaan, letkeästä menostaan ja ystäväillisyydestään tunnettu, nykyisin itsenäinen Barbados on kuulunut aiemmin Englannille. Saarta kutsutaankin Pikku Englanniksi, pääkielen ollessa englanti. Olemme ankkurissa 100 metrin päässä hiekkarannasta, aivan pääkaupungin Bridgetownin kupeessa ja meillä on vaivaton matka maihin. Jollalla

liikkumista helpotti merkittävästi kalastajaveljesten Rodney ja Rudolphin ja ystävänä Keithin spontaanisti tarjoama apu jollamme moottorin kunnostamiseksi. Tämän operaation myötä saimme samalla myös lähemmin tutustua näihin saaren asukkaisiin. *Canacen* istuinlaatikossa jutustelun päätteeksi kolmikko halusi näyttää meille saartaan, ja sovimmekin saarikierroksesta heidän opastuksellaan.

Kierrämme saarta isäntiemme autolla ja pysähdymme katselemaan maisemia ja ottamaan valokuvia. Useiden pysähdysten tarkoituksena on esitellä meille paikallista luontoa: syötäviä kasveja ja marjoja, lintuja ja veden eläviä. Saamme nähdä huikeita paikkoja ja henkeäsalpaavia maisemia, erityisesti saaren pohjois- ja itäosissa. Muun muassa maailmankuulu surffaajien kokoontumispaikka Bathsheba sijaitsee juuri saaren itärannalla, missä valtavat Atlantin aallot päivästä toiseen iskeytyvät rantahietikolle, luoden erinomaiset edellytykset tämän lajin harrastamiselle. Päivä päätetään yhteiseen illalliseen, minkä jälkeen meidät vielä saatetaan *Canaceen*.

Ilahdumme eräänä aamuna herätessämme, kun havaitsimme jo La Gomeralla tutuksi tulneiden ranskalaisten Martinen ja Andre'n *S/y Pydgen* olevan ankkurissa lähellämme. Istumme iltaa *Canacessa* ja vaihdamme kuulumisia. Seuraavana päivänä saamme ystäviltemme illalliskutsun rantahietikolla sijaitsevaan Lobster Alive -nimiseen ravintolaan. Tunnelma on lämmin, vaikka merivesi kastelikin Hannan jollalla rantauduttaessa. Sen seurauksena messityttö piipahti vielä veneellä sonnustautumassa uuteen juhla-kolttuun, jättäen *Canaceen* myös kastuneen kännykän odottamaan parempaa huomista.

2 viikkoa Barbadosella on vierähtänyt ja on aika suunnata katse kohti uusia saaria. Valintamme on hieman etelämpänä sijaitseva *Grenada*, jonne on matkaa runsas 140 mailia. Matkaan voidaan kuitenkin päästä vasta tullimuodollisuuksien jälkeen. Maksamme 2 viikon oleskelusta saarella 100 Barbadosin dollaria (= 50 US-dolla-

ria). Perimätiedon mukaan hyvä tapa edellyttää lisäksi parin viinapullon toimittamista viranomaisille uloskirjautumisen yhteydessä. Emme tuota pettymystä viranomaisille ja saamme luvan olla ankkurissa vielä seuraavaan aamuun saakka.

## **BARBADOS – GRENADA (31.1.-1.2.) 147 mailia**

Lähtöpäivä siirtyy, kun herätessämme huomaamme jollan kadonneen. Teemme laajan kaaroksen merelle ja etsimme tuloksetta jollaa. Vaihtoehtoja on kaksi, joko varas vei jollan tai huonosti sidottu kiinnitysköysi on auennut. Teemme rikosilmoituksen ja sen myötä kippiari kiertää poliisin kyydissä pitkin rantoja jollaa etsien. Kierros on tehokas, ja kohta kaikki tietävät jollamme katoamisesta. Iltapäivällä saamme kuulla kalastusaluksen löytäneen jollan 10 mailiin päästä rannasta. Kalastajat toimittavat jollan rannikkovartiostolle, ja saavat meiltä palkkionsa. Olemme onnekkaita, ja jollan lisäksi saamme Jumalan siunausta näiltä kristityiltä kalastajilta, jotka aikovat lahjoittaa saamansa palkkion kirkkolleen.

Purjehdus Grenadalle palauttaa taas mieleen Atlantin ylityksen. Edelleenkin passaati puhalttaa navakasti ja aallokko on voimakasta. Näille alueille tyypilliset sade- ja ukkoskuurot ovat lisääntymään päin ja saamme niistä osamme. Aamuyön tunteina saavutamme koko matkamme eteläisimmän pisteen GPS:n näyttäessä selvästi alle 12 astetta pohjoista leveyttä. Auringon ollessa jo korkealla saamme maahavainnon, ja pian navigoimme sisään Prickly Bayle kapeaa sektoria pitkin, lähellä olevia riuttoja varoen. Kymmenet purret monesta eri maasta ovat ankkurissa suojaisessa poukamassa, jonne ainoastaan harva maininki enää avomereltä ulottuu. Hoidamme jälleen tullimuodollisuudet ja jääme ensimmäiseksi yöksi laituriin polttoaineen sekä juomaveden täydentämiseksi ja suodaksemme akuille annoksen maasähköä. Varaukseton ensivaikutelma Grenadasta: maisemat hen-

keäsalpaavat, tunnelma ”cool”. Grenada, jota myös maustesaaressa (the isle of Spice) kutsutaan on mausteiden lisäksi tunnettu, vihreydestään, sademetsistään, vesiputouksistaan, kukkaloistostaan ja ystävällisistä ihmisistään.

Saamme saarella helposti ajan kulumaan, sillä nähtävää riittää. Toisaalta pelkääntään veneessä olo ja telakalla liikkuminen, on riittävän nautinnollista puuhaa. Täyden palvelun marina telakointimahdollisuksiin tekee paikasta suosittua, ja tänne voi jättää veneensä hurrikaanikaudenkin ajaksi varsin huolettomasti. Tosin vuonna 2004 hurrikaani Ivan tuhosi 90 % saaren rakennuksista, ja jälki marinassakin oli tuhoisaa. Saaren pääkaupunkiin St. Georgesiin piipahtamme usein, käyttäen kulkupeliniä suosittua maxitaksia. Näissä täyteen ahdetuissa pikkubusseissa on tunnelmaa, ja jännitystäkin riittää, sillä useat kuljettajat kaahaavat rallikuskien lailla pitkin kujia. 20.000 asukkaan St. Georgesissa elämä sykii kiihkeänä, ja kieltämättä valkoihoinen erottuu yön mustasta tiheästä ihmisvirrasta, joka soljuu pitkin pääkaupungin katuja ja kujia.

