

4080 Nm PURJEHDUS 24.4.2012 – 15.7.2012

KOS MARINA KREIKKA – TURKU AURAJOKI SUOMI



Vene osallistui loppukesällä 2012 järjestettyyn Marskäs Openiin. Paaralla Petteri



Kokkonaisvaltainen muutos ja kunnostustyö tehtiin pääosin omin voimin keväällä 2015.

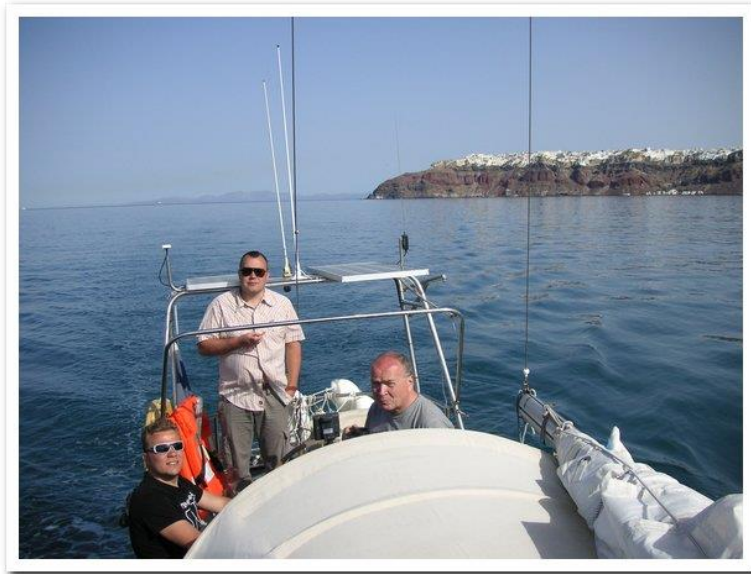
40v

VENE: Alpa 11.50 1976 sy CIAO (ex ELLU)

PÄÄLLIKKÖ: Tero Vuorena: Kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja, CEVNI-todistus, Saaristolaivuri, Rannikkolaivuri, Tutkanavigaattori, Meriradioviestintälupa, CMAS

Miehistö: Jussi Rantanen KOS-TURKU, Eric Chanfreau ja Matti Karpelin KOS-FUENGIROLA, Petteri Peltopihko CUXHAVEN-TURKU

