

ARI PUSA

TAPIO LEHTINEN
SELVIYTYJÄ

TAMMI

ASTERIA-VENEEN VIIMEINEN MATKA

**TAPIO LEHTINEN
& ARI PUSA**

SELVIITYJÄ

ASTERIA-VENEEN VIIMEINEN MATKA



tammi

80 VUOTTA

HELSINKI



© Tapio Lehtinen, Ari Pusa ja Tammi 2023

Tammi on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä

Piirroksat: Spatio Oy
Kuvatoimitus ja kuvaliitteen taitto: Markko Taina
Kuvälähteet mainitaan kuvien yhteydessä.

ISBN 978-952-04-5666-5

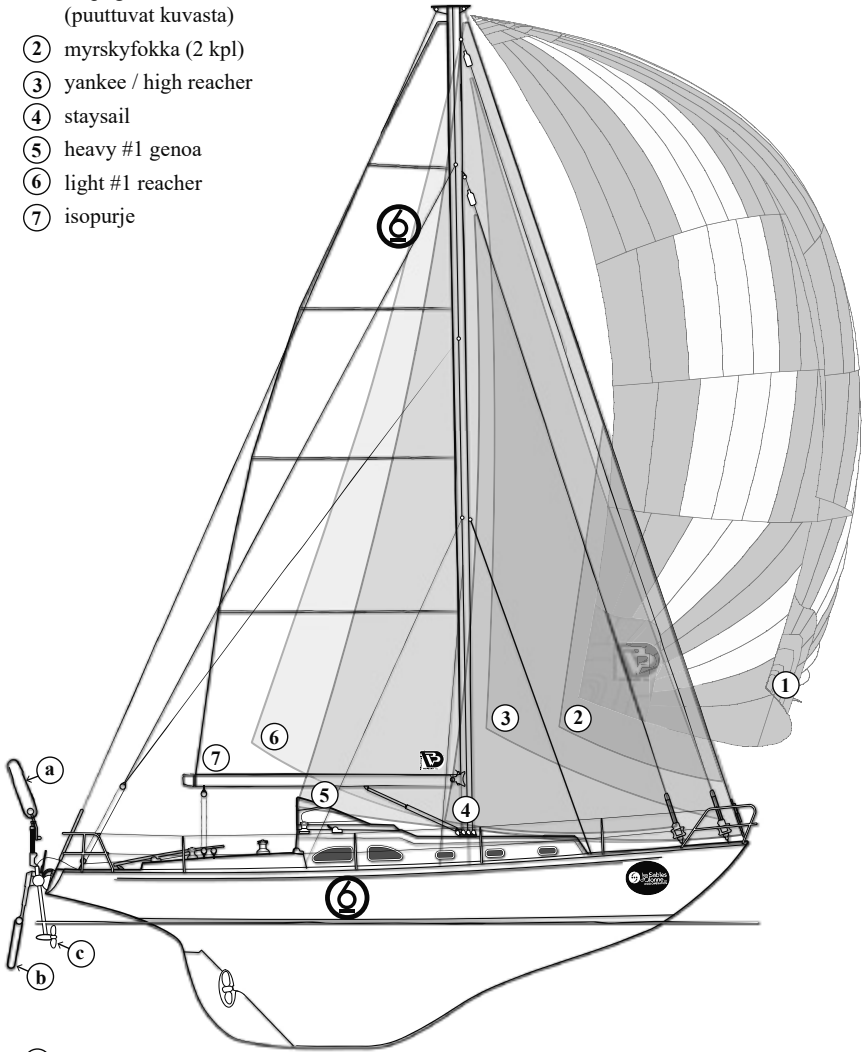
Painettu EU:ssa

SISÄLLYS

Kallioinen kuolemanloukko.....	9
Kolme syytä, miksi lähdin taas yksin merelle.....	15
Klassikkoveneet tekivät vaikutuksen	27
Kuume iskee pian lähdön jälkeen.....	36
Spinaakkeri repeää kesken unien	49
Lisää takaiskuja ja hurrikaani uhkaa	56
Nyt kisataan kuin radalla toinen toista vastaan.....	60
Keskipäivän korkeus määrittää sijainnin	64
Kiinalaisperämies kysyy hiihdosta	67
Maata näkyvissä.....	72
Sää pitää ottaa sellaisena kuin se annetaan	75
Perkele, taas barnakkeleita!	79
Puntarointia sään ja suunnan suhteen.....	89
Surffaavat hahmot aalloilla.....	94
Koekäyttö paljastaa moottoriongelman	96
Kuka tahansa voi vielä olla ensimmäinen	99
Moottorilla Kapkaupunkiin – sataman haju oksettaa	105
Veneessäni on joku toinen.....	113
Valmistautumista koviin ja märkiin keleihin.....	117
Rysähdys	129
Pelastuslautassa.....	134
Kirsten tulee	139
Pelastajani koulutti huskyja Lapissa.....	142

