

Expressillä Suursaaren ympäri

Jussin vaatimuksesta näperretty kertomus Demokratian Suursaaren kierrosta 2004. Kuukausi ehti jo vierähtää ennen tämän kirjoittamista, joten tarina on saattanut hieman kaunistua elää odotellessa.

Valmistelut

Projektia oli suunniteltu pitkään ja niinpä lähtöpäivänä kaikki oli levällään. Muun muassa Blue Grassin ystävällisesti lainaama omaamme kevyempi perämoottori ei halunnut käydä (mitä näitä etukäteen testaamaan). Oman koneen mukaan ottamisessa oli toki se etu, että ei tarvinnut enää keskustella siitä, onko kone kisan aikaa perässä vai kajuutassa. Perään se piti kuitenkin aluksi laittaa, jotta olisi mitään toivoa ehtiä lähtölinjalle.

Matkalla starttipaikalle tehtiin veneeseen viimeisiä hienosäätöjä, kuten esimerkiksi kiinnitettiin kattopaneelit ja rakennettiin meripunkka. Jälkimmäisiä oli suunniteltu kaksi, yksi kummallekin puolelle. Hyvin tuli suunniteltua ja puoliksi tehtyä.



Lähtöpaikalla vallitsi täysi pläkä ja päätimme ajaa koneella tuomariveneen viereen odottelemaan. Vajaa kymmenen minuuttia starttiin, purjeet ylös ja moottori sisään. Mikael ryhtyi vuolemaan puukolla portaikkoa vähän pienemmäksi, että se mahtui paikalleen koneen kanssa.

Startti

Oltiin aika pihalla tilanteesta, mutta otettiin ei nyt ehkä erinomainen mutta hyvä lähtö. Tuuriakin oli mukana, mutta tärkein oikea ratkaisu tehtiin silloin yli 10 minuuttia ennen starttia kun ajettiin koneella tuomariveneen viereen odottelemaan. Purjeiden nostaminen kauempana olisi ollut katastrofi, nytkin hädin tuskin ehdittiin linjalle. Hetkittäin näytti pahalta kun lähestyimme yli 30 veneen rypästä paapuurilla ja vauhti oli sitä luokkaa että väistössä olisi pitänyt ottaa puoli minuuttia ennakkoa. Onneksi muutkin olivat paikallaan ja suurin osa myöhässä, joten pääsimme suuremmista ongelmista keulille ja suhteellisen vapaisiin tuuliin, ainakin vähäksi aikaa. Toinen Expressi, Seuraneito, oli lähdössä aivan meidän vieressä, hieman takana ja yläpuolella.

Ulos merelle

Vartti lähdön jälkeen tuuli nousi pikkuhiljaa keskittuuleksi. Tämä tarkoitti tietysti sitä että pläkässä seisottu 10 minuutin etumatka IMS3 veneisiin oli mennyttä ja isompaa paattia lappasi jonossa ohi. Lähes parinsadan veneen spinnulähtö oli uskomattoman komeaa katseltavaa, etenkin joukon keulilta kun pienet pääsivät matkaan ensin.



Melkin nurkalla laskettiin spinnut ja jatkettiin sivutuulistreikkiä ulos. Isommat ja pienemmät luokat hajaantuivat tässä vaiheessa pienempien suunnatessa alemmas Hramtsowin tutkamerkille ja isompien ylemmäs Helsingin matalalle. Ei oikein tiedetty miten ajaa, kun ei voinut ottaa perinteistä pienen veneen taktiikkaa ajaa tahallaan reipasta yläbanaania, kun siellä olivat sitten isojen luokkien veneet häiritsemässä. Lopulta ajoimme ensin ylös ja legin puolivälissä tiputimme suoralle linjalle ja päädyimme pääjoukon alapuolelle. Matkaa tuli ainakin turhaan lisää, olisi saattanut olla fiksumpaa ajaa häirityissä tuulissa suoraan. Tylsä legi kaiken kaikkiaan.