Start: 24.4 15:50 **Kos** Marina Kreikka



styralla Jussi ja Matti paaralla. Lähdön tunnelmaa

1. 100 Nm-> **Santorinille** Kreikka 36°27'11.3"N 25°21'52.2"E 1 tunti ankkurissa: 25.4 klo 11.00. Kaunista on ja kylmää vettä. Ei tuule juuri lainkaan. 50 Nm->
2. Tuuli nousee, hetkessä >20 knots ja aallokko on veneelle epämiellyttävän jyrkkää 2,5 m ristiaallokkoa. Saavutaan yöllä saarten suojaan **Nisos Milos** Kreikka 36°45'18.0"N 24°32'40.2"E . Päällikkö oksentaa ja aloittaa omaehtoisen vapaavahdin. Kiitos kun ajoitte veneen suojaan. Liikkeelle lähdettiin sään tynnyttyä 26.4 klo 13:30. Päällikkö alkoi seuraamaan ja tutkimaan sääennustuksia mobiililaitteella. Kallista oli, mutta kannatti ainakin Pohjanmerelle asti. Välimerellä ennustukset näyttivät pitävän hyvin tarkasti paikkansa. Onkohan niin, että pahoinvointi tulee vain pidemmän tauon jälkeen kerran matkalle lähdettyä, näin ehkä saattaa olla. 190 Nm->
3. **Pilos** Kreikan rajalla 36°54'55.1"N 21°41'44.4"E jumissa Port Police ei päästä lähtemään puuttuvan Transit log lähtömerkinnän takia. Kukaan ei vastaa KOS:n satamassa puhelimeen koko päivänä? Ilman lähtömerkintäleimaa ei voida päästää lähtemään ja ennen leimaa pitää varmistaa, että laskumme on maksettu edellisellä saarella. Yöllä kuitenkin päästettiin lähtemään mutta leimaa ei voitu antaa? Koko päivä odotettu lupaa poistua maasta ja 27.4 klo 23.00 köydet irtoivat Kreikasta. Saattoi olla typerää ylipäätään kysyä asiaa... Lähdettiin yön selkään ja Kreikka oli nähty. Löysimme Robinin kalastusverkon puuttuvan palasen ja Eric irrotti sen potkurista juuri ennen pimeää 29.4 klo 20:45 37°46N 16°. Eric ei pelkää haita taikka syvää vettä. 315 Nm->
4. Saavutaan Sisilian **Messinaan** Sisilia 38°11'56.9"N 15°33'32.9"E 30.4 klo 9:15. Vappua juhlittiin Messinassa. Lähtö seuraavana päivänä klo 12:10. Kalastajavene ajoi rinnalle, kääntyi ja laski verkot. klo oli 5:50 ja aurinko nousi 6:15, Delfiinit saapuivat 6:40. Kaikki on siis hyvin edelleen. Delfineistä oli seuraa päivittäin ja suurin parvi nähtiin Atlantilla ruokailemassa ympyrämuodostelmassa. Kilpikonna keskellä ei mitään 38°50N 10°27E. 310 Nm->
5. Saavutaan **Villasimius** Sardinia 39°07'11.4"N 9°30'24.4"E 3.5 klo 19:00. Tankataan ja käydään kaupassa sekä yövytään. Jatketaan aamulla 4.5 klo 8:15. 20 Nm->



paikallinen veneessään Piccolassa ja Eric