Köysitikkaita pitkin rahtilaivaan	146
Pois laivasta	165
Pohdintaa <i>Asterian</i> kohtalosta	170
Todennäköisin syy	181
Näin pelastusoperaatio eteni Suomessa.....	186
Radioamatöörit jälleen apuna.....	198
Haaksirikkoutuneet veljekset.....	207
Meriturvan oppi auttoi pelastautumisessa	218
Don McIntyre – seikkailija, tutkimusmatkailija ja liikemies.....	222
Kiertotalous yhteisenä arvona	228
Vielä kerran maapallon ympäri.....	230
Tapion kiitokset	254
 Liitteet	 257
Kaksi kirjettä Emilille.....	259
Kirje Mammalle ja klaanille.....	273
Tähtitieteellisen navigoinnin pikakurssi.....	279
Purjehdussanastoa.....	295
 Henkilöhakemisto	 301

- ① spinaakkeri
3 kpl genaakkereita
(puuttuvat kuvasta)
- ② myrskyfokka (2 kpl)
- ③ yankee / high reacher
- ④ staysail
- ⑤ heavy #1 genoa
- ⑥ light #1 reacher
- ⑦ isopurje



- ① tuuliperäsimen
tuulievä
- ② tuuliperäsimen
servoävä
- ③ vesigeneraattori

Piirros on toteutettu
Karl-Johan Strählmannin
ja Mikko Brummerin
(WB-Sails) kuvien avulla.
Toteutus: Spatio Oy.

KALLIOINEN

KUOLEMANLOUKKO

14. PURJEHDUSPÄIVÄ, LAUANTAI 17. SYYSKUUTA 2022

Fuerteventuran luoteiskulmassa Kanariansaarilla on pitkälle ulottuvia matalikkoja, jotka on selvästi merkitty majakan avulla. Olin heittänyt hyvästit Golden Globe Race -purjehduskilpailun johtajalle Don McIntyrelle ja muulle järjestäjätimille Marina Rubicónin sataman edustalla Lanzarotella. Suuntasin kohti majakkaa, joka osoitti reitin ulos merelle.

Täydellä genoalla eli suurimmalla vastatuuleen käytettävällä etupurjeella ja isopurjeella minulla kesti hieman yli kaksi tuntia päästä majakalle. Oli iso helpotus löytää se ja purjehtia turvallisesti sen ympäri avomerelle. Yö oli kaunis. Tähdet loistivat.

Majakka oli minulle ennestään tuttu. Neljä vuotta sitten menin tästä samasta kohdasta merelle. Myös talvella 2022 olin purjehtinut näillä samoilla vesillä, kun osallistuin Ocean Globe Race -kilpailun vaatimusten mukaiselle Englannin purjehtijaliiton eli Royal Yachting Associationin *Offshore Yacht Master* -laivurikurssille.

Kun olin ohittanut majakan noin kolmen aikaan aamulla, olin todella väsynyt. Olin nukkunut edellisenä yönä vain

kaksi tuntia. Muuten olin ollut hereillä noin 45 tuntia. Rannikon lähestyminen ja satamaan tulo on yksinpurjehtijalle iso stressin aihe. Sitä ei tee mielellään, vaikka se toisaalta mieltä piristääkin.

Pasaatituuli puhalsi tasaisesti pohjoisesta noin 14–18 solmun voimakkuudella. Fuerteventuran majakka ja riutat alkoivat jäädä taakseni. Avasin genoan ulos tuulen puolelle spinaakkeripuomin avulla ja etummaisessa rullassa olevan purjeen eli jenkkipurjeen suojanpuolelle.

Fuerteventuran länsiranta jatkuu noin 50 mailia etelälounaaseen. Saaren eteläkärki kaartuu vielä koukuksi pari mailia länteen kohti Gran Canarian saarta. Säädin kurssin karkeasti lounaaseen. Suuntasin *Asterian* Fuerteventuran eteläpään ja siitä noin 50 mailia länteen sijaitsevan Gran Canarian välisen aukon keskelle.

