

H-35:t olivat sangen lähellä meidän purjehduksiimme sopivaa ihannevenettä, mutta kun Artekno toi markkinoille Artina-33:n, nousi venekuume vielä kerran. Ratkaisevin syy uuden valintaan oli parempi asuttavuus. H-35:ssa on kyllä viisi hyvää punkkaa, mutta kun matkassa on joskus muita kuin perheenjäseniä, erilliset, ovin suljettavat keula- ja peräkajuutat ovat arvossaan. Etukäteen minua viehätti Artina-33:ssa myöskin sekä mastonhuipputakila ja sen sallima isohko rullagenua että rattiohjaus. H-35:n itsejalustavaa fokkaa olemme kyllä vastaisessa kaipaillleet, mutta tukevasti ilman partuunoita seisova masto sopii luonteelleni.

Täytin 60 vuotta kesäkuussa 1988 ja jäin pankista rintamamieseläkkeelle. Elämänmuutokseen sopi uusi vene, ja Nausikaa V laskettiin vesille toukokuun 11 päivänä 1988. Uusi vene tuntui suorastaan ihanalta, Arteknon työn laatu kun oli vielä entisestäänkin parantunut. Ellin hyvällä maulla valitsemat sisustusvärnit vielä paransivat kajuuttojen viihtyisää ilmettä. Keulakajuutta on toiminut alusta alkaen sopivana owners cabinina ja mukana joskus olevien lastenlasten (niitä meillä on 12) on voinut antaa vapaasti valita nukkupaikkansa. Se on ollut vuorenvarmasti peräkajuutta, jossa on kyllä leveyttä ja pituutta kahdelle aikuiselle riittävästi, mutta jonne joutuu hieman kömpimään. Aikaisempien veneittemme tapaan (lukuunottamatta Nausikaa II/Marieholm 26:ta) Artina on hyvin ilmastoitu ja kuiva vene.

Ja kuiva se on purjehtiakin, roiskeista on harvoin haittaa. Artina-33:lle ominainen kuperaa plexilasia oleva sprayhood on yksi sen parhaista asioista. Sen syntyy saatan olla hieman syypää. Olin monta kertaa puhunut Arteknon tuotepäällikölle Esa Ettalalle siitä, että koska useimmat purjehtijat laittavat keväällä kankaisten sprayhoodin paikalleen ja ottavat sen syksyllä pois (muutamat näyttävät jättävän ne kyllä talveksikin ilmastoitumaan) laskematta sitä kesällä ehkä kertaakaan alas, he voisivat uuteen veneeseen rakentaa kiinteän tuulilasin matkapurjehtijoita ajatellen. Veneen suunnittelija Hans Groop sai tehtävän, ja kun ensimmäisen kerran näyttelyssä näin tuloksen, pidin sitä oudon näköisenä ja sanoin ensi töikseni, etten minä noin rumaa tarkoittanut. Kun sitten aikanaan kauppa sovittiin, minulle luvattiin sellainen tuulilasi kuin itse haluaisin. Vaan sitä piirrellessä tulin huomaamaan, ettei se niin helppoa ollutkaan, saada siitä sekä toimiva että kaunis. Ja niin Nausikaa V:ssa on Artina-33:n normaali ”avaruuskupu”. Se antaa mainion suojan ja hyvän näkyvyyden ja on lisäksi kannelle noustessa paljon parempi tuki kuin tavallinen kankaainen sprayhood. Varsinkin jos sateella ajan vastaiseen koneella, on mukava istua jalat kajuutan portailla ja ohjailla venettä autopilotin napeilla, jotka tietenkin ovat sopivasti sisäänmenoluukun vieressä. Silloin olen ulkona, mutta

sateelta ja tuulelta täysin suojassa ja näen erinomaisesti. Kylmällä säällä kajutan lämmitin antaa riittävästi lämpöä myöskin oviaukkoon.

