

**Kolme asiaa ruorimiehen näkökentässä riittää: fokaan virtauslangat, loki ja meri veneen keulan edessä.**



Veneen ohjaaminen on taito, joka kehittyy vain veneessä olemalla. Mitä nuorempana on purjehdusharrastuksen aloittanut, sen parempi, mutta myöhemmälläkin iällä voi ajotaitoaan kehittää. Ajotapa on usein yhtä persoonallinen kuin käsialakin, mutta hyvillä ruorimiehillä on paljon yhteistä. Mikko Brummerin analyysi ohjaamisen jalosta taidosta perustuu paljolti omiin kokemuksiin, mutta myös huomioihin sellaisten osaavien ruorimiesten ajotekniikasta kuin Rodney Pattisson, Lawrie Smith, Gary Weisman, Marc Bouet, Dean Barker - tai Petri Leskinen, Kenneth Thélen ja Jali Mäkilä.

### **Eri aistien merkitys**

Näköaisti on ohjaajalle tärkein. Suurimman osan ajasta ruorimies seuraa katseellaan merta lähellä edessään (veneen mitan sisällä), seuraten aaltojen liikettä yrittäen välttää 'törmäystä'. Samalla katse vertaa koko ajan keulaharuksen kulmaa horisonttiin (veneen kallistusta), ja seuraa näkökentässä olevia virtauslankoja. Aika ajoin ruorimies vilkaisee nopeasti lokiin ja kompassiin, tarkistaakseen, että arvot ovat pysyneet kutakuinkin muuttumattomina. Vaikka katse on kohdentunut lähelle veneen eteen, ruorimies seuraa aallokkoa ja varsinkin tuulenpuuskia



myös kauempana veneen edessä. Yleensä on paras kuitenkin pitää koko ajan 'niska jäykänä', seurata vain melko suppeaa aluetta, ja antaa reunalla istuvan miehistön jäsenen tehtäväksi varoittaa ennakkoon kauempana tulevista puuskista tai poikkeuksellisen suurista aalloista. Parhaiten tähän tehtävään sopii yleensä kakkosruorimies, jolla on hyvä tunto veneen reaktioista.

### **Tunto ja tasapaino**

Lähes yhtä tärkeä kuin näkö on tunto-, tai pikemminkin tasapainoaisti. Kyky aistia veneen liikkeitä, kiihtyminen, hidastuminen, kallistuminen ovat tärkeitä hyvälle ruorimiehelle. Ulkopuolelta seuraavan on helppo nähdä, kuinka taitavan ruorimiehen käsissä vene kallistelee vähemmän eikä nyöki niin rajusti kuin kokemattoman. Näköaistiin perustuva ohjaaminen opitaan yleensä ensin. Tämän vuoksi avomerikilpailuissa erotetaan jyvät akanoista tavallisesti juuri öisin, kun ohjaaminen perustuu pääasiassa 'perstuntuumaan' (mutta osittain myös mittareiden näyttämään). Ranskalaiset ovat tehneet kokeen, jossa 470-jollan ruorimiehen silmät on peitetty siteellä. Keskituulella luovissa huippuruorimies (Marc Bouet) ohjasi venettään silmät sidottuna lähes samaa vauhtia kuin ilman



sidettä. Tavallista keskivertoa edustavalle har-  
rastelija purjehtijalle veneen hallitseminen  
ilman näkö-aistin antamaa informaatiota oli  
lähes mahdotonta. Yöpurjehdus onkin erin-  
omaista harjoitusta kenelle tahansa, joka  
haluaa parantaa ajotaitojaan.

Myös kuulo on tärkeä. Kun samaisessa  
kokeessa Bouetin korvatkin peitettiin, muut-  
tui ohjaaminen huomattavasti vaikeammaksi.  
Hyvä ruorimies kuulee veden solinasta ja aal-  
tojen lyönnistä runkoa vasten, milloin vene  
kulkee oikealla tavalla. Kaikki ulkopuoliset  
hälyäänet - oman moottorin käyttö (akkujen  
lataukseen), tai vieressä ajava moottorivene  
- häiritsevät ruorimiehen työskentelyä. Pahin  
kaikista hälyäänistä on kuitenkin muun mie-  
histön edellisillan kapakkatarinat, koska ru-  
orimies alkaa kuunnella niitä ja kadottaa  
keskittyneisyytensä. Tämän vuoksi kaikki  
kommentit niin oman kuin vastustajienkin  
purjehduksen sujumisesta on jätettävä mini-  
miinsä. Meluhaitta on niin huomattava, että  
Acapulcon Olympialaisissa Rodney Pattisson  
protestoi vierasmaalaisesta kumiveneestä,  
joka oli slööriosuuksilla ajanut hänen veneensä  
rinnalla. Pattisson sanoi ohjaamisensa avo-  
tuudessa perustuvan keula-aallon kohinaan,  
ja kumiveneen perämoottorin ääni oli estä-  
nyt häntä kuulemasta sitä. Protesti hyväk-