Nyt minulla oli noin kymmenen mailin etäisyys Fuerteventuran rantaan. Kurssini vei minua vähitellen kauemaksi rannasta. Kun kaikki oli kannella kunnossa, purjeet skuutattu oikeaan asentoon, tuuliperäsin säädetty oikealle kurssille, navigointivalot sytytetty ja vene pysyi reippaassa koillispasaatituulessa hyvin tuuliperäsimen hallinnassa, päätin, että minun on pakko ottaa nokoset ennen kuin nukahdan kannelle.

Minulla oli veneessä kolme hälytintä, kaksi keittiökelloa ja yksi mekaaninen herätyskello. Asetin ne kaikki hälyttämään tunnin kuluttua ja painoin pääni tyyntyyn. *Asteria* kulki hyvää vauhtia pasaatissa. Se nousi kirkkaan tähtitaivaan alla aallon harjalle ja painui takaisin alas. Oli autuas olo. Nukahdin syvään uneen.

Heräsin kirkkaaseen päivänvaloon. En ollut kuullut herätyskelloja. Tuuli oli tyyntynyt ja tajusin, että minun pitää saada spinaakkeri eli pallopurje ylös, jos haluan pysyä Simonin

vauhdissa. Varmaan Simon on jo ehtinyt nostaa spinaakkerin tässä tuulessa. Olin taas myöhässä ja kaiken lisäksi nukkunut pommiin. Saamari!

Nousin ylös ja menin kannelle tarkistamaan tilanteen. Istumalaatikoon noustessani tajusin, ettei iso ristiaallokko ollut normaali näin kevyessä tuulessa. Kun käännyin katsomaan eteenpäin, näin pystysuoran kallioseinän nousevan merestä runsaan sadan metrin päässä meistä. *Asteria* oli purjehtinut pieneen lahteen, jossa meitä ympäröivät korkeat kalliot ja tuuli oli suoraan takanamme.

Asteria oli painumassa suoraan kohti kiviseinää. Sydänalaani kouraisi. Tässäkö on meidän tiemme pää?

Kalliot vaimensivat tuulen, koska se nousi suoran kiviseinän edessä ylös ja aallot paiskautuivat kivikosta takaisin kohti *Asteriaa*. Ajatus iski kuin salama kirkaalta taivaalta: *Asteria* murskautuu hetken kuluttua päin kalliota.

Hätätilanteessa ihminen toimii kuin kone. Olin oikealla halssilla ja oikealla puolellamme ranta kaartui kohti tuulta. Ranta edessämme oli niin lähellä, että en olisi ehtinyt jiiipata eli tehdä myötäkäännöstä, kun genoa oli ulkona puomin kanssa. Konettakaan en olisi ehtinyt käynnistää. Polttoainehana istumalaatikon säilytyslokerossa ja pakoputken sulkuventtiili veneen perässä olivat suljettuina.

Toimintasuunnitelma syntyi sekunneissa. Ymmärsin, että voisimme selvitä, jos saisin käännettyä *Asterian* tuuleen ja kierrettyä oikealla puolellamme olevan pystysuoraan ylös nousevan kallioisen niemenkärjen. Hätäväistö voisi onnistua.

Ensin avasin genoan skuuttiköyden ja päästin puomin eteen. Seuraavaksi vedin genoan rullalle. Sitten säädin tuuli-peräsintä niin, että se nosti veneen kurssin ylös oikealle kryssisuuntaan, oikealla puolellamme olevan kalliojärjen ohi. Seuraavaksi kiristin isopurjeen ja jenkkipurjeen kryssi-

skuuttaukseen eli säädin purjeet oikeaan kulmaan vastatuuleen nähden.

Nyt kallioseinämä oikealla puolellamme oli sadan metrin päässä. Olimme liian syvällä lahdessa. Vene ei noussut riittävästi ylös tuuleen, jotta olisimme pystyneet kiertämään kalliojärjen oikealla halssilla – kurssilla, josta tuuli tuli purjeisiin.

Ryntäsin keulaan laskemaan spinaakkeripuomin etupään kannelle ja irrottamaan sen, jotta pääsin tekemään vendan eli käännöksen vasemmalle halssille. Istumalaatikkoon palatesani säädin jälleen tuuliperäsintä niin, että se alkoi kääntää venettä vasemmalle halssille.

Kauhukseni nopeus ei riittänyt kääntämään venettä kevyessä tuulessa ja isossa ristiaallokossa. Vene pysähtyi ja kääntyi takaisin kurssille kohti kallioseinää.