6. Saavutaan **Piccola** Sardinia 39°11'31.9"N 9°09'51.7"E 4.5 klo 14:10. Tämä oli koko siirtopurjehduksen hienoin paikka. Sardinia vaikuttaa ylipäätään hyvin viihtyisältä. Aktiivista kilpurjehdustoimintaa ja muuta toimintaa on runsaasti. Ranta on täynnä paikallista väkeä pelailemassa ja juoksukilpailukin on meneillään. Vastaa kävelee utelias Suomalaisnainen, joka oli asunut jo 8v Sardiassa paikallisen miehensä kanssa. Poistettiin tuuliperäsin jarruttamasta menoa. Paikallinen purjehtija halusi antaa kyydin autollaan Cagliariin kaupunkiin Italialaiselle kiviunipizzalle ja olihan se hyvää. Tuttavuus alkoi kun Ericin kieli taipui Ranskaksi. Paluu kyyti olikin sitten hieman oudompi tapaus. Osa Muumeista oli kadonnut kuskilta. Olemme selvästi saapuneet kaikesta huolimatta sivistyksen pariin. Kreikassa sivistyksestä ei ollut vielä havaintoja ja Turkissa ei hajuakaan asiasta. 6.5 klo 15:00 lähdetään satamasta. Matti haluaa koittaa miten se paatti oikein käyttäytyä ja ottaa ohjat. Pakki päälle ja eihän se käänny, olihan siitä puhetta. Päästiin irti ketjuista kuitenkin ilman vahinkoja ja retki jatkuu. Keulapotkurin hankinta ei mahtunut budjettiin, samoin kävi tutkan ja monen muun. Satamat ovat melko ahtaita. Vaihde kuitenkin toimii moitteitta, vielä... 25 Nm->
7. Kova tuuli ja aallokko vei etenemishalut. Siirryttiin **Pula** Sardinia 38°59'40.8"N 9°01'10.8"E rantavesiin ankkuriin. 6.5 klo 19:20. Tuuli tyyntyi ja päätettiin nukkua kaikki yön yli, ennen pidempää etappia. 7.5 klo 6:00 lähdetään Espanjaan. 9.5 klo 04:08 AIS laskee turvaetäisyydeksi kauppa-alukseen 1,5 Nm. Kauppa-alukselta otetaan yhteyttä yksinäiselle purjealukselle ja kyseltiin mitä on tekeillä. Johtopäätös on, että Välimerellä voi olla tekeillä monen laista. Korjasimme kurssia siten, että heidän ei tarvinnut enää kyseenalaistaa tarveitamme tutustua lähemmin. Noudatimme aikaisemmin 1 Nm turvarajaa, joka osoittautui yöaikaan riittämättömäksi. 300 Nm->
8. 9.5 klo 11:50 **Sant Jordi Mallorca** Espanja 39°18'54.6"N 3°00'04.3"E. Ankkurissa öljynvaihto ja sitten tankkaus tukevasti pohjassa ja kauppareissu. Matka jatkuu 9.5 klo 18:15. Vielä haaveillaan miehistön vaihtoa Lissabonista, mutta lentojen hinnat ajavat ajatukset Malagan kentälle. 70 Nm->
9. 10.5 klo 9:35 **Ibiza** Espanja 38°54'39.8"N 1°26'09.4"E. Matka jatkui 10.5 klo 15:55. 90 Nm->
10. 11.5 klo 10:11 **Alicante** Espanja 38°20'23.9"N 0°28'56.2"W. Tankauksen jälkeen henkilökunta tuli esittämään meidän varastaneet heidän köydet tankkauksen yhteydessä? Asia ratkesi vasta muutaman tunnin väännön ja odottelun jälkeen, kun Matti palasi ja ilmoitti sujuvalla Espanjallaan ettemme ole mitään ottaneet... Asia oli sitten heti kunnossa? Jos seilataan Kreikassa taikka