Pitkä yö kohti Kotkaa

Hramtsowilta nostettiin taas spinnut ja lähdettiin pitkälle slöörille kohti Kalbådagrundia. Tuulikulmaa tutkailtuamme päätimme ajaa varman päälle hienoista yläbanaania. Jälkeenpäin mietittynä olisi pitänyt ajaa suoraan, mutta tuskin hävisimme paljoa, koska lähes kaikki muutkin ajoivat yli. Bongailtiin ympärillä olevia veneitä, joita oli toki paljon, mutta yllättävän vähän niin lähellä, että pystyi pimenevässä illassa tunnistamaan. Kaksi Botnia 6 venettä roikkuivat aivan liian lähellä takana. Etukäteen arveluista "mielenkiintoisimmista" veneistä saatiin aika vähän havaintoja. Kalbådagrundilta Kotkan portille oli sitten kevyen tai keskituulen lenssiä. Kippari tarjoili soppatermarista soppaa, joka oli niin kuumaa, että sitä piti puoli tuntia jäähdyttellä ennen kuin kykeni syömään. Iltapalan jälkeen perheelliset (Ville ja Tapani) ottivat ensimmäisen lepovuoron. Keli oli varsin armelias ja kaksi pystyi hyvin nukkumaan samanaikaisesti.

Herätyksen jälkeen oli yllättäen valoisampaa ja veneet kauempana toisistaan. Mitään ihmeellistä ei ollut tapahtunut. Etäisyydet olivat sen verran suuria, että kilpailullisesti tilannetta oli aika vaikea arvioida. Mikael ja Valtteri nukkumaan. Tällä vuorolla ei nähtävästi nukuttu läheskään yhtä makeasti kuin edellisellä. Tuomas saisi sitkeästi ajaa koko yön.

Kotkan porttia lähestyttäessä toinen Botnia 6 (olimme koko ajan ja loppuun asti sekaisin kumpi niistä oli kumpi) heitti jiihin styrralle ja ajoi selvästi muuta fliittiä etelämmäksi. Näytti jäävän pahasti ja onnittelimme itseämme paapuurilla pysymisestä. Sitten kun jiihettiin laylinella styrralle niin se penteleen Botnia (lys 1,09) ajaa paapuurilla ja on menossa selvästi meidän edellä merkin ympäri. Onneksi meidän ratkaisumme oli vaikkakin väärä niin taktisesti turvallisempi, ei tarvinnut hirveästi soimata itseään. Varsinkin kun etukäteen mietittynä strategiana oli ajaa alku konservatiivisesti ja luottaa venevauhtiin.

Kippari keskittyi seuraamaan muiden sivuutusilmoituksia ja kaivoi esille asiaankuuluvat ohjeet ordereista. Ensimmäinen kerta tositoimissa vhf puhelimen kanssa. Lisäksi veneessä oli tietysti "lomakkeet" valmiiksi laskettuine tasoituksineen pahimpien kilpailijoiden seurantaan. Vähän ennen meitä merkin oli ohittanut pieni rypäs veneitä ja ilmoitukseen oli "jonoa". Aluksi syntyi pientä hämminkiä, koska lähimmät veneet olivat eri luokassa eikä niihin oltu kiinnitetty ihmeempää huomiota aiemmin. Jono oli kuitenkin sen verran pitkä, että edellä olevat ehdittiin tunnistaa pariinkin kertaan ennen kuin niiden ilmoituksia alkoi kuulua radiosta. Periaatteessa yksinkertaiselta kuulostava aikojen ylös kirjaaminen ja oman vuoron odottelu vaati ensikertalaiselta yllättävän paljon keskittymistä.

Sivuutimme Kotkan portin kello 7.58 kaksi minuuttia sen Botnia 6:n jälkeen. Perässä tulivat toinen Botnia 6 (+3 min) ja entisen lukiokaverin FinnFlyer 31 (+5 min). Muutamia minuuttia meitä ennen kiertäneet kolme oman luokan venettä eivät olleet seurannassa, emmekä noteeranneet niitä. Reilun kymmenen veneen seulomisessa radioviesteistä oli ihan riittävästi hommaa. Nopeimmat lys 1,14 veneet kiersivät 10-15 minuuttia meitä ennen, mm. kaksi Inferno 29:ä ja Finngulf 28e. Saimme suurimman osan seurantataulukostamme täytettyä ja arvelimme olevamme viiden parhaan joukossa. (Oikeasti olimme neljänsiä.) Ainoat varmasti edellä olleet olivat nuo kaksi Botnia kutosta. Tässä vaiheessa kolmantena ollut luokkamme voittaja Imppu hämäsi antamalla sivuutusilmoituksensa tunnin myöhässä radio-ongelmiin vedoten (oli siellä joku mastossa kiipeilemässä kuulemma). Tunnin meidän perässä tulleesta Lohi 25:sta meillä ei tietysti ollut mitään havaintoa.