Säädin nopeasti uudelleen tuuliperäsintä saadakseni mahdollisimman paljon vauhtia seuraavaa kääntöyritystä varten. Jatkoin eteläisemmälle kurssille styyrpuurin halssilla eli perästä katsottuna veneen oikean puolen suunnalla kohti kallioita, joita vastaan aallot murtuivat kovalla kohinalla. Avasin genoan rullalta jenkkipurjeen ulkopuolelle ja löysäsin sitä niin, että vene purjehti kiihtyvällä vauhdilla kohti yhä lähenevää kiviseinää.

Sivusilmin katsoin jo kohtaa, jonne voisin hypätä ja kiivetä ylös jyrkännettä, jos *Asteria* törmää kallioon. Minulla oli vain yksi mahdollisuus jäljellä. Pidin veneen keulan alhaalla yrittäen päästä maksiminopeuteen aallokossa ja kevyessä tuulessa.

Kun kiviseinä oli vain kahden veneenmitan päässä, säädin jälleen tuuliperäsimen ohjausköysiä, jolloin *Asteria* lähti nousemaan kohti tuulta. Avasin genoan köyden ja kiskoin apinan raivolla sen rullalle, jotta vene kääntyisi helpommin ylös tuuleen.

Hitaasti *Asteria* alkoi kääntyä. Mikä helpotus! Se nousi tuulen silmän yli. Jenkkipurje meni veneen vasemmalla puolella pakkiin ja auttoi keulaa laskeutumaan alas paapuurin eli vasemman puolen halssille. Avasin genoan oikealle puolelle, jolloin vene alkoi kerätä vauhtia ja nousta hitaasti mutta varmasti pois päin kalliosta. Käteni tärisivät. Jalassani oli pitkä verinaarmu. Minulla ei ollut aavistustakaan, mistä se oli tullut.

Helpotuksen tunne oli valtava. Olin taistellut itselleni toisen elämän. Tilanne oli rehellisesti sanoen näyttänyt toivotomalta. Ilman *Asterian* mahtavaa kykyä nousta vastatuuleen olisimme olleet mennyttä.

Aikaa äkkiheräämisestä veneen kääntämiseen oli mennyt vain pari kolme minuuttia, vaikka se tuntui ikuisuudelta. Luojan kiitos, etten ollut käynyt ensin vessassa ennen kuin nousin kannelle ihmettelemään tilannetta.

Sillä hetkellä olin vielä täysin hukassa. Missä helvetissä olimme? Mitä oli voinut tapahtua? Olin todella vihainen itselleni, kun en ollut varmistanut, että minulla on tarpeeksi koväänisiä herätyskelloja mukana, jotta herään purjehtiessani vaarallisilla vesillä.

Rojahdin *Asterian* kannelle typertyneenä. Istuin siinä muutamana pitkän minuutin ja aloin luovia pois lahdesta. Mietin, mitä tuulelle oli tapahtunut yön ja aamun hetkinä. Lopulta sain kierrettyä turvallisesti kivisen kohdan. Tajusin, että nukkuessani koillisesta pohjoiseen kääntynyt pasaatituuli oli vienyt meitä kohti Fuerteventuran lounaiskärjen pohjoisrantaa. Olin pelastunut, mutta kokemus lisäsi merkittävästi ymmärrystäni riskeistä sekä stressiä tuleviin rantautumisiin.

Helpottuneena jatkoin purjehdustani kohti Kap Verdeä ja sieltä edelleen Kapkaupunkiin.

En kertonut seikkailustani kenellekään, en edes Donille, ettei hän järkyttyisi.

Myöhemmin kuulin radiotiimiltäni, että amerikkalainen kilpakumppani Guy de Boer ei ollut selvinnyt samalla tavalla kuin minä. Hän oli myös valvonut lähestyessään Lanzarotea ja kierrettyään poijun Marina Rubicónin edustalla oli nukahtanut veneensä ruoriin. Onneksi hän nukahti uimarannan eikä pystysuoran kallion kohdalla ja heräsi veneen törmätessä rantaan.

Oli ikävä kuulla niin dramaattisia uutisia. Onni onnettomuudessa, että Guy oli turvassa. Tilanne olisi huomommalla tuurilla voinut päättyä kohtalokkaasti. Guy sai hälytettyä apua ja pääsi kuivalle maalle. Vene saatiin haettua nosturautolla pois rantakivikosta.