Espanjassa, niin pitää varata ylimääräistä aikaa säätämiseksi ja Turkkiin ei parane mennä koskaan samaisesta syystä. Kielitaito katsotaan eduksi ja vanha meriä nähnyt vene ja ”nuori” merenkulkija saattaa olla altistava tekijä, helpon saaliin toivossa. Lähtö 12.5 klo 12:25. 265 Nm->

11. 14.5 klo 8:20 **Fuengirola** Espanja 36°32'28.8"N 4°37'02.7"W. Miehistön vaihto ja ystävien tapaaminen. Uuden miehistön saapuminen peruuntui läheisen kuoleman johdosta. Veneen talvisäilytysvaihtoehto selvitettiin, mutta matkaa päätettiin kuitenkin jatkaa kokoonpanolla VR. Kolmas ja miehistön uusi jäsen tulisi vasta Saksasta mukaan. Matka Välimerellä oli ollut lämmin, aurinkoinen ja pääasiassa kevyttä keliä. Kesä oli alkanut, sortsit ja T-paita virttyy. Ruoka oli hyvää ja sitä oli aina joku valmis laittamaan. Vahtivuorot kulkivat 4 miehen voimin 2h vuoroissa. Hieno ja helppo etappi oli takana, joka osaltaan ajoi eteenpäin. 13.6 klo 6:30 läheiset ovat saatettu lentokentälle Malagaan ja köydet irtoavat. Hyvä fiilis ja terve jännitys valtaa mieltä. 13.6 klo 17:40 olemme Gibraltarilla eikä yhtään valas havaintoa koko matkalla. Sivumyötäinen tuuli 9 m/s ja vastavirta vaikuttaa syöväen nopeudesta noin 3 solmua. Aallokko muodostuu epämiellyttäväksi ja vedetään purjehdusasut päälle. Asut jotka tulivat hyvin tutuiksi koko loppumatkan. Lämmin on muuttunut viileäksi ja ero entiseen on kuin yöllä ja päivällä. Olemme jännän äärellä. Keli on raskas ja mietimme ollaanko liian lähellä rantaa, onko liian vähän vettä alla. Mitä ne puheet loivista pitkistä aalloista ovat? Biskajalta sitten löysimme niitä. 180 Nm->
12. 14.6 klo 9:20 **Cabo De Santa Maria** Faro Portugali 36°58'22.5"N 7°51'50.0"W aallonmurtajan suojassa ankkurissa. 15.6 klo 9:30 matka jatkuu hyvin nukutun yön jälkeen. 40 Nm->
13. 15.6 klo 17:20 **Lagos** Portugali 37°06'24.3"N 8°40'25.5"W. Vain Amerikan express tai käteinen käy. Haettiin pankkiautomaatilta rahaa tankkaamiseen. Jatkettiin saman tien matkaa. 16.6 UTC 19:25 sää ennuste lupaa kovaa keliä. Aloitetaan esivalmistelut ja etsitään rantautumisvaihtoehdot kartalta. Syödään, siivotaan ja nukutaan ennakkoon. Sijainti nyt Lissabonin edustalla 39°01'N 9°42'W. 235 Nm->
14. 17.6 klo 13:00 **Figueira da Foz** Portugali 40°08'45.1"N 8°51'38.1"W tankkaamassa. 35 Nm->
15. 17.6 Yöllä **Aveiro** Portugali 40°39'39.8"N 8°43'41.6"W ankkuriin nukkumaan. Koko Portugalin rannikko on raskasta vasta-aallokkoa. Valoisaan aikaan on tehty havainto että verkkoja ei juuri ole 200m syvyyssäyrällä. Kokemusperäinen havainto helpotti tekemistä, mutta jatkuvasti näitä merkkejä oli syytä tarkkailla ja yöllä se oli hyvin hankalaa, lähes mahdotonta. 35 Nm->
16. 18.6 **Leixious** Matosinhos Portto Portugali 41°11'07.1"N 8°42'24.5"W ankkurissa yötä. Vastainen kova tuuli edellyttää kahta miestä kannelle. Yöt pyritään nukkumaan aallonmurtajien suojassa. Glamour on kadoksissa. 50->
17. 19.6 Kovin keli Portugalin edustalla. Oli pakonomainen tarve päästä ankkuriin nukkumaan. Pieni kalastaja poukama **A Guarda** Espanja 41°54'00.8"N 8°52'42.3"W. Sisäänajo tuntui kohtuullisen suurelta riskiltä vallitsevalla kelillä, mutta hyvin se sinne vauhdilla pujautti. Mustekaloja kerännyt viittomakieliä osaava kalastaja ohjasi kiinnittymään poijuun. Pussillinen mustekaloja teki kauppansa, mutta työ ohjeet jäi epäselväksi. Samaan kauppaan syntyi myös kyyti soutuveneellä rantaan. Rantautuminen vaatii vuorovedestä riippuen hieman yritteliäisyyttä. Matkaa jatkettiin 20.6 klo 7:40. 55 Nm->
18. 21.6 Saavuttiin **Portosin** Espanja 42°45'48.9"N 8°56'45.1"W ensimmäisen kerran rajavartio tuli tervehtimään ja tiedustelemaan keitä olemme ja millainen keli on ulkona merellä. Heillä oli

venepaikka meitä vastapäätä. Aamulla seuraamme oli ilmestynyt purjevene katkenneella mastolla. Kelit eivät oikein suosineet heitäkään. Melko reipasta keliä oli pidellyt eikä merellä muita näkynyt kalastajia lukuun ottamatta. Aamulla lähdettiin 22.6 klo 5:00. 40 Nm->