***Ruorimiehelle täytyy järjestää esteetön näkyvyys eteenpäin meren käyntiin ja aallokkoon. Solingissa gastit roikkuvat alhaalla ja kipari istuu ylempänä.***



syttiin, ja Pattisson voitti kultamitalin Flying Dutchman-luokassa virheettömällä sarjalla. Legendaarinen Ted Turnerkin uskoo kuuloaistin merkitykseen. Kerrotaan, että v. -79 onnettomuuksien täyttämässä Fastnet-purjehduksessa Gary Jobson oli tullut vahtiin kannelle tuulen puhaltaessa 65 solmun nopeudella, asianmukaisesti varustautuneena sydvesti päässään. Mihin ruorissa seisonut Ted Turner: "Hattu päästä, Jobson, ja kuuntele tuulta!".

Yleensä aistit toimivat tietysti yhdessä. Ruorimies näkee puuskan lähestyvän tummana viuhkana veden pinnassa, aistii veneen kallistumisen ja näkee keulaharuksen liikkeen vasten horisonttia, ja nostaa tuuleen estääkseen venettä kallistumasta lisää.

### **Ajoasento**

Pyri ohjaamaan tuulen puolelta aina kun se on mahdollista. Silloin näet paremmin aallokon veneen edessä, tuulen puuskat, ja myös muut kilpailijat. Kevyessä tuulella on hyväistua niin edessä kuin mahdollista, nojaten kaiteisiin, jotta keulapurjeen virtauslangat ovat hyvin näkyvissä. Riittävän pitkä, mieluiten teleskooppinen peräsimen jatkovarsi on tärkeä. Yli 35-jalkaisissa veneissä on kahva- tai tikapuu-tyyppinen jatkovarsi paras.

***Vaikeassa aallokossa ruorimies joutuu käyttämään voimaa veneen ohjastamiseen.***



Kovemmassa tuulessa ruorimies joutuu siirtymään taaksepäin ja keskemälle saadakseen hyvän tuen jaloilleen ja nähdäkseen paremmin meren, jonka reunalla istuvat gastit osittain peittävät. Kunnon jalkatuki on tärkeä, samoin rento jännittämätön asento, joka sallii katseen suuntautumisen etuviistoon. Mielestäni on parempi pitää jatkovartta etummaisessa kädessä, takakädellä ohjaaminen antaa 'amatöörimäisen' vaikutelman, mutta tämä on yksilöllistä. Monet huippuruorimiehet ohjaavat 'takakädellä'. Etuna on, että jatkovarsi on kohtisuorassa peräsinvartta vastaan (parempi momentti), vaikka istuukin vähän edempänä. On hyvä, jos osaa ohjata kummallakin kädellä: toista voi aina silloin tällöin lepuuttaa. Kovemmassa tuulessa täytyy aina pitää molemmilla käsillä kiinni ruorista, koska ajoittain ohjaaminen voi vaatia voimaa, vaikka yleensä etu- tai takakäsi tekee suurimman osan työstä. On myös hyväksi opetella pari erilaista vakio-ajoasentoa, jolloin voi aika ajoin vaihtaa asennosta toiseen ja estää paikkojen puutumista. Epämukava asento väsyttää nopeasti ja häiritsee ajamiselle niin tärkeää keskittymistä. Pitkillä purjehduksilla kannattaa veneeseen varata pehmustettu ajo-tyyny, jonka päällä ruorimies istuu. Sandhamnin Sjöbodenista saa hyviä. Gotland Runt



ilman kunnon ajotyynyä olisi kauhistus. Häätapauksessa pelastusliivit ajavat asian.