KOLME SYYTÄ, MIKSI LÄHDIN TAAS YKSIIN MERELLE

Pari viikkoa aiemmin olin vihdoinkin päässyt taas merelle. Olin odottanut toista yritystäni Golden Globe Race -purjehduskilpailussa kuin kuuta nousevaa, sillä edellisellä kerralla keväällä 2019 olin tullut maaliin turhautuneena ja pettyneenä kokemiini lukemattomiin ongelmiin. Ei kilpailua turhaan sanota maailman vaativimmaksi.

Heinäkuussa 2018 lähdin matkaan hosuen viimeistellyllä ja pahasti keskeneräisellä veneellä. Lähes koko matkan Ranskasta Etelä-Afrikan ulkopuolelle rakentelin ja korjailin venettä päivittäin. Päästyäni lopulta Intian valtamerelle ja sen eteläpuolella tyrskyävälle Eteläiselle valtamerelle ihmettelin parin viikon ajan, miksi kilpakumppanini Susie Goodall vetää kaulaa ja Istvan Kopar ottaa minua kiinni.

Epäilin, että veneen potkuriin olisi tarttunut verkko tai köysi, mutta kovan tuulen ja ison aallokon vuoksi en päässyt veteen tarkistamaan tilannetta. Vasta Australian eteläpuolella vähän ennen Tasmaniaa tuuli tyyntyi riittävästi, jotta pystyin loikkaamaan kylmään mereen. Totesin, että koko veneen pohja oli barnakkeliin peittämä.

Barnakkelit ovat siimahäntäisiin kuuluvia äyriäisiä, jotka voivat kasvaa jopa viidentoista sentin mittaisiksi. Ne takertuvat veneen kylkiin ja pohjaan kasvattamansa kovan kalkkirenkaan avulla. Täysikasvuisten barnakkeli-ien irrottaminen on vaikeaa ja vaatii kunnan työkalut.

Veneeni oli kuin kelluva puutarha, kun lähdin jatkamaan matkaa Tasmaniasta, vielä puoli maapalloa edessäni.

Barnakkeleita oli veneen pohjassa niin tiiviisti, että musta pohjamaali ei näkynyt niiden välistä. Pahimmissa kohdissa ne kasvoivat toinen toisensa päälle. Irrottelin niitä loppumatkan aikana kansiharjan ja venehaan varsista tekemäni petkeleen kanssa. Terän sain viilattua sekstanttilaatikosta irrottamastani pronssilevystä.

Tulin maaliin Ranskan Les Sables-d'Olonneen sunnuntaina 19. toukokuuta 2019. Silloin barnakkeleita oli vieläkin jäljellä pari tuhatta, mutta maali näkyi jo niiden välistä. Ihmettelin, oliko joku käynyt syömässä niitä vai oliko osa kuol- lut jo vanhuuteen.

Vuoden 2018 kisaan lähti kahdeksantoista purjehtijaa. Minun matkani barnakkeli- ilastissa kesti 322 päivää. Olin maalissa viides ja viimeinen. Joku on sanonut, että se oli suomalaisen urheiluhistorian paras viides sija. Vaarojen ja vastoinkäymisten jälkeen minusta tuli silti kuudes ihminen maailmassa, joka on purjehtinut yksin keskeytyksettä ilman elektronisia navigointi- ja ohjauslaitteita maapallon ympäri. Sijainnin sain laskea vain sekstantin ja taivaankappaleiden avulla.

Ystäväni Ville Norra jätti Guinnessin ennätysten kirjaan puolestani hakemuksen perustelunaan, että kukaan ei ole urheilun historian aikana minkään urheilulajin missään kilpailussa tullut maaliin niin kauan voittajan jälkeen. Jean-Luc Van Den Heede oli ollut maalissa 111 päivää ennen

minua. Palkinnotkin oli jaettu kuukausi ennen saapumistani maaliin.

Kilpailujohtaja Don McIntyren viisumi Ranskaan oli jo mennyt vanhaksi, ja hän oli Pekingissä vaimonsa Janen kanssa anoppiaan tapaamassa, kun minä tulin maaliin. En tainnut päästä sinne ennätysten kirjaankaan.

Tullessani maaliin olin henkisesti varautunut siihen, että käyn ilmoittautumassa Les Sables-d'Olonnen venebensikselle, että Lehtinen on perillä. Sitäkin hienompaa oli, kun vastasani oli merellä jo kaukana ennen maalilinjaa kymmeniä moottoriveneitä, ensimmäisten joukossa kaupungin pormestari Yannick Moreau.