19. 22.6 saavuimme **Camarinas** Espanja 43°07'37.4"N 9°10'56.2"W. Pieni vierasvenesatama A-oikeudet. Pullot sai viedä mukanaan. Lähtö Biskajalle ajoitettiin kahden myrskyn väliin. Myrskyn selkään lähdettiin heti 23.6 klo 14:20 UTC, kun vallitseva keli osoitti laantumisen merkkejä ja säätiedot vastasi havaittua.. Jos näin ei olisi toimittu, olisi pitänyt odottaa ainakin viikko seuraavan laantumista. Jälkeen tapahtumien mukaan se olisi ehkä kannattanut. Ylitys meni odotettua paremmin. Loivat 3m aallot ja sopivasti reilua tuulta. Lasten leikkiä. Aikaisemmin oli pitkään seurattu Portugalin säätilanteita ja oli ollut pitkään hyvät rauhalliset kelit. Enää ei näin ollut. 520 Nm->
20. 30.6 klo 7:15 UTC **Cherbourg-Octeville** Saksa 49°38'25.6"N 1°37'11.8"W maihinnousu tankkaamaan ja jatkettiin matkaa. Olimme päässeet purjehduksenmakuun ja tiesimme tuulen yltyvän takanamme. Stop and go. 30.6 klo 23:00 alkoi kuulumaan mayday toistoja ja keskustelua Ranskaksi ja Englanniksi. Hätäraketteja oli ammuttu. Siitä tiesimme seuraavan myrskyn saavuttavan meitä. Sääennusteet lupasivat 20 Knots tuulta, joka oli varsin tuttua kyytiä meille ja veneelle. Tuuli oli myötäinen ja ei nähty mitään ongelmaa, päätettiin jatkaa matkaa turvallisin mielin. Otettiin yhteyttä myös purjehdusystäväämme, joka oli huolissaan vallitsevista sääolosuhteista, mutta edelleen ennuste oli 20 knots. Biskaja oli takana ja Englannin kanaalikin näytti hyvin menevän. Tuulta riitti ja matka taittui. Pohjanmeri alkoi avautua ja pysyväksi tuuleksi muodostui nopeasti 40 knots! Olimme hätää kärsimässä. Mietin kuinka idiootti olen ja mitä hittoa teen täällä. Aallokko nousi pahaksi ristiaallokoksi jonka korkeus oli noin 5-6m. Pyrstöt nousivat vielä reilusti meidän ylitse ja kaatuivat kaukaloon. Ei ollut tietoa kuinka pitkään meitä koitellaan ja voiko tuuli yltyä enää enempää kuin kaksinkertaiseksi ennusteeseen nähden. Viimeinen yö vaikutti alkavan. Päätimme lähteä heti rantaan sillä kurssilla, joka oli meille sillä hetkellä mahdollinen yhdellä halssilla. Voimat olivat lopussa. Keulapurje oli saatu rullattua ja iso oli reivattuna ja lisäksi laskettu mastolta vielä puolet pienemmäksi. Läpilatoitetun ison muodot olivat kuin kääntyneellä sateenvarjolla ja menttiin aika kyytiä slöörissä. Ei ollut kaunista katseltavaa, mutta ei ollut vaihtoehtoja pinta-alan pienentämiseksi. Rantanen sisälle, Epirb käteen, VHF:n viereen ja luukut kiinni. Emme ehkä enää tapaa. Ruorimies ei pystynyt tekemään mitään muuta, kuin ratsastaa aallokon mukaan, pitämään kurssin suunnilleen sinnepäin ja istumaan ettei lennä paikaltaan. Seisaaltaan sai huomata Targakaarien turvakaari ominaisuuden välittömästi. Massa on voimaa ja HST putkistot saivat samalla uudet pehmeämmät muodot. Päällikkö oli kiinnitetty konkreettisesti sidottu ruorimiehen pestiin. Meno oli hurjaa ja rantaan pääsy tuntui kaukaiselta itsepetokselta. Hälytys oli määrä tehdä jos päällikkö katoaa kaukalosta. Oli ikävä kotiin. Päämäärä oli enää päästä omin avuin niin lähelle mannerta kuin mahdollista ja nopeuttaa pelastusoperaatiota. Tuuli pysyi 40 knotsissa ja välillä mittarit olivat pohjassa. Tuuli yltyi niin nopeasti, ettei ehditty vaihtamaan edes sadeasuja päälle. Saappaat olivat, tosin täynnä vettä. Suunta ja nopeus eivät enää merkinneet. Ainut tavoite oli pitää vene mahdollisimman pystyssä ja mahdollisimman pitkiä hetkiä. Laivaväylien tuntumassa oli hyvä kulkea kun AIS ilmoitti kaiken liikkeen. Ei matalaa, ei verkkoja, ei kalastajia, ei muita kuin me ja laivat. Mutta 5h rantaan voi tuntua koko loppuelämältä. Purjehtimisessa ei ole mitään järkeä. Ranskalaiset purjehtijat ihmettelivät Fuengirolassa, miksi menemme Pohjanmeren kautta. Syykin selvisi myöhemmin. Oli vaikea käsittää, että todella pääsimme pois sieltä. Vene on vahva ja kohtalokasta virhettä ei tapahtunut. Mayday kutsuja tuli useammalta eri veneeltä ja odotettiin lähinnä tuulen huipun tuomaa omaa vuoroamme. Vastaavaa tilannetta ei pääsee ikinä syntymään, sen siitä oppi. On hirveen ihanaa olla kotona lämpimässä ja kääriytyä peiton alle. Arvot menivät