Osallistumme muutaman ruotsalaisen ja yhden englantilaisen venekunnan kanssa Grenadan 37. itsenäisyyspäiväjuhliin urheilustadionilla. Saamme usean tunnin ajan seurata loistokkaita esityksiä, ja kokea tämän pienen saarivaltion voimakkaan kansallistunteen.

Teemme myös saarikierroksen Portugalin Lagosissa tapaamiemme suomalaisten purjehtijoiden Kurtin ja Sinikan kanssa. Kuljettajaltamme Arnoldilta saamme tarkkan selostuksen eri nähtävyyksistä ja saaren vaihteista. Näemme vesiputouksia, sademetsiä, mausteviljelmiä, muskottipähkinätehtaan yms. Maisemat ovat upeita ja kukkaloisto valtavaa, mikä johtuu saaren suuresta sademäärästä. Ollessamme lähtöpuuhissa tarkoituksin siirtyä veneellä St. Georgesiin puuttuu kohtalo peliin. Englantilaisten ystävimmme 30 tonnia painava teräketti on sekin lähdössä, mutta moottorin käsittelyssä tapahtuneen virheen vuoksi alus syöksyy mei-

tä kohti. Kuin ihmeen kaupalla vältämme ve-  
neiden törmäämisen toisiinsa ja suuremmat  
vahingot. Mesaanimastomme kaksi staagia  
kuitenkin vaurioituvat rytäkässä, ja niiden  
vaihtaminen uusiin viivästyttää lähtöämme  
usealla päivällä. Emme pane pahaksemme  
pientä viivettä, sillä saamme edelleen nauttia  
ankkurissa olon ihanuudesta. Samalla meille  
tarjoutuu tilaisuus myös testata juuri hankki-  
miamme pintasukellusvälineitä.

## KARIBIAN MUITA SAARIA

Jätämme Grenadan hieman haikein mielin ja  
suuntaamme keulan kohti Grenadalle kuu-  
luvaa 7000 asukkaan *Carriacouta*. Mainittu  
saari on ensimmäinen *Grenadiinien* lukui-  
sista saarista ja erittäin suosittu purjehtijoi-  
den keskuudessa sekä kuuluisa myös taita-  
vista merimiehistään ja laivanrakentajistaan.  
Saari on säilyttänyt omaleimaisuutensa,  
osittain ehkä siksi, että massaturismi ei ole  
päässyt saarta pilaamaan. Ankkuroimme Ty-  
rell Baylle lukuisien pursien joukkoon. Suo-  
jaisen ankkuripaikan suosion ymmärtää hy-  
vin valkoista hiekkarantaa ja turkoosia vettä  
katsellessa. Teemme myös täällä saarikier-  
roksen, nyt ruotsalaisten purjehtijoiden Rit-  
van ja Bengtin kanssa. Saarella kotieläimet  
kulkevat vapaina, ja autokuskimme Simon  
niitä parhaansa mukaan väistelee. Kapeat  
ja kuoppaiset tiet kiemurtelevat metsien  
ja kylien kautta, ja lähes aina näkyy jossain  
joko Atlantti tai Karibian meri. Kiertoajelun  
päätteeksi Simon toimittaa meille vielä hum-  
merin, jota yhdessä ruotsalaisten kanssa il-  
lalla herkuttelemme. Täällä tapaamme jäl-  
leen ruotsalaisen sisarveneeseen *S/y Maryn*  
ja myös Joshuan tunnistaneen englantilai-  
sen 71-vuotiaan, lähes koko ikänsä purje-  
veneessä asuneen, purjehtijalegendan Paul  
Johnsonin, joka on ylittänyt Atlantin liki 40  
kertaa. *S/y Mary* suuntaa tapaamisemme  
jälkeen keulansa kohti Panamaa, me kohti  
pohjoisempia Grenadiineja ja Paul Johnson  
jatkaa elämäänsä onnellisena veneessään  
*S/y Cherubissa* jääden saarelle. Myös sak-  
salainen saarelle purjehdustensa päätteeksi

pysyvästi asumaan jäänyt Uwe on mainitse-  
misen arvoinen tuttavuus. Tämä metallimie-  
henä itsensä elättävä partasuu omistaa  
myös Joshuan, ja on siitä syystä kiinnostanut  
myös meidän huomion.

*St. Vincentin Grenadiineille* kuuluva  
*Union Island* sijaitsee lähellä Carriacouta,  
ja otaksumme helposti purjehtivamme sin-  
ne muutamassa tunnissa. Lähtöhetkeä ei  
voi huonommin ajoittaa, sillä juuri irtaantu-  
essamme Tyrell Bayltä saamme niskaamme  
rankat sadekuurot, sekä sangen kovan lähes  
vastaisen tuulen. Viisas olisi palannut ankku-  
riin, mutta arvokkuutemme ei antanut myö-  
den. Saimme niskaamme vettä sekä me-  
restä että taivaalta, huonon näkyvyyden  
pakottaessa myös suureen tarkkuuteen na-  
vigoinnissa. Myös Union Islandin keskus jäi  
tällä erää saavuttamatta ja heitimme ankku-  
rin suojaisten lahden poukamaan muutaman  
mailin päässä pääkaupungista Cliftonista.  
Tullimuodollisuuksien jälkeen lahjoitamme  
pienen summan rahaa saaren hurrikaanira-  
hastoon ja ymmärrämme hyvin tämän kerä-  
yksen merkityksen. Siirrymme riuttojen reu-  
nustamalle suojaiselle ankkuripaikalle. Pian  
meitä tulee värikkäällä veneellään tervehti-  
mään Boat-poika (Boat Boy) Skipper, tarjo-  
ten palvelujaan. Skipperiltä voisi ostaa mm.  
vettä, jäätä, leipää, kalaa, hummereita, polt-  
toainetta ym. Tunnemme olevamme para-  
tiisissa vaikka Union Island pienen lähellä  
satamaa olevan lentokenttänsä vuoksi ei  
täysin luonnonkeidas olekaan.