Maaliviivalla minut vastaanotti sankarini Bernard Moitessierin *Joshua*-vene, joka oli purjehdittu paikalle yli sadan mailin päästä La Rochellen merimuseosta. Aallonmurtajilla oli tuhansia iloisesti heiluttavia ranskalaisia. Takkuisesta reisusta huolimatta olin onnellinen ja tyytyväinen. Homma tuli hoidettua loppuun saakka ja toin veneen omin avuin määräsätamaan.

EDELLISKERTA JÄTTI NÄLÄN

Kaiken tämän jälkeen olin mielestäni valmistautunut ja varautunut huolellisesti toiseen Golden Globe Race -purjehdukseen.

Olin luvannut itselleni ja *Asterialle*, että teemme matkan uudestaan. Edellinen kerta jätti nälän pärjätä paremmin. Ansaitsimme uuden mahdollisuuden. Kisan voitto oli toki tavoitteena, mutta kokemuksesta tiesin, että jo maaliintulo on voitto – meille kaikille kuudelletoista purjehtijalle, jotka asetuivat lähtölinjalle Biskajanlahdelle Ranskassa 4. syyskuuta 2022.

Edellisen kisan nöyryyttävästä pettymyksestä huolimatta olin nauttinut merellä olemisesta. Nautin yksinolosta, purjehduksesta, yhteydestä veneen ja meren kanssa, lukemisesta, nukkumisesta ja ajattelun rauhasta. Nautin kaikkivoipaisesta tunteesta, että pystyin kiertämään maapallon pienellä *Asterialla*. Nuo seikat helpottivat päätöstäni lähteä uudestaan. Seuraava kerta olisi vielä parempi.

Ajattelin, että *Asteria*-veneeseen remontti ennen toista Golden Globe Race -kisaa olisi helppo, mutta sähköjärjestelmien täydellinen uusiminen, tuuliperäsimen vaihto ja lukemattomat muut pienemmät muutokset, parannukset ja vaihdot osoittautuivat talven ja kevään 2022 aikana jälleen massiiviseksi projektiksi.

Kiire jatkui vielä kesällä ennen lähtöä syyskuun neljäntenä päivänä, kun veneenrakentaja Pellervo Kunnaala seurasi minua ensin Bilbaoon ja Gijóniin Pohjois-Espanjassa pidettyyn esikilpailuun ja sieltä vielä kahdeksi viikoksi ennen starttia Les Sables-d'Olonneen Ranskaan.

EDESSÄ TOINENKIN PURJEHDUSPROJEKTI

Vuoden 2018 kilpailun kestäessä Don McIntyre haastatteli kaikki osanottajat kerran viikossa satelliittipuhelimen avulla. Viimeisen runsaan kuukauden ajan olin ainoa purjehtija, joka oli vielä merellä. Meistä oli tullut jo ennen kilpailua mutta erityisesti sen kestäessä hyviä ystäviä Donin kanssa.

Pakollisen haastattelusession jälkeen Don usein sanoi, että nyt nauhoitus on pois päältä. Voidaan jutella rennosti. Ilmeisesti hän halusi pitää mielialaani koholla. Toukokuun alussa muutama viikko ennen Ranskaan tuloani hän kertoi minulle

luottamuksellisesti, että aikoo heinäkuussa 2019 julkistaa järjestävänsä uuden kiinnostavan purjehduskilpailun, Ocean Globe Racen. Sen startti olisi syksyllä 2023. Siitä tulisi retrohenkinen juhlakilpailu 50 vuotta aiemmin purjehditulle ensimmäiselle Whitbread Round the World Race -kilpailulle.

Ensimmäinen Whitbread purjehdittiin 1973–1974. Neljänä etappina purjehdittu kisa alkoi Portsmouthista Englannista, josta purjehdittiin Kapkaupunkiin, Sydneyyn ja Rio de Janeiron kautta takaisin Portsmouthiin. Vuosien 2023–2024 kisa purjehdittaisiin myös neljässä etapissa, mutta Kapkaupunkia lukuun ottamatta satamat olivat tuolloin heinäkuussa vielä päättämättä.

Donin suunnitelma herätti minussa muistoja. Vuonna 1981 osallistuin 23-vuotiaana Whitbreadiin suomalaisen *Skopbank of Finland* -veneen vahtipäällikkönä. Veneitä ja laivoja purjehditaan perinteisesti kahdessa vahdissa, joita kumpaakin johtaa oma vahtipäällikkö.