### **Keskittyminen**

Hyvä ohjaaminen vaatii täydellistä keskittymistä. Tällöin aistit ovat herkimmillään, pieninkään aalto, puuska, pläkä tai tuulen suunnan muutos ei jää huomaamatta, veneestä ja ruorimiehestä tulee yksi. Keskittyminen erottaa yleensä huippuruorimiehen tavallisesta. Ruorimiehen täytyy sulkea ympäröivä maailma pois, eikä miehistö saa häiritä ruorimiehen työskentelyä jutuillaan tai turhilla kysymyksillä. Ruorimies toimii tavallaan tulkkina veneen ja muun miehistön välillä. Peräsintuntumasta hän aistii veneen tarpeet, ja antaa ohjeita miehistölle purjeiden ja rikin trimmaamiseksi. Pienissä veneissä (puolitonnnariin saakka) ruorimies yleensä hoitaa myös isopurjeen skuutin. Usein hän on vastuussa taktiikastakin, mutta mikäli miehistössä on muita kokeneita purjehtijoita, parhaaseen tulokseen päästään, kun ruorimies saa keskittyä yksinomaan ohjaamiseen. Keskittyminen on tärkeää taktikon, purjetrimmarin ja ruorimiehen yhteistyölle. Ruorimies aistii veneen liikkeistä ja fokaan virtauslangoista tuulen muutokset, kertoo niistä purjetrimmarille ja taktikolle, jotka puolestaan tarkistavat

huomiot mittareista ja arvioivat mahdollisten jatkotoimenpiteiden tarpeen. Mikäli keskittyminen katkeaa, voi tärkeä muutos tuulessa jäädä huomaamatta. Yleensä vastustaja on sen huomannut, ja käyttänyt hyväkseen. Erot purjehduskilpailuissa ovat yleensä äärimmäisen pieniä, kaikki tekevät koko ajan pieniä virheitä, mutta voittaja vähiten.

### Mittarit

Luovissa ruorimiehen tehtävä on hyvin selväpiirteinen: Hän keskittyy koko ajan ajamaan sellaista kurssia, että nopeus ja nousu ovat