Siirrymme muutamien mailien päässä  
olevalle *Mayreaulle*, jonne pääsee yksin-  
omaan veneellä tai yhteysaluksella. Tällä  
saarella on vain vähän asukkaita, muutamia  
kauppoja sekä hotelli. Mittavat hiekkarannat  
sekä oivalliset poukamot houkuttelevat ve-  
neilijöitä, mutta tungosta ei ole. Tällä upealla  
saarella aika on pysähtynyt. Saaren ainoan  
tien varrella kohtaamme iloisen poikajoukon,  
joka kauppaa meille näkinkenkiä. Teemme  
ostokset ja palaamme veneelle. Jälleen yksi  
unohtumaton päivä on takana ja katselem-  
me tähtitaivasta sametinpehmeän iltatuulen  
viilentäessä ilmaa juuri sopivasti.

Tällä alueella toinen toistaan hohtokkaammat saaret sijaitsevat lähellä toisiaan, mikä tekee siirtymisen paikasta toiseen yleensä helpoksi. Maailmankuulu kansallispuisto **Tobaco Cays** on aivan kiven heiton päässä Mayreausta.

Pujottelemme henkeämme haukkoen sisään riuttojen reunustaman saariryhmän keskiöön ja laskemme ankkurin. On kuin olisimme suuressa uima-altaassa, jossa ympäröivät riutat pitävät merenkäynnin loitolta. Näiden asumattomien saarien ja riuttojen suojassa voi tutkia vedenalaista maailmaa ja vaikka uida kilpikonniin kanssa. Saarilla on paljon erilaista elämää. Mielenkiintoinen tuttavuus on iguaani.

Saamme hyvän purjehduksen Tobaco Caysilta kohti **Bequiaa** ja ankkuroimme Port Elisabethin edustalle Admiralty Baylle. Ensimmäisenä aamuna herätessämme koemme ikävän yllätyksen, kun ankkuri ei pitänytkaan ja tömähdämme toisen veneen kylkeen. Selviämme onneksi pelkällä säikähdyksellä ja vaihdamme ankkuripaikkaa. Pelastuksen toi aikoinaan karkuteilläkin ollut jollamme, joka nyt urheasti asetui veneiden väliin, vahingot estäen.

*Tobaco Cays.*

Bequiaa on meille kehuttu ja moni pitää sitä Karibian helmenä. Tutustumme tähän helmeen lähemmin jälleen ruotsalaisten ystäviemme Ritvan ja Bengtin kanssa. Istumme jeepin lavalla ja kierrämme koko saaren ympäri. Vierailimme myös paikassa, missä suojellaan kilpikonnia. Saari on todellakin helmi.

Purjehdus jatkuu verkkaisesti kohti pohjoista. **St. Lucian** eteläosissa kiinnitymme poijuun Soufrieren pikkukylän edustalle vuorensienämän kupeeseen ja ihailimme aurinگون laskiessa kuuluisia yli 700 metrin korkeuteen edessämme kohoavia Pitoneita (Gros Piton ja Petit Piton). Palaamme St. Luciaan suojaiselle Rodney Baylle, piipahdettuamme välillä **Martiniquella** noutamassa vieraamme, Hannan tyttären Jarnan ja kumpaninsa Timon. Kiipeämme täällä merihistoriallisesti merkittäville Pigeon Islandin kukkuloille ja ihailimme sieltä avautuvaa Atlanttia sekä Karibian merta. Pohjoisessa siintää Ranskalle kuuluva Martinique, jonne asetumme muutamaksi päiväksi. Le Marin, Martiniquen keskeisin ja suurin purjehdussatama on aluksi tukikohtamme. Lähdemme kuitenkin kernaasti pois täyden tuntuista marinas-



ta ja pian laskemme ankkurin Grande Anses d'Arletin edustalle. Ristimme tämän hiekkarantojen reunustaman lahden kilpikonnalahdeksi, koska täällä niitä tuntui riittävän. Täydellinen vastakohta pienen matkan päässä sijaitsevalle, lievästi Eurooppaa muistuttavalle Le Marinin purjehduskeskukselle.

Vieraamme lähtevät ja tilalle tulevat toiset. Puerto de Moganissa tapaamamme englantilaispariskunta Susie ja Paul tulevat piipahtamaan luonamme. 65-vuotias Paul on purjehtinut yksin Atlantin yli veneellään *S/y Altairilla* ja jatkaa purjehdusta täällä yhdessä vaimonsa kanssa. Tapaamme täällä myös toisen yksinpurjehtijan, jo Lissabonissa tutuksi tulleen ranskalaisen Jedin, joka purjehtii 6-metrisellä veneellä. Jed oli ollut epäonninen ja hänen veneensä ruori oli vaurioitunut merenkäynnissä 2 päivää Kap Verdeltä lähdön jälkeen. Hätäruorin viritellyt sisukas Jed saapui Martiniquelle 32 päivää kestäneen varsin rankan purjehduksen jälkeen.

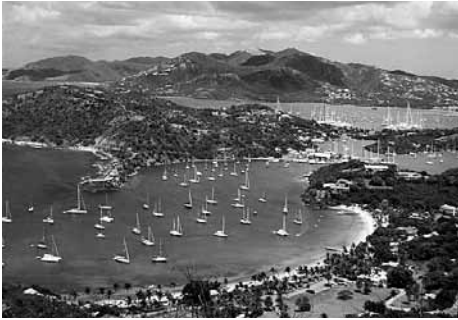
Runsaan 50 mailin etappi Martiniquelta *Dominicalle* tehdään reippaassa tuulesa ja aika ajoin aallokko kasvaa melkoiseksi, tuulen päästessä puhaltamaan vapaasti Atlantilta. Olemme Pikku Antillien taitekohdassa, missä saaret kääntyvät enemmän kohti luodetta. Windward-saaret jäävät taaksemme ja Leeward-saaret ovat edessämme ja niistä poimimme mieleisemme. Koko Karibian alue on valtava ja täällä riittää purjehtimista ja katsottavaa vuosikausiksi. Tämän havainnon teimme jo varhaisessa vaiheessa, ja olemme koettaneet keskittyä joihinkin saariin, jättäen suosiolla tutustumisen muihin saariin seuraavaan kertaan.