uusiksi. Ongelma ei ollut yksistään kova keli, vaan myös kokemattomuus, uhkarohkeus, kylmyys, pelko ja väsymys sekä miehistövaje vallitsevaan keliin nähden. 200 Nm->

21. Yöllä 1.7 saavuimme **Oostende** Royal North Sea Yacht Club Belgia 51°14'02.8"N 2°55'22.6"E omalla ehjällä veneellä! Hieno paikka tämä Oostende... Hyvät yhteydet Lontooseen ja paljon simpukoita. Retken kallein marinaravintola ei haitannut tahtia. Olimme aivan häkellyksissä illan tapahtumista. Myrskyn jälkeen on tyyntä. 2.7 lähdettiin taas liikkeelle. 3.7 Rotterdamin edustalla oli yöllä ehkä 100 suurta rahtialusta odottamassa ankkurissa. Muusta ei tarvinnutkaan huolehtia kuin väistellä paikallaan olevia aluksia ja laskea niitä plotterista. Pilotit oli aika valtavia kaksirunkoisia aluksia joiden alta mahtuu isotkin aallot tai veneet. Maailmankaupan mittasuhteet alkoivat pyöriä mielessä. 290 Nm->
22. 4.7 klo 19:40 UTC **Cuxhaven** Saksa 53°52'28.0"N 8°42'20.7"E . 5.7 klo 8:10 UTC Peltopihko saapui. Petteri oli lentänyt Saksaan ja tulee loppumatkan vahvistamaan olemattoman huonoksi kehittyneitä vuorojamme. Lähdettiin liikkeelle 5.7 klo 19:30 UTC. Kielin kanavaan ei päästy yöllä ja paikallaan ei pysytty virran / pohjan takia. Myös joku virkaa tekevä paatti ajoi alueen läpi ja sitäkin sai varoa. Aamulla varhain 6.7 päästiin valomerkkien mukaan sisään kanavaan. Olisi päästy jo aikaisemmin jos olisi silloin ymmärretty valojen merkitys. Yöllä ei pitäisi päästä, mutta liikenne oli olematonta silloin. Joka päivä opittiin jotain uutta purjehduksesta. 70 Nm->
23. 6.7 klo 14:00 UTC saavuttiin **Sporthafen Kiel GmbH Yachthafenbetrieb** Saksa 54°19'41.0"N 10°08'52.3"E. Edullinen pieni vierasvenesatama 17 € maksulla + poletteja tarvittiin muistaakseni pesutiloihin. Matkaa jatkettiin illan suussa 8.7. Ruotsin rannikolla ukkosti rajusti. Nopeasti ohimenevä trombi tai muu pyörre keikautti veneen saalingin veteen ja kaukalo huikkasi itsenä puolilleen. Rantanen tukki itsellään kulkuaukon välittömästi. Kyse oli hyvin poikkeuksellisesta puuskasta, joka näkyi normaalina vedenpinnan väreilynä. Mitään vastaavaa ei ole kohdalleni tullut. Kaikki olivat tämän jälkeen yhtä mieltä siitä, että meillä ei ole niin kiire ukkoseen, etteikö voitaisi mennä Tanskaan yöksi. 95 Nm->