En voinut vastustaa kiusausta. Sanoin heti Donille, että osallistuminen uudelleen Whitbread Round the World -kilpailuun olisi minulle todellinen unelmien täyttymys. Olin herännyt menneinä vuosikymmeninä lukemattomia kertoja nähtyäni unta siitä, että olen lähdössä uudelleen tuohon kisaan. Yksipurjehduksistakin olin toki paljon lukenut ja haaveillut, mutten koskaan uneksunut niistä.

Olin jo päättänyt osallistua seuraavaan Golden Globe Race -kilpailuun vuonna 2022, mutta ennen kuin puhuin seuraavalla viikolla taas Donin kanssa, olin jo tehnyt päätöksen osallistua myös Ocean Globe Race -kisaan syksyllä 2023.

Suunnitelma kypsyi toiminnaksi.

Don kertoi jo ennen maaliintuloani, että kilpailussa purjehdittaisiin vanhoilla, Nautorin Suomessa rakentamilla *Swan*-veneillä. Niillä menestyttiin hienosti alkuaikojen

Whitbread-kilpailuissa, ja ne tunnetaan maailmalla laadukaina, kestävinä, merikelpoisina klassikkoina.

Teinivuosistani saakka olen ollut sitä mieltä, että kaunein ja klassisin Nautorin tuotannossa koskaan ollut vene on kaksimastoinen *Swan 55* -jooli. Jooli on kaksimastoinen purjealus, jossa taaempi masto eli mesaanimasto on pienempi kuin päämasto. Joolissa mesaanimasto on peräsinakselin takapuolella. Jos peräsinakseli on mesaanimaston perän puolella, alustyyppiä kutsutaan ketsiksi.

Swan 55 -jooli on saman Sparkman & Stephens -toimiston suunnittelema kuin *Asteriakin*. Olihan toimiston pääsuunnittelija Olin Stephens 1900-luvun menestyneimmän venesuunnittelijan maineessa. Don kertoi minulle seuraavan satelliittipuhelinhaastattelun virallisen osuuden jälkeen, että Englannissa on myynnissä erittäin hyväkuntoinen *Swan 55* -jooli *Galiana*.

Astuttuani ponttonille Les Sables-d'Olonnessa ja saatuani kännykkäni sinetöidystä pussista marssin suoraan vessaan, jossa tarkistin puhelimesta *Galianan* myynti-ilmoituksen. Vielä en huudellut muille aikeestani.

Kesä 2019 ja alkusyksy kuluivat uuden projektin suunnittelussa. Kävin katsomassa *Galianaa* sen kotisatamassa Hamblessa Southamptonin kaakkoispuolella. Konttasin veneen keulasta perään ja takaisin taskulampun kanssa. Rakastuin unelmieni veneeseen korviani myöten. Sain lopulta rahoitusjärjestelytkin kuntoon.

Tehtyäni esisopimuksen veneen ostamisesta julkistin suunnitelmani. Purjehdimme elokuussa 2019 kuutosveneiden MM-kilpailuissa Hangossa, jossa kuutospurjehduskaverini Ville Norra ilmoitti haluavansa lähteä projektiin mukaan.

Kuutoset ovat kansainvälisen R-mittasäännön mukaisia viiden hengen rataköliveneitä. Ne painavat vähän yli neljä tonnia ja ovat kokonaispituudeltaan 11–12 metriä pitkiä.

Kuutonen on niin sanottu konstruktioaluokka, jossa kaikki veneet on suunniteltu yksilöllisesti kansainvälisen mittasäännön mukaan. Näin veneiden evoluutio on jatkunut siitä asti, kun kyseinen sääntö julkaistiin vuonna 1907. Aina 1900-luvun alkupuolelta Helsingin olympiakisoihin 1952 saakka kuutosluokassa kilpailivat käytännössä kaikki maailman parhaimmat ruorimiehet.

Ville on viisikymppinen kokenut purjehtija, erinomaisen ketterä ja pätevä merimies. Hänestä tuli nopeasti luottomieheni projektin rakentamisessa. Ilmoitin hakevani tiimiin nuoria suomalaispurjehtijoita, jotka olisivat kilpailun aikana iältään 20–35-vuotiaita.

Lokakuussa 2019 kaupat oli tehty. Keräsin veneen siirto-tiimin, jonka kanssa haimme *Galianan* Hamblesta Helsinkiin. Veneen myyjä Patrick Green ja purjehdusjournalistiystäväni Barry Pickthall sekä Patrickin luottogasti Duncan Syme olivat mukana Hamblesta Doveriin.