Laskemme ankkurin Prince Rupert Bayle saaren luoteisosassa. Meidät ottaa vastaan vene, jonka kyljessä lukee "Cobra". Cobra kuuluu yrittäjäverkostoon nimeltään "PAYS", jonka tarkoituksena on varmistaa venelijöiden turvallisuus ja järjestää luontoretkiä ym. nähtävyyksiä. Täällä olemme siis Cobran suojeluksessa. Dominica on luonnostaan, sademetsistään, vesiputouksistaan ja mm. kuumista lähteistään tunnettu

ja täällä voisi samoilla viikkoja saaren ihmisiin tutustuen. Perehdyimme lähialueen luontonahtävyyksiin ja kuljemme rantakatua pitkin ihmisten elämää ja oloa seuraten. Näemme köyhyyttä ja todella vaatimattomia-kin asuinoloja. Ihmiset ovat täälläkin kuitenkin ystävällisiä ja hymy on usein herkässä. Cobra vie meidät veneellään sademetsän uumeniin pitkin Indian-jokea. Aamun aikaisina tunteina näemme luonnon heräävän ja erilaisten lintujen, rapujen, kalojen, iguaani- en yms. aloittelevan aamutoimiaan. Väistelemme joen ylle taipuvia oksia, ihaillemme kukkaloistoa ja kuuntelemme lintujen kutsuhuutoja. PAYS järjestää myös toisenlaisia elämyksiä, ja olemme läsnä sunnuntai-ilan hiekkarannalla pidettävissä grilli-juhliissa, nauttien hyvästä ruuasta, juomista, musiikista, tanssimisesta ja muiden purjehtijoiden tapaamisesta.

Voimme haukata vain palan sieltä toisen täältä. Tällä ajatuksella lähestymme myös Ranskalle kuuluvaa *Guadeloupea*. Kuten Martinique myös Guadeloupe on niin iso, että sen perinpohjaiseen koluamiseen meni viikkoja. Valitsemme kuitenkin päältä pari makupalaa. *Les Saintesin* Guadeloupelle kuuluvat saaret on nähtävä ja niitä on meille suosittu. Ankkuroimme 10 metrin syvyyteen pääsaarella sijaitsevan Bourg de Saintesin edustan suojaiseen lahteen. Vesi on niin kirkasta, että pohja näkyy selvästi. Pieni hyvin hoidettu kaupunki meren äärellä on suorastaan idylli ja rantabulevardi sykkii elämää. Nousemme korkealle vuorelle, missä sijaitsee Napoleonin linnoitus museoineen. Museossa saa hyvin käsityksen alueen merihistoriasta ja linnoitukselta aukeaa upea näkymä saaren eri osiin. Täällä oltuaan ei välttämättä kaipaa Guadeloupen vilkkaampiin keskuksiin. Jatkamekin omaa luontopolkuamme ja suuntaamme keulan Guadeloupen luoteisosassa sijaitsevalle Deshaiesin lahdelle. Illansuussa, hienon purjehduspäivän jälkeen laskemme ankkurin kivenheiton päähän rannasta. Täälläkin kilpikonnat ottavat meidät vastaan ja edessämme aukeaa viehättävä Deshaiesin pikkukylä, johon seu-





*Edessä Antigua ja English Harbour.*

raavana päivänä tutustumme. Täällä pääsemme näkemään myös luonnontieteellisen puutarhan ihmeitä, muun muassa erilaisia trooppisia kasveja ja puita sekä Karibian alueelta että muualta maailmasta.

Kirjaamme itsemme ulos Deshaiesista ja otamme kurssin 42 mailin päässä sijaitsevalle **Antigualle**. Edessä piti olla vaivatton siirtyminen saarelta toiselle, mutta yllätymme tuulen voimasta. Sadekuurojen myötä tuuli on muuttunut puuskaiseksi ja joudumme reivaamaan tuntuvasti. Kytkemme tuuliperäsimen ja kaivaudumme sprayhoodin suojiin kuivina pysyäksemme. Balsamia haavoille toi se, että *Canace* puski lievässä hankavas- taisessa eteenpäin kuin juna noin 7 solmun keskinopeudella. Antiguan English Harbour on pian edessämme ja tuttu mies ajaa yllät- täen jollalla meitä vastaan. Viimeksi näimme englantilaisen Chrisin La Gomeralla ja pu- huimme hänen kanssaan Atlantin ylityksen aikana SSB:n välityksellä. Jälleen näkemi- sen riemua. Täällä on myös *S/y Altairin* Susie ja Paul ankkurissa. Tavatessamme heidät myöhemmin tiedustelee Susie, että emme- kö olleet kuulleet kovasta tuulesta varoitta- nutta sää tiedotusta lähtiessämme purjehti- maan kohti Antiguaa. Vastaus oli kielteinen. Olemme huikean hienossa ja historiallisessa paikassa. Antigua tarjoaa English Harbou- rin lisäksi vieläkin suojojaisempia poukamia ja täällä kyllä pärjää hurrikaanikaudellakin. Asetumme ankkuriin vain 30 metrin päähän valkoisesta hiekkarannasta 3 metrin syvyy-

teen. Chrisin kanssa vietämme aikaa riutoilla snorklaten ja hän kutsuu meidät merenkulun ja rommin perinteitä vaalivan yhteisön, Royal Navy Tot Club of Antigua and Barbuda, ta- paamiseen. Kokoonnumme 50 hengen jou- kolla juhlavassa tilassa Nelson's Dockyar- dilla, muodostamme piirin ja kuuntelemme tarinoita meritaisteluista ja voitoista. Lopuksi kohotamme rommilasimme ja juomme mal- jan pohjaan. Ilta vierähtää rattoisasti tässä arvokkaassa seurassa. Kiipeämme eräänä päivä Shirley-Hights -nimiselle näköalapai- kalle, mistä aukeaa upea näkymä saariyh- män eri osiin. Täällä on myös sunnuntai-iltai- sin grillijuhla musiikin tahdittamana. Olemme luonnollisesti paikalla ja kuuntelemme halti- oissamme steelbandin mahtavaa esitystä.

Antigua tarjoaa meille vielä mahdollisuu- den nähdä läheltä maailman suurimpia pur- jeveneitä, vuotuisen purjehdustapahtuman (Antigua Racing Week) ollessa käsillä. Klas- siset toinen toistaan tyylikkäämmät puupur- ret täyttävät sataman ja joukossa on myös uudemman ajan megapursia, joista suurim- man pituus on yli 80 metriä. Jätämme tämän loiston kuitenkin pian taaksemme ja suun- taamme keulan kohti **St-Barthia**. Heitämme vielä jäähyväiset Susielle ja Paulille ja sovim- me pitävämme SSB:n kautta yhteyttä Pauliin Atlantin ylityksen aikana. Paul aloittaa mat- kansa kohti Eurooppaa Antigualta, ja jonkin verran ennen meitä.