Suursaaren kierto

Päivän valjetessa ja Suursaaren kierron lähestyessä koko miehistö oli varsin virkeinä (luonnollisesti poislukien Tuomas, joka pantiin nukkumaan). Tarkoitus oli päivän aikana nukuttaa vähintään yhtä henkilöä kerrallaan vaikka väkisin. Pienetkin päivänokoset auttavat pitemmän päälle todella paljon.

Suursaarta kohti päästiin juuri ja juuri ajamaan spinnulla kevyessä keskituuleessa. Ajettiin jonossa ja tähdättiin lähelle saaren rantaa. Suursaaren edustalle saavuttaessa ja varsinkin suursaaren itäpuolella tuuli yltyi ja spinnun kanssa alkoi jo olemaan vaikeuksia. Komeat maisemat, mutta ei niistä kovin paljoa ehtinyt nauttimaan. Tuulen suunta ja voimaakkuus alkoi olla taktinen ongelma. Spinnulla ei oikein tahtonut päästä riittävän ylös, että olisi pysynyt lähellä rantaa, missä meitä oli neuvottu olemaan. Tässä vaiheessa syyn näki kyllä silmälläkin, tuulta oli hyvin lähellä saarta eikä näyttänyt olevan mitään järkeä kiertää kauempaa. Paitsi että sinne meinasi koko ajan ajautua sen spinnun kanssa, varsinkin puuskissa oli pakko ottaa alas.



Edellä ollut Botnia 6 taisteli saman ongelman kanssa ja broachin jälkeen laski spinnun. Moitteettomasti suoritettua laskun jälkeen se alkoi tulla perä edellä vastaan, varsinkin kun puuska taisi aavistuksen hellittää. Tilanne nähtävästi noteerattiin sielläkin aika nopeasti, sillä ei mennyt varmaan kahta minuuttia kun Botnian spinnu oli takaisin ylhäällä. Nyt vauhtimme oli jälleen suunnilleen sama, mutta joutuivat Botnialla ajamaan hieman meitä alemmas. Arvioimme suuntaa Suursaaren eteläkärkeen ja etäisyyttä saareen ja totesimme, että tästä olisi nyt vaan ajettava fokalla suorinta reittiä. Oli meidän vuoro ottaa spinnu alas ja suuntaa kymmenisen astetta ylemmäs. Tässä oli reissun kahdesta ratkaisevasta siirrosta ensimmäinen.

Botnia kutosta ei pystynyt koko aikaa tarkkailemaan, koska se oli alapuolella purjeiden takana. Pari minuuttia myöhemmin se havaittiin alapuolella hieman etuviistossa, ehkä noin 100 metrin päässä. Ja täysin paikallaan. Meillä vauhtia vajaa 6 solmua. Ensimmäinen reaktio oli että ovat kivellä tai verkossa kiinni. Parin sekunnin harkinnan jälkeen todettiin, ettei siellä ole kiviä ja lisäksi että vene on täysin pystyssä, ei yhtään kallellaan. Miehistö seisoo kannella niskat kenossa ja katselevat mastoon, josta spinnu roikkuu sukkana mastoa pitkin. Syntyi outo vahingonilon ja kauhun sekainen tunnelma ja kippari käänsi veneen noin 30 astetta ylös lähes kryssille, pois täältä ja heti. Ehkä hieman ylimitoitettu reaktio, mutta ei mennyt montaa minuuttia kun Botnia 6:sta katseltiin jo kiikarilla ja venettä lappasi jonossa sen ohi yläkautta. Eikä ole paljoa liioiteltu, jos sanotaan että niistä ei sitten sen koommin kuultu. Hävisivät meille Suursaaren kierrossa yli kolme tuntia suorassa ajassa, lähes 40 % suhteellisesti. Sääliksi kävi jätkiä, olivat purjehtineet hyvin ja kiertäneet Kotkan portin ylivoimaisessa johdossa.