Rullagenua on helpottanut purjehdustamme paljon, kun purjeenvaihtoja ei enää tarvita. Rullagenua on aina kompromissi, eikä tietenkään reivattuna vastaa samankokoista hyvin leikattua fokkaa, mutta toisaalta sen avulla keulalla on aina maksimaalinen säähän sopiva purjeala. Se lisää käytännössä matkanopeutta, kun en olisi enää kovin herkkä vaihtamaan purjeita. Rullagenua on merkittävä turvallisuustekijä, kun kovassa ilmassa ei juuri joudu käymään kannella paitsi joskus muuttamassa skuuttipisteitä. Jo Nausikaa III:n ja IV:n vuosina meille oli tullut tavaksi, että Elli ketterämpänä ja hyvänä voimistelijana tekee kansi-työt, nimenomaan purjeenvaihdot. Lähdimme siitä, että jos hän putoaisi, minulla olisi kohtalaiset mahdollisuudet saada hänet - hyvän uimarin - takaisin veneeseen, mutta toisin päin se olisi ollut kovin epävarmaa. Nykyisin minä olen käynyt kannella pääasiassa vain spiirapuoimia käytettäessä. Siinä joutuu toisinaan kohtaamaan voimia, jotka olisivat Ellille liikaa.



.... mutta Artina 33 on paras.

Vuosien mittaan muotoutuneeseen työnjakoomme kuuluu, että rantautuessa minä ohjaan ja hoidan ankkurin tai poijun ja Elli astuu (ei enää hyppää) maihin tarvittaessa keulaporraa käyttäen. Yleensä se on jo viime vuosina tapahtunut äänettömästi. Ankkurointia helpottaa Noa:n ankkuritaavetti, johon on kätevä laittaa ankkuri valmiiksi roikkumaan, nykäistä sitten lyijyköysi hahlostaan ja antaa ankaroliinan juosta. Tuo kaikki on erityisen helppoa, kun ruorimies istuu perässä ja ulottuu kaikkeen tarvittavaan hyvin. Tuo kätevä ankkuritaavetti on erinomainen apuväline minunlaiselleni huonoselkäiselle. Ankkurinnostossa ei joudu lainkaan kumartumaan eikä ankkuri noustessaan kolhi veneen perää. Savisena se on mukava jättää vähäksi aikaa sopivalle pesukorkeudelle ennen nostamista ruorimiehen istuimen alla olevaan laatikkoon, joka ei ole syvällä veneen uumenissa vaan kätevästi käsillä.

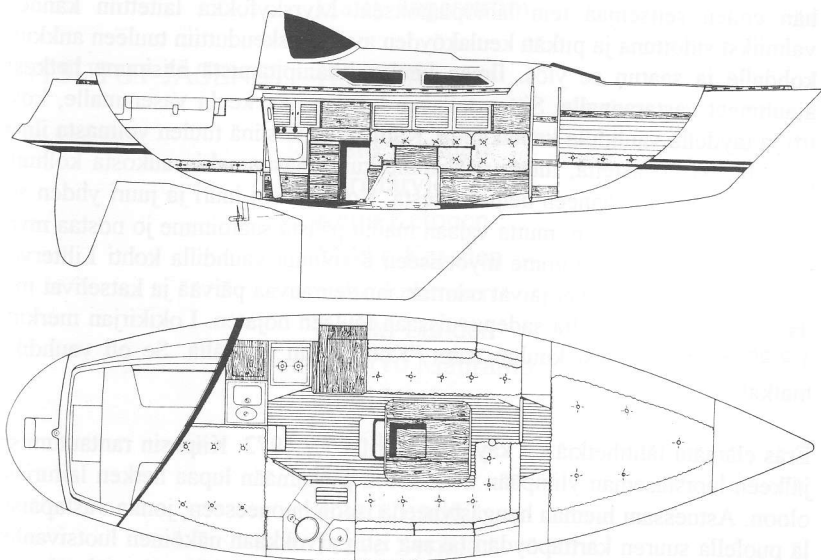
Heikko selkä on teettänyt kaikenlaisia ankkurikokeiluja, kun keveys olisi valttia. Toivorikkaana yritin Nausikaa III:ssa jopa 3,5 kilon alumiinista Viking-merkkistä kevytankkuria. Se piti erinomaisesti, jos tarttui, mutta se ei läheskään aina tarttunut vaan laahasi keveytensä takia ollenkaan jarruttamatta levämaton päällä, missä sellaista sattui olemaan - ja sitähan kyllä on. Lopulta olen päättänyt Bruce-ankkureihin. H-35:ssa minulla oli peräankkurina vain 5 kilon Bruce, joka aina piti ja mahtui tarkalleen perässä olevaan kaasupullosäiliöön. Vasta nykyisessä Nausikaa V:ssa meillä on kaasuliesi, aikaisemmissa oli paineeton spriikeitin. Sinolia kului muutama pullo kesässä. Kun kerran keväällä ostin Paraisten Essolta kolme pulloa Sinolia ja olin mökille menossa likaisissa työhaalareissa, niin bensapoika katseli minua hiukan sillä silmällä, että voiko tuolle antaa. Sanoin siihen, että se tulee sokeelle veljelle! Mutta takaisin ankkureihin. Pääankkurina minulla on jo monet vuodet ollut 10 kilon Bruce, joka on tähän asti aina pitänyt samoin kuin nykyinen 7,5 kilon peräankkurikin. Käytännössä 4,5 tonnin vene saattaisi tarvita vähän järeämpiä pidättimiä, mutta olen korvannut mahdollisen vajauksen ankkurien painossa ja piteilykyvyssä yösataman huolellisella valinnalla.