Purjehdimme aiemmin Ruotsille kuu- luvalle St-Barthille yön yli olemattomas- sa tuulessa, välillä moottorilla hieman aut- taen. Vasta aivan lopussa reippaampi tuuli täyttää purjeet, ja saavumme illansuussa vauhdikkaasti Gustavian sataman edustal- le. Haemme ankkuripaikkaa täynnä pursia olevalta lahdelta. Kohta meille viittoillaan ja kehotetaan ottamaan lähellä oleva poi- ju käyttöömmme. Ranskalainen 61-jalkaista Swania perheineen purjehtiva Max saapui jollalla luoksemme toivottaen lämpimäs- ti tervetulleeksi saarelle. Kävi ilmi, että Max oli aikoinaan omistanut Joshuan ja sillä pal- jon purjehtinut. Nykyisin Max asui perhei- neen vuoden ympäri veneessään ja pur-

jehti kerran vuodessa visiitille Ranskaan, jonka jälkeen keula suunnattiin taas kohti Karibiaa. Useita poijuja omistava Max tun-  
tui olevan saaren kanta-asukas ja hänellä oli kontakteja moneen suuntaan. Nykyisin Ranskalle kuuluva saari oli ennen tunnettu mm. köyhyydestään, veneenrakennustai-  
doistaan ja salakuljetuksesta. Nykyisin St-Barthin edustalla on loistojahteja, saaren ollessa varakkaiden ja kuuluisien ihmisten suosima paikka. Ystävystyimme Maxiin ja hänen perheeseensä viettäen aikaa yhdes-  
sä. Max jakoi aulisti neuvojaan Atlantin yli-  
tykseen liittyen, olihan hänelle takanaan pal-  
jon purjehduskokemusta perustuen mm. yli 30 Atlantin ylitykseen. St-Barth teki meihin vaikutuksen pienen kokonsa ja rauhallisuus-  
tensa vuoksi.

Max esitti toivomuksen, että lähtisimme paluumatkalle Eurooppaan juuri St-Barthilta ja hän olisi halunnut saattaa meidät matkaan ja auttaa veneen varustelussa ja bunkraamisessa. Max oli valmis myös antamaan neuvoja Atlantin ylitykseen liittyen, olihan hänellä takanaan paljon purjehduskokemusta perustuen mm. yli 30 Atlantin ylitykseen. Olimme kuitenkin tehneet päätöksemme lähteä paluumatkalle hieman pohjoisempana sijaitsevalta *Saint-Martinilta*.

Sekä Ranskalle että Hollannille kuuluva Saint-Martin sijaitsee mielestämme optimaalisesti paluumatkaamme ajatellen, koska tarkoituksenamme on purjehtia suoraan ensin Azoreille. Ankkuroimme Marigot Bayle pariiksi päiväksi ja siirryimme sieltä Fort Louisin marinaan. Marinassa on lukuisia veneitä samoissa puuhissa kuin mekin, monilla suuntana Azorit. Teemme valmistelevia toimia edessä olevaa 3–4 viikon mittaista valtameripurjehdusta varten. Hanna korjaa genoaan, saamme varaosat Englannista ja toiletin sen myötä korjattua. Myös hella pistetään osiin ja saadaan tämän jälkeen toimimaan upeasti. Vettä, polttoainetta ja sapsuskaa hankitaan riittävästi. Tätä harjoiteltiin jo Kanariansaarilla ja nyt homma käy. Lataamme myös omia akkujamme ja teemme vapuna-  
aattona matkan hollantilaiselle puolelle seu-

raamaan Karnevaaleja. Löydämme myös upean hiekkarannan pienen patikkamatkan päästä ja nautimme voidessamme vielä viimeisiä kertoja pulahtaa lämpöiseen, puhtaanseen ja täysin kirkkaaseen veteen. Vähitellen katse on kuitenkin suunnattava merelle ja todettava kaikella olevan aikansa.

Saamme täälläkin uusia ystäviä ja mm. tanskalaiseen Jesperiin ja Dortheen pidämme yhteyttä vieläkin. Myös heillä on suunta-  
na Azorit ja Horta. Saint-Martinilla on useita ruotsalaisia, norjalaisia ja tanskalaisia veneitä. Nämä pohjoismaalaiset kokoontuvat muutaman kerran ja sopivat järjestelystä, jossa SSB:n välityksellä veneet ovat yhteydessä keskusveneeseen päivittäin. Menemme mukaan tähän Skandinaviska nädet-nimiseen verkostoon, joka periaatteiltaan vastaa Rum Runners Nettiiä, mihin on aiemmin viitattu. Köydet irtoavat lähipäivinä, ja sääennusteiden mukaan edessä on vastaista tuulta ainakin ensimmäisten vuoro-  
kausi-  
en ajaksi.

## **ATLANTIN YLITYS SAINT-MARTIN - AZORIT (HORTA) 26 vrk 6 t (2185 mailia)**

Tällä purjehdusosuudella on kyettävä tekemään oikeat reitinvalinnat, jotta päästäisiin optimaalisesti eteenpäin pohjoisempien matalapaineiden ja lähinnä Azorien vahvan korkeapaineen välimaastossa. Reitinvalintamme ei vie perille aivan lyhintä reittiä, mutta varsin suoraviivaisesti kohti Azoreita kuitenkin. Pohjoisemmaksi on silti päästävää, jotta matalapaineiden suotuista vaikutus alkaisi tuntua, eikä ajauduttaisi heikkoon tuuleen tai jopa tyveneeseen, purjehtimalla aluksi liiaksi itään. Seuraamme sään kehitystä SSB:n välityksellä ja olemalla yhteydessä päivittäin kanssapurjehtijoihin Skandinaviska nät:n kautta. Hyvä ystävämme Bart on talkoissa mukana ja lähettää meille muutaman kerran laajemman ja todella asiantuntevan sääkat-  
sauksen Euroopan puolelta Lagosista. Myös kauempana Atlantilla jo purjehtivaan Pauliin päivittäin pidettävän radiopuhelinyhteyden



*Karnevaalit Saint-Martinilla.*

kautta pääsemme perille sään kehityksestä hieman edempänä Atlantilla, ja toki myös vaihdamme muuten kuulumisia. Kohtalainen NE-E-tuuli saattelee meidät matkaan ja aloitamme pitkän kahden vuorokauden mittaisen halssin kohti pohjoista. Vähitellen vauhti hiipuu ja ajautumme lopulta lähes tyveneen. Teemme matkaa moottoria käyttäen jonkin aikaa, jolloin myös kohtaamme ruotsalaisen *S/y Atinellon*. Olemme lähes tyvenessä Atlantin mainingeissa ja vaihdamme kuulumisia reelingin yli. Myös *S/y Atinello* on kolmen muun veneen ohella pienemmässä meidän vetämässä SSB-ringissä, ja päivisin klo 14 olemme yhteydessä toisiimme. Jonkin verran jälkeemme on lähtenyt kymmenkunta skandinaavivenettä liikkeelle ja nämä purjehtijat muodostavat Skandinaviska nät:n ytimen. Skandinaviska nät avautuu SSB:ssä klo 9 aamulla ja netcontrolleri toivottaa tervetulleeksi kaikki veneet, jotka ovat matkalla Karibialta Azoreille. Ruotsalaisessa netcontrollerina toimineessa veneessä ilmeni radiopuhelinongelmia matkan loppuvaiheessa, jonka jälkeen viimeiset vuorokaudet toimimme radiopuhelinkeskuksena myös Skandinaviska nät:n osalta.