Suursaaren kärjessä ohitimme Swan 36:n joka hidasteli spinnun laskun kanssa (kuvassa vielä edellä). Tuuli keveni nyt koko ajan. Käänsimme melko läheltä rantaa kryssille suunnilleen länsi-lounaan suuntaan. Suursaaren kärjen jälkeen oltiinkin jo höyhenkelin kryssissä, olosuhteet tällä puolella saarta olivat jotain ihan muuta. Pyrimme "ohjeiden" mukaisesti ulommas ja melko kauas saaresta. Nousimme ylemmäs kuin edellä ollut Inferno 29 ja vauhtikin oli kohdallaan. Keskityimme pitämään vauhtia yllä ja kävimme pitkän keskustelun siitä, missä kohdassa tehdään se venda, jonka jälkeen lähdetään ajamaan takaisin kohti Kotkaa. Muiden veneiden tarkkailu, ennakko-ohjeistus ja yleispätevä perstuntuma kertoivat kaikki suunnilleen samaa asiaa ja käänsimme vasta lähes uloimmaisena veneenä. Tämä oli reissun kahdesta ratkaisevasta siirrosta jälkimmäinen.

Uloimpana tuuli, tai ei nyt varsinaisesti tuullut, mutta ilma liikkui hieman enemmän kuin lähempänä saarta ja ajoimme pikkuhiljaa yläkautta ohitse semmoisesta muutaman kymmenen veneen ryppästä, jossa oli mm. aiemmin mainittu Inferno 29 ja useita muita oman luokkamme nopeampia veneitä. Molemmat Botnia kutokset, joista toinen ehkä hieman kiihkeässä mielentilassa, yrittivät aivan saaren rantaa nuollen. Ja jäivät sinne.



Suursaaren puolivälin kieppeillä tuuli pläkäsi kokonaan ja kääntyi taakse. Edempänä ollut Finngulf 28e oli nostanut kevyentuulen ihmespinnunsa jo aiemmin ja lähtenyt ajamaan alemmas kohti saaren pohjoiskärkeä. Nostimme spinnun ja välillä se pysyi ylhäällä ja välillä ei. Meillä nähtävästi kuitenkin melko hyvin muihin verrattuna, vaikka tuolloin vesillä tilanteen näki päinvastoin. Vene oli tunnoton, aivan mahdoton ajettava. Plus miinus parikymmentä astetta, sen parempaan ei kippari pystynyt siftoilevassa henkäyksessä ja puolen solmun vauhdissa. Vanhaa aaltoakin oli vaikka vähän niin juuri riittävästi, ettei vindeksillä ollut mitään virkaa. Nukuttiin päiväunia vuorotellen ja Mikael lämmitti jumalaisen hyvän pastansa tarjolle. Olosuhteet olivat tosiaan armeliaat, jo toinen lämmin ateria.

Kiikarilla näkyi tolkkuttoman suuri fliitti veneitä Suursaaren eteläkärjessä. Näky oli eriskummallinen, todella outo. Vaikka sitä ei suoraan pystynyt silmällä erottamaan, niin jotenkin sen näki, että koko joukko on täysin paikallaan. Pläkä siis tuli takaa ja otti meitä kiinni. Tässä ajettiin lähespläkässä kiireellä täyspläkää karkuun. Kun päästiin irti suursaaresta tuuli alkoi hiukan nousta vasemmalta. Edellä olleet karkasivat kun pääsivät ensin tuuleen. Suursaarelta Kotkan portille ajeltiin aika tiukkaa sivutuulistreikkiä ilman spinnua. Yksi kerrallaan myös takana olleet veneet lähtivät liikkeelle ja alkoivat pysyä perässä.



Kotkan portin paluumatkan väliajat ovat aika julmaa katseltavaa. Meidän luokastamme 11 venettä "selvisi" Suursaaresta, me suorassa ajassa neljäntenä. Yhdestoista vene, sama Inferno 29 jonka ohitimme Suursaaren eteläkärjessä, palasi Kotkan portille kello 17.17. Seuraava eli luokkamme kahdestoista vene oli myös tuttu, Botnia 6, joka johti luokkaa Suursaaren kiertoon lähdettäessä. Sivuutus aika 19.50. Ei kirjoitusvirhettä, kaksi tuntia 33 minuuttia myöhemmin. Loput parikymmentä kiersivät tunnin sisällä tästä eli 20.50 mennessä.