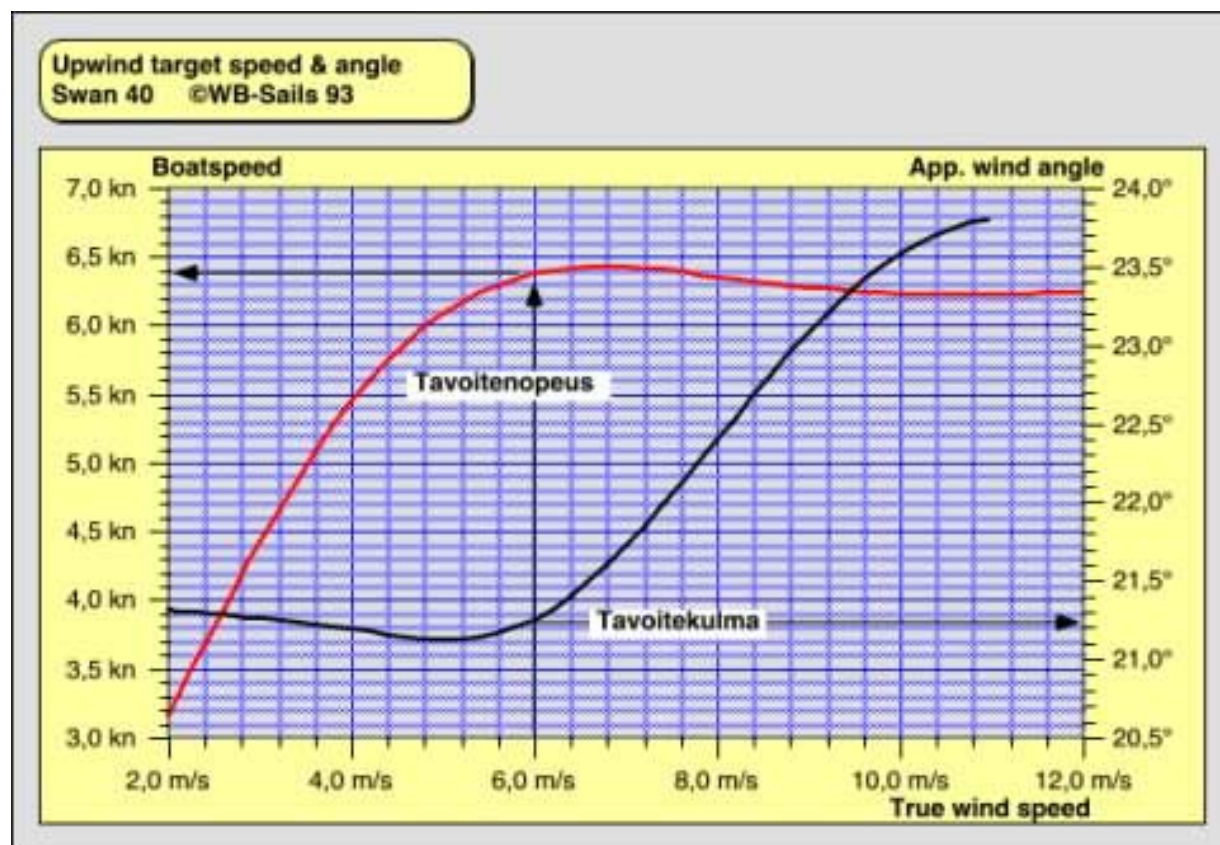


optimaalisessa suhteessa toisiinsa. Hyvä ruorimies huomaa ensin olosuhteiden muutoksen aisteillaan (esim. tuulen suunnan muutoksen virtauslangoista, voimakkuuden muutoksen veneen kallistuksesta ja peräsinpaineesta jne), ja tarkistaa sitten huomionsa paikkansa pitävyyden vilkaisemalla mittareita. Mitä suurempi ja raskaampi vene on, sitä enemmän ruorimies joutuu turvautumaan mittareiden apuun. Raskas vene reagoi hitaasti muutoksiin, ja mikäli ruorimies luottaa vain tuntumaansa, hän on tekee korjausliikkeitä tavallisesti liian myöhään. On hyvä, mikäli ainakin loki kompassi on sijoitettu sillä tavalla, että ruorimiehen ei tarvitse irrottaa katsetaan purjeista ja aallokosta niitä lukeakseen. Tavallisessa perheveneessä tämä ei yleensä ole mahdollista, mutta se ei ole kovin vakavaa. Tällöin ruorimies keskittyy ohjaamaan purjeiden ja aallokon mukaan, ja aina silloin tällöin vilkaista lokiin ja kompassiin. Hyvin suurissa veneissä (maksit) ruorimies joutuu varsinkin kevyemmässä tuulessa turvautumaan lähes täysin lokiin ja apparenttitiulen mittareihin (kulma ja nopeus). Kovassa avotuudessa maksikin käyttäytyy kuin jolla, ja ruorimies reagoi peräsinpaineeseen paljon ennen kuin muutokset näkyvät mittareista

## Tavoitenopeus

Loki on veneen tärkein trimmimittari. Purjehtimalla paljon opit vähitellen, millä nopeudella veneen tulisi liikkua eri olosuhteissa. Kaikilla tulennopeuksilla on olemassa oma tavoitenopeutensa (target speed). Tämä saavutetaan kun veneen nopeus ja nousu ovat ihanteellisessa suhteessa toisiinsa nähden. Nopeus suoraan vastatuuleen (VMG) on mahdollisimman suuri. Kun purjehditaan kääntömerkkiä kohden, joka ei ole tuulen silmässä, käytetään VMG:n asemasta termiä VMC. Itse asiassa VMG on VMC:n erikoistapaus. 30-jalan veneen tavoitenopeutta kuvaava käyrä kasvaa lähes lineaarisesti n. 5 solmuun, jonka jälkeen käyrä

tauttuu nopeasti 6 solmun tuntumaan. Mikäli veneesi on esim. X-362 "Tetu" ja ajat 7 m/s tuulella 7,2 solmua luovilla, ajat liian alas. Trimmeraa purjeita ja aja ylemmäs, kunnes saavutat tavoitenopeuden, joka on 6,7 solmua. Vastaavasti jos loki näyttää 5,0 solmua, kun tuulee 5 m/s, ajat liian ylös. Kasvata nopeuttasi ajamalla alemmas niin saavutat tavoitenopeutesi juuri tässä tuulella. Mitä suurempi ja raskaampi vene on, sitä suurempi merkitys on instrumenteilla, varsinkin lokilla ja tuulimittarilla. "Taka-puolituntuman" saaminen on vaikeaa, koska vene kiihtyy ja reagoi trimmimuutoksiin hitaammin. Lokin tärkeyttä ei voi kyllin korostaa. Kaikkien mittareista saatavan tiedon arvo perustuu lokin luotettavaan toimintaan ja täsmälliseen toimintaan. Tosituulen kulmia ja nopeutta on ei voida laskea ilman lokin antamia lähtöarvoja. Näin myös tavoitenopeuden löytäminen jää arviointipohjalle. Lokin kalibrointi on syytä suorittaa aina, siis aina, kauden alussa. Eri halssien aiheuttama vääristymä pitäisi kompensoida niin, että kummallakin halssilla saadaan luotettavaa informaatiota veneen nopeudesta (samalla tietenkin myös tuulen käyttäytymisestä).