24. Yöllä 8.7 saavuttiin kalasatamaan **Hesnæs** Tanska 54°49'22.5"N 12°08'18.1"E pieneen poukamaan jossa vene saatiin yöllä kiinni paalusta paaluun. Olimme väärään aikaan väärässä paikassa. Tunnin kuluttua satama-altaaseen heitettiin aallonmurtajan päästä ruumis painoineen! Kulmikkaalla 3-sarjan BMW merkkisellä autolla oli kova kiire peruuttaa paikalta pois tapahtuman jälkeen. Hetken päästä valkoisia pusseja kellui altaassa ja osa niistä ajalehtivat veneemme kylkeen. Taas jännitimme kun kuulosti painon perusteella ensin ruumiilta, mutta kyse olikin huumelastista. Yksi pussi ylös. Säärikarvan poistajia? Aamulla 9.7 lähdettiin Ruotsiin sukulaisia moikkaa. 90 Nm->
25. 9.7 illansuussa yöpymään ja ravintolaan syömään, nam **Skillinge** Ruotsi 55°28'27.7"N 14°17'07.1"E Jälleen Suomalainen purjehtia seuraa hetken ja saapuu kysymään mikä Swan on kyseessä? Sama suunnittelija mutta Italialainen Alpa 11.50. Ehkä näitä ei ole ennen nähty Itämerellä tai ainakaan Suomen vesillä. Swan, IW, Alpa, Eri maissa valmistettuja samankaltaisia samoilla kylkinuolilla ja muodoilla varustettuja... Aamulla jatkettiin Kalmariin 110 Nm->
26. 10.7 saavuimme **Kalmari** Ruotsi 56°39'35.7"N 16°21'45.1"E merimieslaatikolle. Vene nostettiin vaihdeongelman vuoksi. Potkuri öljyttiin ja vene laskettiin takaisin. Pohjaa ei saanut pestä satamassa, ilman valuma-allasta. Ongelma ei poistunut. Vaihde eteen menee viiveellä päälle ja aiheuttaa ongelmia satama-alueilla. Pakki toimii ja sillä sitten pääsee pois jos ei heti luonnista. Ei ollut enää montaa satamaa koluttavana. Matka jatkuu 11.7 tankkauksen jälkeen. Terveisiä Kreikasta, tokaistiin vastaantulevalle Suomalaisveneelle. 175 Nm->

27. 13.7 saavuttiin **Sandhamn** Ruotsi 59°17'19.1"N 18°55'08.0"E se oli meille kolmelle ennestään tuttu paikka ja tunnelma oli rento. 125 Nm->
28. Meinasimme törmätä uivaan hirveen Korppoon pohjoispuolella. Enää ei näkynyt delfiinejä tai kilpikonnaa. Saavuimme **Turun Aurajokeen** hyvissä ajoin 15.7. Olimme perillä, mitä sitten? kriisi, koko elämä uusiksi, mitä muutakaan voi odottaa?



Tero Vuorenala, Aavankatu 13 B, 21280 RAISIO

0405668926, tero.vuorenala@r-v.fi