Finngulf 28e Vindungen kiersi ensimmäisenä klo 15.25 ja tasoituksissa johtoon noussut Maestro 31 Imppu klo 15.27. Meidän edelle kerkesi vielä Avance 33 Charmant klo 16.00 ja me kiersimme 16.37. Tasoituksissa olimme kärkikaksikkoa jäljessä 50 ja 43 minuuttia. Avanssikin oli edellä, mutta vain 7 minuutin päässä hyvällä iskuetäisyydellä. Neljäntenä siis oltiin ja pronssia lähdettiin hakemaan, kaksi kärkivenettä olivat toivottoman kaukana. Tuloksissa on mielenkiintoinen viidentenä ollut haamuvene, tasoitetussa ajassa minuutti meitä jäljessä ollut H-star. Vene nimittäin ilmoitti keskeyttävänsä ja Turku Radion kaverit olivat nähtävästi kirjanneet ajankohdan samaan listaan sivuutusilmoitusten kanssa... Meidän jälkeen (oikeasti) tulleet veneet olivat meitä jäljessä yli puoli tuntia tasoitetussa ajassa, emmekä pitäneet niitä vakavana uhkana, jos oma purjehdus vaan sujuisi jotenkuten normaalisti.

Kryssiä kotiinpäin

Kotkan portilta lähdettiin kryssimään kotia kohti mukavassa yltyvässä keskittuudessa. Pitkä halssi oli paapuurilla ja vain muutamia maileja piti ottaa merelle päin styyralla. Tuuli on voimakkuudeltaan niin tasainen, etten muista moista nähneeni. Ei minkäänlaista puuskan poikastakaan. Aaltoa alkoi muodostua, melko terävää ja hankalaa ajettavaa, mutta ei mitenkään mahdotonta. Epämiellyttäväksi asti aallokko ei koskaan ehtinyt, mutta ajaminen vaati jatkuvaa keskittymistä. Siftit sen sijaan olivat vaikeita, epämääräisen pituisia, välillä

suuria välillä pieniä. Kryssi oli kuitenkin niin pitkä, että hätiköintiin ei ollut tarvetta. Uskoisin että onnistuimme siftien kanssa melko hyvin, joskin pari tikkiä Kalbådagrundille tultaessa tuli otettua väärin. Nukkumista kävi yrittämässä yksi kerrallaan tuulenpuolen toimivaksi havaitussa meripunkkaviritelmässä. Onneksi satuttiin rakentamaan ensin se paapuurin puoleinen punkka, joka siis jäi ainoaksi. Ei muistu mieleen kuka nukkui milloinkin, mutta Mikaelin unet jäivät taas vähiin vendojen takia. Loppukryssistä tuuli keveni taas sen verran, ettei nukkujaa tarvinnut herätellä siirtymään toiselle laidalle, kun ajaessa oli yksi hereilläkin ollut kaveri suojan puolella.

Alkumatkasta pääsimme, nähtävästi hieman eri tuulessa, kärkikolmikkoa ylemmäs. Perässä tulleet X-95 ja FinnFire-33 ajoivat pikkuhiljaa ohi, mutta niiden lys oli 1,14, joten emme tässä vaiheessa vielä huolestuneet. Kärki katosi jossain vaiheessa näkyvistä, eikä niitä enää löytynyt kiikareillakaan. Pimenevässä illassa oli aikaa ihmetellä mitä tapahtui, kun aluksi kuitenkin näytimme pääsevän ylemmäs (totuus ei muuten selvinnyt myöhemminkään). Sinne ne joka tapauksessa katosivat horisonttiin ja kun olivat jo entuudestaan reippaasti edellä tasoituksien kanssa, niin tappio oli vaan nieltävä. Aallokon kasvaessa myös X-95 ja FinnFire-33 karkasivat turhan nopeasti kiikarointietäisyydelle. Alkoi huolestuttamaan. Kyseinen X-95 on tuttu kilpakumppani eikä sille ole ollut tapana hävitä. Tappio olisi raskas takaisku.