Tyvenen jakson jälkeen Bermudan koil-

lispuolella sijaitseva matalapaine määrää tahdin usean päivän ajan. Tämä varsin voimakas matalapaine sivuaa meitä kuitenkin sopivalta etäisyydeltä, ja riittävästi reivamalla saadaan vene kulkemaan tasapainoisesti. Kovimmat puuskat irrottavat kuitenkin VHF-antennin isonmaston huipusta, ja kuin ihmeen kaupalla löydämme antennin kuitenkin kannelta, uskoen voivamme sitä vielä käyttää.

Matalapaineen väistyessä joudumme jälleen lähes tyveneen useaksi päiväksi, jolloin purjehdimme hitaimman vuorokauden aikana ainoastaan 33 mailia.

Viimein alkaa tapahtua ja lähestyvistä säärintamasta saamme puolen yön maissa 2 sähköpostiviestiä, toisen tanskalaiselta *S/y Pintonilta*, toisen ruotsalaiselta *S/y Lornalta*, Kummankin viestin mukaan, sääguru Herbin ennustuksiin viitaten, kehoitetaan ripeästi purjehtimaan 38 leveyspiirin eteläpuolelle, jotta voisimme välttää luoteesta nopeasti lähestyvän voimakkaan matalapaineen pahimmat vaikutukset. SSB:ltä kuulemme erään lähellämme purjehtivan 42-jalkaisen australialaisveneen muuttaneen kurssinsa kohti etelää, kuten myös takanamme purjehtiva *S/y Lorna* oli tekemässä sähköpostiviestinsä mukaan. Mietimme hetken tilannetta ja myös me käänsimme keulan kohti etelää. Aamun sarastaessa päätimme kuitenkin kääntää keulan takaisin kohti Azoreita ja uskoimme ehtivämme lähestyvän matalapaineen voimakkaimman myllerryksen alta. Seurasi useamman vuorokauden ”karkumatka” keulan osoittaessa tiukasti kohti Azoreita. 20–25 solmun vastainen tuuli nousi ajoittain 30 solmun tuntumaan ja prässäsimme *Canacea* eteenpäin vahvasti reivatuilla purjeilla. Aallot huuhoivat kantta tasaisesti ja vene puski eteenpäin, ollen jatkuvasti reilusti kallellaan. Teimme parhaimpana vuorokautena matkaa näissä olosuhteissa 160 mailia ja vähitellen matalapaine jäi taaksemme. Voimme todeta taktiikkaamme onnistuneen ja päässeemme aimo harppauksen lähemmäksi Azoreita.

Ajautumme jälleen tuulettomalle alueel-



*Legendaarinen Cafe Sport Hortassa Azoreilla Faialin saarella.*

la ja olemme parhaimmillaan täysin tyvessä paikallamme 13 tuntia. On jälleen aikaa pohdiskeluun ja ympäristön tarkkailuun. Teemme useita valashavaintoja, ja eräs 4–5 metrin mittainen valaan poikanen sukeltlee veneemme ympärillä ja sen alitse lukuisia kertoja.

Viimein tuuli viriää ja saamme kahdeksi päiväksi todella hyvän edelleenkin hieman vastaisen tuulen, joka kuljettaa meidät aina **Faialiin ja Hortaan** saakka. Pitkäkestoinen ja välillä varsin rankkakin etappi on takana ja illan pimetessä saavumme legendaariseen Hortan satamaan. Nostamme maljan Atlantin ylityksen kunniaksi.

Hortan satama on suojainen ja sen täyttävät lukemattomat purjeveneet, joilla useimmilla on takanaan Atlantin ylitys. Juuri Hortaan saapuivat ensimmäiset pitkänmatkan purjehtijat yli 100 vuotta sitten ja traditio on jatkunut. Sport Cafe on kuuluisa ravintola, joka jo aamusta alkaen täyttyy seiloreista ja tunnelma on katossa viimeistään illalla. Illastamme Sport Cafen tarjoamissa tiloissa kahdesti Skandinavisika nä:t:stä mm. tutuksi tulleiden ystäviemme kanssa. Huollamme venettä ja itseämme. Purjemaakari puolestaan neuloo kovia kokeneita keulapurjeitamme laiturilla.

Tutustumme Faialin saareen ranskalaisen *S/y Nurgesin* Danielin ja Noelin kanssa. Ajamme autolla ylös vuorille ja patikoimme Caldera-nimisen tulivuorikraaterin ympä-

ri. Näkymät ympäristöön ovat huikeat, eikä ole vaikea ymmärtää miksi Azorit ovat myös muiden kuin purjehtijoiden suosima kohde.

Lopuksi Hanna loihtii veneemme logon aallonmurtajan muuriin vanhan perinteen mukaisesti, ja heitämme hyvästit ystävillemme, matkan taas jatkuessa.

Purjehdimme leppoisasti yön yli 150 mailin mittaisen matkan Faialilta **Sao Miguelille, Ponta Delgadan** satamaan. Ensimmäisen kerran Saint-Martinilta lähdön jälkeen tuuli on myötäinen ja tunnelmat sen mukaiset. Visiitti Sao Miguelilla jää lyhyeksi emmekä ole aikataulusyistä tilaisuudessa perehtyä Azorien muihinkaan saariin sen enempää. Azorien saariryhmä on niin laaja ja mielenkiintoinen, että sille voi helposti ja pitkästyttä uhrata aikaa useammankin kuukauden.