**Erilaisissa olosuhteissa...**

Ajotekniikka riippuu paljon tuuli- ja aallokko-olosuhteista, sekä veneen koosta. Pääsääntö on kuitenkin selvä: Mitä parempi ruorimies, sitä vähemmän hän tarvitsee peräsinliikkeitä veneen ohjaamiseen. Aloittelija mutkittelee usein turhaan yrittäessään säilyttää kurssin. Ammattimies ennakoi aaltojen ja tuulen puuskien vaikutukset niin, että jarruttavat ohjausliikkeet jäävät minimiin. Mitä pienempi ja kevyempi vene, sitä enemmän ruorimies joutuu ottamaan aallokon huomioon ja kiermurtelemaan välttääkseen aaltoja. Suuri, kapea ja raskas vene leikkaa aaltojen läpi vauhdin hidastumatta. Keulapohjan muotoakin vaikuttaa: Litteä ja leveä keula kulkee huonosti aaltojen läpi, ja ruorimies joutuu mutkittelemaan enemmän kuin ohjatessaan sellaista venettä, missä keulapohja on v-muotoinen ja terävä. Puolitonnarin kokoluokkaan asti aaltoja on väisteltävä, yksitonnari reagoi jo niin hitaasti, ja aallot suhteessa veneen kokoon ovat niin pieniä, että aaltoja ei yleensä kannata väistää. Suojaisissa vesissä purjehdittaessa maksi ei noteeraa laisinkaan sellaisia yhden metrin aaltoja, jotka saavat puolitonnarin pysähtymään tyystin: Se kulkee kuin dieselveturi halkaisten vettä ja antaen vaikutelman, ettei aallokkoa ole lainkaan. Atlantilla,

***Monet ajavat mielellään suojan puolelta kevyessä tuulella. Fokan virtauslangat näkee hyvin ja ja vene kallistuu aavistuksen paremmin linjoihinsa.***



kryssittäessä viiden metrin aalloissa maksia ohjataan kuin puolitonnnaria kääntäen rajusti aallon harjalla, jotta vältytään pohja-iskuilta. Eli ajotapa riippuu paljon olosuhteista.

### **Suojaisissa vesissä...**

Kevyessä tuulella ruorimies seuraa herpaantumatta fokan tai genuan virtauslankoja, ja varsinkin suojan puolen lanka on tärkeä. Niin kauan kuin vene ei kallistu liikaa ja miehistö voi olla istuma-aukossa (alle 4 m/s tuulella), ruorimies ajaa siten että suojan puolen lanka on jatkuvasti irtomaisillaan (värisee hiukan), mutta virtaa koko ajan taaksepäin. Purjeet toimivat maksimitehollaan ja vauhti kompensoi hieman alhaisemman kurssin. Ajaminen vaatii herpaantumaton keskittymistä. Ruorimiehen on yritettävä erottaa toisistaan tuulen suunnan ja tuulen voimakkuuden muutokset. Tuulen heikentyminen aiheuttaa suhteellisen tuulen kääntymisen vastaan. Tällöin on hyvä ajaa hetki liian ylös ylimääräisen nopeuden kuluttamiseksi, kunnes uutta tuulen voimakkuutta vastaava tavoitenopeus on saavutettu. Tuulen voimistuessa apparentituuli kääntyy sivulle, kunnes vene ehtii vastata kiihdyttämällä vauhtiaan, ja ruorimies ajaa hetken alas saavuttaakseen uuden tavoitenopeuden. Mikäli tuuli kääntyy, ruorimiehen

***Tavallisin virhe, mitä kokematon ruorimies tekee, on ajaminen liian alas tuulen voimistuessa. Kun tuuli voimistuu yli 8 m/s, unohda virtauslangat ja luota 'takapuolituntumaan.'***



on tietysti reagoitava korjaamalla kurssi heti. Edellä esitetty ajotekniikka tulee korostu-  
neemmin esiin, kun veneen paino ja koko kasvaa. Pieni ja kevyt vene reagoi nopeasti, ja ohjaus perustuu lähes täysin tuntumaan ja virtauslankoihin.