Kalbådagrundilla (kai joskus keskiyön kieppeillä) pystyimme jotenkuten arvioimaan sivuutusaikaa ja tilanne X-95:n ja FinnFiren suhteen näytti kohtuulliselta, johdimme niitä mutta varma ei voinut voitosta olla. Etenkään kun kiikareilla pimeässä noilla etäisyyksillä sivuutusajat oli arvioita plus miinus monta minuuttia. Onko se nyt tuon Kalbådagrundin tällä vai toisella puolella...

Kalbådagrundin jälkeen oli periaatteessa minun huilivuoro, mutta olin vielä kohtuullisen pirteä enkä pitänyt kiirettä nukkumaanmenon kanssa. Mikael kyllästyi odottamaan ja ilmoitti olevansa hyödytön senhetkisessä tilassaan, mistä arviosta olimme varsin yksimielisiä ja niinpä hän meni nukkumaan.

Nyt jälleen kevyessä sivutuudessa kaksi nukkui kerrallaan, lisäksi aamuyöstä Valtteri nukkui sitloorassa pää vinssien välissä. Muutama tunti siinä vielä meni, mutta sitten tuli itsellekin noutaja. Ei mitään näkyvää kiintopistettä, pimeää, kevyt tuuli ja aaltoa eli ei mitään tuntumaa pinnassa, epätoivoista ohjausyritystä instrumenttien mukaan. Miehistökin rupesi jo vihjailemaan, kun kurssi pyöri kolmen-neljänkymmenen asteen haarukassa. Muutaman kerran olin reaaliaikaisesti havahtuessani sen verran sekaisin, että tapahtuman voinee määritellä pintaan nukahtamiseksi.

Vastavalittu kilpailun kolmas pinnamies eli Tapani aloitti siis urakkansa. Ei tarvinnut montaa minuuttia seurata sivusta kun ymmärsi, että tämä vaihto olisi pitänyt tehdä jo monta tuntia aiemmin. Mutta kun väsyneenä ei pääkoppa pelaa. Katsoin vielä trimmit ennen nukkumaan menoa (Valtteri piti herättää kun se nukkui fokan barberin päällä), melkein puoli solmua tuli lisää. Eipä ollut ihan kohdallaan nuokaan. Eikun nukkumaan, pari tuntia olisi aikaa ennen herätystä Gråskärsbådanin sivuutusilmoitusta tekemään.

Se pari tuntia vierähti umpiunessa, mikä oli hyvä, koska kajuutassa mm. käytiin paskalla.

Minut tökittiin hereille pari mailia ennen Gråskärsbådanian. Väänsin itseni ylös ja lisää volyyymiä VHF puhelimeen. Melkein samantien sieltä kuuluikin seuraava sivuutusilmoitus. Suursaari Race, Suursaari Race, tässä Vindungen. Mitä helv...?! Numerot paperiin ja pää ulos: GPS, loki, kello. Prosessointi kesti hetken unenpöpperössä, mutta laskentatarkkuuden rajoissa oltiin täysin tasoissa. Siihen loppui nukkuminen tämän reissun osalta. Ihmeteltiin joukolla tilannetta, nähtävästi näkyvyys oli tehnyt meille tepposet.

Matkalla Gråskärsbådanille kuultiin X-95:n ja FinnFiren ilmoitukset, niistä ei ollut enää vaaraa. Maestro 31 Imppu missattiin, mutta sen täytyi olla kirkkaassa johdossa. Oman sivuutuksemme myötä tarkentui, että olimme noin kolme minuuttia edellä. Matkaa oli jäljellä enää kymmenen mailia: strekki, kryssi ja strekki. Myöhemmin tuloksista kävi ilmi, että olimme ottaneet paluumatkalla Vindungenia kiinni puoli tuntia suorassa ajassa. Tai oikeastaan tilanne kehittyi siten, että me ajoimme suunnilleen tasatahtiin kärkijoukon kanssa ja Vindungenilla oli jotain vialla.