Piipahdamme Sao Miguelilta Suomeen kipparin pojan Jaakon häihin. Juhlat jatkuvat saarelle palattuamme, ja nyt on vuorossa kipparin 60-vuotispäivä. Merkkipäivää otetaan vastaan **Canacen** istuinlaatikossa ja juhlavierainamme ovat häämatkalaiset Heini ja Jaakko, ranskalaiset Daniel ja Noel sekä ruotsalaisen *S/y Angelican* Elisabeth ja Benny viehättävän laivakoiransa kanssa. Aivan vierestämmä starttaa kipparin merkkipäivänä yksin- ja kaksinpurjehtijoille järjestetty purjehduskilpailu AZAB (Azores and back). Veneet aloittavat paluumatkan Englantiin hyvässä tuulessa ja seuraamme kilpailun starttia aitiopaikalta.

## **SAO-MIGUEL – GUERNSEY, 13 vrk 7 t (1240 mailia)**

Azorit jätetään suotuisissa tuulissa ja toistamiseen pääsemme nauttimaan avotuulen ihanuudesta. Näin mennään kolme vuorokautta ja rutiinit pyörivät totuttuun tapaan. Tuulen heiketessä nostamme genaakkerin ja joudutamme hetken matkantekoa myös konevoimaa käyttäen. Tämän jälkeen sää muuttuu viileämmäksi ja tuuli vastaiseksi. Pienennämme purjeita vähitellen kovemmaksi muuttuvassa tuulessa. Purjehdim-



*Puskemme vastaiseen välillä Azorit – Guernsey.*

me tiukasti vastaiseen yli viisi vuorokautta ja ollessamme noin 60 mailin päässä Finisterren länsipuolella oli tuuli voimakkaimmillaan. Arvioimme keskituulen voimakkuudeksi 30 solmua. Isossa purjeessa oli tällöin 3 reiviä, mesaanissa 2 ja staysail sekä vahvasti reivattu rullafokka tekivät töitä keulassa. Meri vaahotosi ympärillämme ja aallot murtuivat kannelle. Purjehdimme todella vaativissa olosuhteissa yli vuorokauden ajan ja pysytelimme pääosin sisätiloissa. Sään lopulta salliiessa korjattiin isopurjetta kannella kahdesti. Joudumme jälleen tyveneen ja saamme henkäistä. Kaksi vuorokautta moottorilla ajoa kuitenkin puuduttaa, mutta eteenpäin on päästävää, sillä velvollisuudet Suomessa odottavat. Englannin kanaalin suulla saamme hyvän 20–25 solmun S-SW tuulen ja matka taittuu vaihteeksi purjeilla erinomaisesti. Guernseylle tulemme jo kolmatta kertaa koko matkan aikana, St. Peter Portin Viktoria Marinan tarjotessa meille jälleen miellyttävän lepoetken. Täällä tapaamme myös vanhoja tuttuja, joiden näkeminen oli keskeinen syy valita satamaksi juuri Guernsey.

## **GUERNSEY – OOSTENDE – CUXHAFEN**

Jätämme Guernseyn tulusessa säässä ja onneksemme tuuli on myötäinen. Vuorovesivirrat ovat voimakkaat ja lähempänä Alderneytä kohtaamme hankalan ristiaal-

lokun. Vuorovesi ja vastakkaisesta suunnasta tulevat aallot aiheuttavat mereen täyden kaaoksen, ja varsin painava veneemme suorastaan pomppii täysin epäjärjestyksessä olevilla aalloilla. Meno tasaantuu mutta Cherbourgin edustalla ilmenee uusia haasteita. Olemme tullin tarkkailussa ja pian Canacen kylkeen liimautuu kumivene ja 3 tullivirkailijaa nousee veneeseen. Ystävällinen mutta varsin perusteellinen visiitti ei tuota tulosta ja saamme jatkaa purjehdustamme. Le Havren edustalla seuraavana aamuna vahdissa ollut messityttö huutaa ”puomi poikki”. Kippari nousee toteamaan karun tilanteen. Laskemme isopurjeen ja sidomme puomin. Tuulta on sen verran paljon, että matka taittuu aluksi hyvin pelkällä genoalilla sekä mesaanilla. Illansuussa tuuli heikkenee ja jatkamme konevoimalla. Seuraavana päivänä rantaudumme Belgian Oostendeen, jossa toivomme saavamme puomin korjattua ainakin tilapäisesti. The North Sea Royal Yacht-club tarjoaa meille laituripaikan ja myös hyvin nopeasti asiantuntevaa apua puomin korjaamiseksi. Vaikka saamme puomin takaisin korjattuna 2 päivän kulluttua, emme pääse vielä jatkamaan matkaa, sillä suorastaan myrskyinen NW-N tuuli pitää veneet laiturissa. Täällä saamme kuulla ilouutisen Suomesta. Hannan tytär Jarna on synnyttänyt pikkuprinsessin ja näin Messityöstä tuli kertaheitolla Messimum-



*Hanna korjaa purjetta Atlantilla paluumatkalla.*

mo. Lopulta sää muuttuu selkeäksi ja joukol- la veneet siirtyvät Pohjanmerelle myötävira- ran saattamana. Muutaman tunnin kuluttua tilapäisesti korjattu puomimme rikkoontuu uudelleen. Korjaamme puomin nyt, itse ja uskomme voivamme käyttää sen jälkeen isopurjetta kevyemmissä tuulissa. Tuulien- nuste on kuitenkin sellainen, että isopurjet- ta ei tarvita lainkaan. Uusi matalapaine tekee tuloaan ja koetamme jälleen tehdä maileja päästäksemme niskaamme vyöryvän sää- rintaman alta pois. Onneksemme tuuli on S-SW ja etenemme vauhdilla. Hollannin edustalla tuuli voimistuu edelleen ja lopul- ta purjehdimme vain staysaililla ja mesaa- nilla. Silti teemme ”nopeusennätyksen” lo- kin näyttävässä nopeudeksi päälle 14 solmua surffatessamme alas aallon harjalta. Saman- aikaisesti keulakannelta kuuluu kova pama- us ja toteamme staysailiin puomin päässe- en irti jaluspisteestään. Syynä oli sakkelin mur- tuminen. Saamme puomin sidottua ja tilan- teen pian hallintaan. Jatkamme purjehdusta yön yli ja tuulen lisäksi rankka sade on tul- lut tuntikausiksi seuraksemme. Purjehdim- me laivaväylien rannan puolella ja suhteelli- sen kapeassa sektorissa. AIS kertoo laivojen sijainnin. Yö menee valvoessa ja saavutta- essa seuraavana iltana Cuxhafeniin ei unen saanti tuota vaikeuksia. Guernseyllä asuva hyvä ystävämme Ole lähestyy sähköpostit- se ja kyselee missä olemme. Hän on seurannut matkamme etenemistä ja huomattuaan tuoreiden reittipisteiden puuttuvan shiptra- kista, hän otti yhteyttä. Ole kertoi olleensa meistä huolissaan, ja raportoi kovan sään aiheuttaneen veneilijöille ongelmia Englan- nin kanaalissa samoihin aikoihin.