Siellä laskuveden syvimällä hetkellä illan pimeydessä Ville kajautti *God Save the Queenin* ja *Finlandia-hymnin* niin komeasti, että kiviset satamamuurit kaikuiivat. Samalla Yhdistyneen Kuningaskunnan lippu *Union Jack* vaihdettiin Nyländska Jaktklubbenin lippuun. Lippuasetuksen mukaan sillä on myös kansallislipun status. Ville on puolestaan laulanut Suomen Kansallisopperan kuorossa, joten laulu puolikin oli kunnossa. *God Save the Queenin* sanat hän oli pyynnöstäni opetellut kännykstä lähestyessämme satamaa.

Niinpä viimeiset kolme vuotta ensimmäisen Golden Globe Race -kisani jälkeen olen valmistellut tiimini kanssa seuraavaa projektia. Nimesin sen *Tapio Lehtinen Sailing / For the Future of the Planet* -projektiksi. Päätin, että se koostuu kahdesta purjehduksesta, jotka ovat vuoden 2022 Golden Globe Race ja vuoden 2023 Ocean Globe Race.

Tätä kirjoitettaessa näistä toinen on nyt ohi, toinen vielä edessä.

Minulle projekti on merkinnyt jatkuvaa sponsorien etsintää, yhdentoista hengen tiimin rekrytointia, koulutusta sekä *Galianan* mittavan remontin suunnittelua ja järjestämistä.

HALUAN KANTAA HUOLTA PLANEETASTA

Projektini nimi *For the Future of the Planet* eli ”Planeetan tulevaisuuden puolesta” voi kuulostaa hieman mahtipontiselta, mutta yksi vuoden 2018 lukuisista pettymyksistäni oli valtamerten selvästi vähentynyt elämän määrä. Lintuja, valaita ja muita merinisäkkäitä oli nähtävissä merkittävästi vähemmän kuin 1980-luvun alussa, jolloin kiersin maapallon Whitbread-kisassa.

Lentokalojen parvet olivat pienentyneet. Veneen kannelta löytyneet yksittäiset kalat olivat pienempiä kuin ennen ja niitä oli vähemmän. Kisan jälkeen minulle kerrottiin, että valtamerten kalamäärä on pudonnut alle 40 prosenttiin 1980-luvun tasosta.

Pudotus johtuu osittain kontrolloimattomasta ryöstökälykäsästä, mutta vielä enemmän ilmastonmuutoksen aiheuttamasta valtamerten happamoitumisesta.

Silti olin merellä onnellinen. Nautin aurinkoisista päivistä ja tähtikirkkaista öistä. Myrskyisinä viikkoina ja kuukausina Eteläisellä valtamerellä ymmärrys olemassaoloni pienuudesta suhteessa universumiin kasvoi. Samoin kasvoi nöyrä kiittolisuuteni saamastani elämän lahjasta. Ainakin tiedän, että ilman aurinkoa emme olisi täällä. Otin jokaisen auringonlaskun vastaan kiittolisena. Jos olosuhteet sallivat, otin perinteisen *sundownerin*, pikkuisen jalluhömpsyn.

“ASTERIA OLI MINULLE RAKAS, SEURASIN SEN UPPOAMISTA KUIN YSTÄVÄN KUOLINKAMPPAILUA.”

Tapio Lehtisen toinen purjehdus maailman vaativimpana pidetyssä Golden Globe Race -yksinpurjehduskilpailussa katkesi 75 päivän jälkeen dramaattiseen onnettomuuteen Intian valtameren ja Eteläisen jäämeren rajalla, kaukana mantereesta. *Asteria*-vene upposi vain minuuteissa ilman näkyvää syytä.

Teoksessa Lehtinen kertoo sekä hienoista purjehduspäivistä että vaikeista tilanteista merellä jo ennen kohtalokasta haaksirikkoa ja pohtii perinpohjaisesti, mitkä syyt johtivat veneen uppoamiseen. Lehtinen kuvailee myös kokemuksiaan pelastuslautalla, jossa hän vietti vuorokauden Etelä-Afrikan kaakkoispuolella, joka on tunnettu maailman suurimmasta valkohaikannastaan.

Ankaratkaan koettelemukset eivät kuitenkaan ole Lehtistä lannistaneet. Syksyllä 2023 hän lähtee jälleen merille, tällä kertaa *Galiana*-veneeseen ja yhdentoista nuoren kanssa.



www.tammi.fi

99.1

ISBN 978-952-04-5666-5