Artina-33 on osoittautunut meidän purjehduksiimme niin lähelle ihannevenettä, etten ole vuosittain näyttelyissä käyden nähnyt sellaista, johon tekisi mieli vaihtaa. Artina-33 purjehtii hyvin ja on etenkin avotuulissa nopeampi kuin H-35. Sen koko (9,98x3,12x1,65) merkitsee vielä helppoa hallittavuutta. Edelläkuvatun kokoiset ankkurit riittävät, ja läpilaitoitun liki 30 neliön isopurjeen kokoaminen on vielä helppoa. Parhaimmillaan se on kahden hengen matkaveneenä, mutta neljäkin tekee sillä matkaa vielä mukavasti. Ruokapöytä on sopivin neljälle, mutta viisikin mahtuu vielä samaan pöytään aterialle. Kahvitarjoiluun pöytä riittää hyvin kuudelle ja iltadrinkillä salongissa istuu mukavasti kahdeksankin. Minulle on ollut tärkeää, että pärjään veneellä yksinkin. Joskus (onneksi harvoin) Elli haluaa jäädä Lilltervoon ja päiväpurjehdus poijusta poijuun on helppoa. Jos tuuli on reipas, en aina viitsi nostaa isoa lainkaan. Artina-33 kulkee hämmästyttävän hyvin ja sangen tasapainoisesti pelkällä genualalla. Pelkkää genuaa käyttäen luovikulma jää tietenkin hieman heikommaksi, mutta ero on niin pieni, että mukavuudenhalu pääsee usein voitolle.

Eräs tavanomaisesta hieman poikkeava ratkaisu on Artinan koneen sijoitus aivan keskelle venettä. Siinä se on tasapainon takia parhaassa mahdollisessa paikassa ja huollon kannalta ihanteellisesti. Hyvin äänieristetty moottorilaatikko on samalla reilunkokoisen klaffipöydän tukeva alusta, joka kääntyy sara-noillaan helposti sivuun. Moottori ja vaihdelaatikko ovat silloin kokonaan esillä huoltotoimenpiteitä varten eivätkä niin ahtaasti sijoitettuina kuin purjeveneissä useimmiten. Artinassa on myöskin kunnon pilssitilat, joissa on kätevä säilyttää viileyttä vaativat muonat ja juomat. Mahdollinen kondenssivesi valuu

perimmäiseen pilssilokeroon, josta se on helppo poistaa pumpulla. Keulaka-juutan ison punkan alla olevaan hyvään säilytystilaan mahtuvat vaivatta mm. avotilan pöytä, myrskyfokka, saappaat ja Ellin polkupyörä, kätevästi kassiin mahtuva Bickerton.

Niinkuin tämän kirjoitussarjan alussa totesin, tiedän Nausikaa V:n olevan elä-mäni viimeinen purjevene, josta siitäkin on aika vähitellen luopua. Kun nyt olen selaillut tätä muistelua varten vanhoja allakoita ja lokikirjoja, ovat monet välillä jo unohtuneetkin ihanat purjehdukset tulleet elävästi mieleen. Niihin on todella mahtunut sekä tyyntä että myrskyä. Mitään isoja vahinkoja ei ole ta-
pahtunut, vain muutama pohjakosketus, joita olen kyllä sitten kovasti pyrkinyt välttämään. Nykyinen Nausikaa V onkin tähän mennessä selviytynyt ilman ainuttakaan pohjakosketusta. Sumussa on joskus ollut jännittäviä hetkiä, mutta sen jälkeen kun pari vuotta sitten hankin GPS-navigaattorin, ei sumu enää pe-
lota samalla tavalla kuin ennen. Philips MK8 on hämmästyttävän tarkka ja luotettava, minkä olen kotireittejä seuraamalla voinut jatkuvasti todeta.