## **CUXHAFEN – HELSINKI**

On kuin olisimme jo kotona vaikka Itämeri on vielä edessämme. Kielin kanava körötellään moottorilla ja sen jälkeen otamme suunnak- si Gotlannin eteläkärjen. Tuulet ovat kuiten- kin oikukkaat sekä vastaiset ja päätämme yöpyä Skillingessä. Satama oli tuttu ja sin- ne osasimme pimeässäkin. Parkkeeraamme

sisaraluksen (*S/y Felicia*) viereen ja tutus- tumme seuraavana aamuna veneen kippa- riin Staffaniin sekä tämän vaimoon Monaan. Seuraavana iltana irroitamme köydet ja siir- rymme merelle. Saamme pian niskaamme ukkosen kaatosateineen, ja sen myötä var- sin voimakkaat tuulet joksikin aikaa. Matka taittuu, mutta ei riittävän hyvin. Päätämme jälleen rantautua, nyt Karlskronaan, jossa kiinnitymme *S/y Amandan* kylkeen. *Aman- dan* kippari tunnisti Joshuan ja kävi ilmi, että hän oli aiemmin ollut jo sellaista ostamas- sa itselleen. Vietimme iltaa Amandan kippa- rin Börjen ja gastinsa Mariannen seurassa toisiimme ja toistemme veneisiin tutustuen. Karlskronan jälkeen on tarkoitus purjehtia Helsinkiin yhtäjaksoisesti. Ilmassa on hai- keuden tuntua, sillä pitkä matka on vähitel- len tulossa päätepisteeseensä. Lopultakin pääsemme kauan odotettuihin avotuuliin. Purjehdimme nopeasti Kalmar Sundia pit- kin Öölannin pohjoiskärkeen ja pudotamme siellä aamun sarastaessa ison purjeen. Jat- kamme matkaa reivatulla mesaanipurjeella ja reivatulla rullafokalla. Tuulta on taas riit- tämiin (SMHI antoi kovan tuulen varoituk- sen Pohjois-Itämerelle) ja aallokko kasvaa korkeaksi matkalla Gotska Sandöota kohti. Vilkas laivaliikenne pitää hereillä ja olemme valmiudessa vapauttaa tuuliperäsin ja ryh- tyä ohjaamaan käsin, mikäli laiva tulee lii- an lähelle.

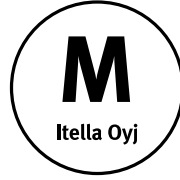
Saavumme pimeällä Hangon täyteen itä- satamaan. Emme löydä meille sopivaa lai- turipaikkaa edes Itämeren portin puolelta. Päätämme jatkaa matkaa yön yli kohti Hel- sinkiä tuttua reittiä pitkin.

Aamun sarastaessa 26.07.2011 piirtyy Helsingin siluetti edessämme. Täältä olim- me lähteneet matkalle hieman runsas 2 vuotta aikaisemmin. Takanamme on 11723 mailia ja unohtumaton seikkailu.

*Veikko Hautanen*  
*sycanace.blogspot.com*

# TAPAHTUMIA 2012

- Vierailu priki Gerda Gefleen (huhti-toukokuu)
- Lipunnosto 1.5.2012
- Sammutinhuolto 5.5.2012
- Kevättalkoot 4.6.2012
- Grilli-ilta Sirpalesaarella (kesä- ja elokuu)
- Eskaaderipurjehdus 1.-2.9.2012
- Syystalkoot 10.9.2012
- Lipunlasku 28.9.2012



# Yhteysaluksen aikataulu Sirpalesaareen purjehduskaudella 2012

*Kutsu yhteysvene nostamalla osoitin ylös!*

## KEVÄT 2012

**HUHTIKUUSSA JOKAISENA PÄIVÄNÄ  
ALKAEN 14.4. (JÄÄVARAUS):**

10.00, 12.00, 14.00, 16.00, 17.00, 18.00, 20.00  
Aikuiset 5,00 €, Aikuiset 10 matkan sarjalippu 45,00 €,  
Lapset alle 15 v 1,00 €

## KESÄ 2012

**1.5. - 31.5. JA 1.9. - 30.9. MA-SU**

10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 16.30,  
17.00, 17.30, 18.00, 18.30, 19.00, 19.30, 20.00, 20.30,  
21.00, 21.30, 22.00, 22.30, 23.00

### MATKALIPUT (MENO-PALUU)

- Aikuiset 5,00 €
- Aikuiset 10 matkan sarjalippu 45,00 €
- Lapset alle 15 v. 2,00 €

Hinnat sisältävät alv. 9 %.

SPS:n jäsenille ja miehistöille on myynnissä liikennöi-  
nin kausikortteja. Kausikortit ovat voimassa 14.4. - 4.11.  
Hinta jäsenille 40 €, ei-jäsenille 60 €.

### POIKKEUKSET:

- 1.5. puolen tunnin välein 10.00 – 22.00
- 13.5. puolen tunnin välein 10.00 – 18.00 ja  
tasatunnein 18.00 – 22.00
- 17.5. tasatunnein 10.00 – 16.00 ja  
puolen tunnin välein 16.00 – 22.00

17.9. - 30.9. viimeinen vuoro 22.00  
la ja su lisävuoro 9.00

### 1.6. - 31.8. MA-LA

10.00, 10.30, 11.00, 11.30, 12.00, 12.30, 13.00, 13.30,  
14.00, 14.30, 15.00, 15.30, 16.00, 16.30, 17.00, 17.30,  
18.00, 18.30, 19.00, 19.30, 20.00, 20.30, 21.00, 21.30,  
22.00, 22.30, 23.00

### POIKKEUKSET:

- 22.6. puolen tunnin välein 10.00 – 14.00
- 23.6. ei vuoroja
- 24.6. puolen tunnin välein 14.00 – 24.00  
tasatunnein 10.00 – 16.00
- 25.6. puolen tunnin välein 16.00 – 23.00  
lisävuorot 9.00 ja 9.30

lauantaisin lisävuorot 9.00 ja 9.30  
sunnuntaisin tasatunnein 9.00 – 14.00  
ja puolen tunnin välein 14.00 – 22.00

*Tarkista mahdolliset muutokset*

**[www.blueshipline.fi](http://www.blueshipline.fi)**

Gsm. 0400 844 172 / Mikko Lanki