Kryssiosuudella tuntui kulkevan ihan kelvollisesti ja siftit tuntuivat olevan hallussa. Viimeinen strekki oli siinä rajoilla pitäisikö ajaa spinnulla. Arvoimme asiaa hetken aikaa ja nostimme sitten spinnun. Tässä oli oma riskinsä, mutta jos olisimme hävinneet Vindungenille koska ajoimme ilman spinnua... sitä ei hermot kestäisi. Mieluummin sitten tappio vaikka broachin tai sotkeutuneen spinnun takia, kaaduttaisiin sentään saappaat jalassa. Sisään ajaessa tuuli oli puuskittainen ja spinnu sakkasi vähän väliä. Lopulta se otettiin alas kiitettävän ripeästi ja ajoimme viimeiset sadat metrit fokalla. Maaliin kello 5:57:39 vajaan 33 tunnin purjehduksen jälkeen.



Rantaan ja viemään väliaikaraporttia toimistoon. Vindungenin väki oli vastassa ja moitti meidän tulleen maaliin 9 minuuttia etuajassa. Olimme ottaneet viimeisellä kymmenellä maililla vielä 6 minuuttia lisää kaulaa. Imppu voitti melko ylivoimaisesti. Kakkossija tyydytti. Paljoa tyytyväisempi ei kippari ja miehistö olisi voinut olla (yhden sijan verran tyytyväisempi ehkä). Miehistössä kaikki paitsi Tuomas olivat ensikertalaisia.

Alfa Romeo (Dehler 36) ja muita nopeita veneitä alkoi tulla maaliin. Olivat myöhäisemmän lähtöajan ja pidemmän radan takia jääneet sinne Suursaaren pläkään kolmeksi tunniksi. Nälvimme Romeon tutulle gastille, että meiltä vapautuu tässä hyvä laituripaikka. Kotiin ajettiin koneella, popsittiin loput suklaat ja mentiin nukkumaan.



Tuloksien perusteella meidän menestyksen avain näyttäisi olleen tasainen varmuus. Legeittäin lasketuissa tuloksissa, jotka toki ovat vähän kyseenalaisia, saimme sarjan 4-6-5-3 ja tällä siis päädyimme lopputuloksissa toiseksi. Tarinassa mainituista veneistä Inferno 29, X-95 ja FinnFire putosivat kärjestä 1,5 tuntia Suursaaren kierrossa ja monet tosiaan jäivät paljon pahemminkin. Me selvisimme "vain" kolmen vartin tappiolla kärkikaksikolle Impulle ja Vindungenille. Paluumatkalle lähdettäessä edessämme olleet Avance 33 Charmant ja Vindungen romahtivat paluumatkalla ja jäivät meille tunnin verran. Impua saimme kiinni vartin, Hankoon asti olisi pitänyt ajaa...

Kokemuksia

Yleisesti ottaen Expressillä ajaa Suursaaren ympäri aivan mainiosti, joskin tällä kertaa keli oli armelias. Olimme varautuneet jättämään touhun kesken, jos kelit olisivat olleet ala viimevuotinen Offshore Week. Tästä päivää tai paria pitempi reissu alkaisi olla jo aika extremeä väistämättömän univelan takia. Viiden hengen miehistö oli sopiva määrä, kovemmassa kelissä viides gastti olisi varmaan aika välttämätön. Nukkuminen on tällaisessa kisassa aika avainasemassa. Vaikka uni onnistui meiltä odotettuakin paremmin, niin silti jokainen oli "vuorollaan" aika täydellisen kyvytön purjehtimaan kilpaa.

Taktisesti nimenomaan Suursaaren kierto on erikoistapaus, johon ei oikein mikään normaali sääntö tunnu pätevän. Mutta ainakin vallitsevilla tuulilla pätee lehdissäkin kerrottu yleisohje: sisään mennään läheltä ja paluumatkalla kierretään kaukaa. Tämä toimi tänäkin vuonna. Muilta osin reissussa ei ole mitään tavallisuudesta poikkeavaa, paitsi että matkat on pitempiä ja tuulien ennakkoinnissa ja taktiikassa on siksi uudenlainen aikaskaala. Jossain vaiheessa oli itselläkin vähän mittakaava vinossa. Kun herättelin paluumatkalla keskustelua siitä, miten Kallbådagrundin merkinkierto hoidetaan, joku huomautti lakonisesti, että onhan tässä vielä 3 mailia aikaa miettiä.

FIN 736 Demokratia

Ville Voltti

Mikael Anttila

Tapani Lehtinen

Valtteri Rahkonen (lainassa Priscasta)

Tuomas Kulve (kuvat, myös lainassa Priscasta)