Artina 33:n toimivat tilaratkaisut

Nausikaamme eivät ole purjehtineet mitään pitkiä matkoja. Enimmäkseen olemme pysytelleet Saaristomerellä, jossa vieläkin riittäisi hyvin satamia, jois-
sa emme ole käyneet. Vain muutaman kerran olemme purjehtineet Ruotsin

vesillä. Pisin matka oli TPS:n eskaaderipurjehdus Höga Kustenille vuonna 1989. Se oli joka suhteessa muuan parhaita retkiämme, seura oli mukava ja maisemat upeat.

Eräs jännittävimpiä kokemuksiani oli ajolähtö Merikarhujen Kivskäristä kaakkoismyrskyssä 4.8.1989. Olin ystäväni Martti Mäki-Patolan kanssa purjehtinut edellisenä päivänä heikonlaisessa tuulessa ja sateisessa säässä Kivskärin suojaiseen satamaan yöksi. Jo illalla tuuli kääntyi kaakkoon, voimistui ja yltyi aamuyöllä myrskyksi, jonka voimaksi oli lehtitietojen mukaan mitattu jopa 30 m/s. Olimme laiturissa kauniisti keula suoraan vasten tuulta. Korkean kallion antamasta suojasta huolimatta kallistelimme melkoisesti. Paikka oli aivan turvallinen, mutta ongelmana oli gastini matka, jonka takia meidän piti ehtiä vielä seuraavaksi yöksi kotiin Lilltervoon. Monta kertaa kävin katsomassa sataman kapeata tuloaukkoa, jossa vaahto lensi hurjan näköisesti yli sitä reunustavien kallioiden. Ulospääsy näytti toivottomalta, eivätkä muiden satamassa olleiden viiden veneen kapteenit siihen mitenkään yllyttäneet. Myrskyä riitti iltaan saakka ja purjehtiminen pimeässä ei siinä säässä houkutelut. Niinpä sitten vähän ennen seitsemää tein lähtöpäätöksen. Myrskyfokka laitettiin kannelle valmiiksi sidottuna ja pitkän keulaköyden avulla laskeuduttiin tuuleen ankkurin kohdalle ja saatiin se ylös. Ilman keulan kiinnipitämistä olisimme hetkessä ajautuneet vastarannalle. Sitten takaisin laiturin luo, keula vasemmalle, köysi irti ja täydellä vauhdilla kapeikkoon. Kallistuimme siinä tuulen voimasta ilman purjeita liki 30 astetta, mutta pääsimme kuin pääsimmekin aukosta kolhuitta läpi ja nauroimme ääneen helpotuksesta. Kone jaksoi juuri ja juuri yhden solmun vauhtia vastaiseen, mutta vajaan mailin päästä saatoimme jo nostaa myrskyfokan, jolla laskettelimme myötäiseen 8 solmun vauhdilla kohti Lilltervoa. Muut Kivskärissä olevat jäivät odottamaan seuraavaa päivää ja katselivat meidän menoamme kalliolta sadepuvuissaan tuuleen nojaten. Lokikirjan merkintä 4.8.89 päivän lopuksi kuuluu näin: ”Kotipoijuun pimeällä. Se oli vauhdikas matka!”

Eräs elämäni tähtihetkiä oli käynti Isokarilla 7.7.1972. Kiipesin rantautumisen jälkeen luotsiaseman ylimpään kerrokseen pyytämään lupaa hetken laiturissa-oloon. Astuessani hieman hengästyneenä isoon huoneeseen, jonka vastapäisellä puolella suuren karttapöydän takana istui arvokkaan näköinen luotsivanhin, kuulin kysymyksen: ”Oletteko Aioloksen päällikkö?” Niin upeasti minua ei ollut koskaan puhuteltu. Hän oli kiikarilla ikkunasta nähnyt tulomme, ja totesi että mehän kohtasimme edellisenä päivänä Kihdillä. Silloin oli erittäin sakea sumu, mutta ajoimme kyllä kommelluksitta aivan oikein. GPS:ää ei silloin tunnettu, mutta eksymätaulukko oli huolella tehty. Olin kovin ylpeä.

Tässä nämä tärkeimmät elämäni veneistä!