Tuulen voimistuessa (yli 3-4 m/s) siirrytään ohjaamaan tuulen puolen langan mukaan. Aluksi pidetään sellainen kurssi, että lanka virtaa vaakasuoraan, veneen alkaessa kallistua (yli 5-6 m/s) kurssia nostetaan niin, että lanka virtaa yläviistoon. Yli 8 m/s tuulessa voidaan useimmissa veneissä virtauslangat unohtaa: venettä ohjataan keulahuksien ja horisontin välisen kulman mukaan, eikä se saa kallistua liikaa. Moderneilla veneillä rajakulma on 25°-28°, kapeilla vanhoilla veneillä ehkä 30-35°. Tämä on erittäin tärkeää! Tavallisin virhe, mitä kokematon ruorimies tekee, on ajaminen liian alas tuulen voimistuessa. Eli yli 8 m/s tuulessa: unohda virtauslangat, ja luota 'takapuolituntumaan.'

### **Aallokossa ...**

Vaikeassa aallokossa nopeuserot huippuruorimiehen ja tavallisen välillä voivat olla dramaattiset, niin avotuulella kuin kryssilläkin. Tarkastellaan ensin kryssiä. Oikea tekniikka on nostaa tuuleen päin aaltoa ylös

**Hyvä ohjaaminen vaatii täydellistä keskittymistä. Pahassa törmäyksessä aaltoon häviää helposti veneenmitan.**



kiivettäessä niin, että keula leikkaa aallon harjan lähes kohtisuoraan. Keulan ylittäessä aallon harjan lasketaan rajusti, mutta korjataan heti perään kurssia ylöspäin, kun vene alkaa liukua aaltoa alas, ennen kuin se ehtii kallistua. Pienemmässä aallokossa tällä tekniikalla yritetään estää pohja-isku aallon takana, ja suuressa mainingissa välttää veneen liika heiluminen pystyyn-kallelleen-pystyyn. Pienessä, jyrkässä aallokossa tekniikalla voittaa pikku hiljaa korkeutta tuuleen, pahassa aallossa jopa puoli veneen leveyttä kerrallaan, verrattuna siihen että ajaa suoraan. Peräsinliikkeet voivat olla hyvinkin rajuja, ja vene voi mutkitella 15° kurssin molemmin puolin, mutta todellisuudessa voimat peräsinlavassa ovat yleensä aika pieniä. Ruorimies pikemminkin korjaa peräsinen asennon sellaiseksi, että vene saa kääntyä siihen suuntaan, mihin aalto on sitä ohjaamassa. Rytmiin pääseminen vie aikansa, ja siinä pysyminen vaatii herpaantumaton keskittymistä. Sama tekniikka toimii hieman rauhallisemmin toteutettuna silloin, kun aallokko on suurta maininkia. Kun vene on aallon pohjalla, tuulen voimakkuus on heikko, ja veneen kulma tuuleen nähden voi olla melko suuri (kurssi alas). Kun vene nousee aaltoa ylös, G-voima hidastaa sen nousua, jolloin suhteellinen tuuli kääntyy

*"Southern Ocean", Etelänmeri - avotuulifriikin paratiisi.*



sivulle. Samalla vene tulee pois aaltojen välistä tuulikatveesta jolloin ruorimies nostaa kurssia. Harjalla oltaessa tuuli on voimakaimmillaan, ja kurssi ylös, jottei vene kallistu liikaa. Vene 'surfaa' aaltoa alas ruorimiehen laskiessa kurssia, kun suhteellinen tuuli kääntyy vastaan. Vene on aallon pohjalla taas suuressa kulmassa tuuleen, välttämällä tyynestä aiheutuvan heilahduksen luuvarttiin. Jokainen, joka on purjehtinut kevyitä trapetsijollia valtamerellä, tuntee nämä olosuhteet. Usein aallot tulevat vielä aivan eri suunnasta kuin tuuli, mikä vaikeuttaa ohjaamista entisestään.

### **Avotuuleen...**

Avotuulella ruorimies seuraa aaltojen kehitystä veneen etusivulla, luuvartin puolella. Milloinkaan ei pidä katsoa taaksepäin. Päästääkseen surffiin, ruorimies kerää nopeutta ajamalla ylöspäin. Suhteellinen tuuli kääntyy vastaan vauhdin kiihtyessä, ja ruorimies voi laskea kurssia. Kun sopiva aalto saavuttaa veneen perän, ruorimies laskee rajusti suoraan myötäiseen, jyrkimpään mahdolliseen suuntaan aaltoa alas. On tärkeää, että surfen käynnistymishetkellä veneellä on riittävästi vauhtia ja purjeissa on tarpeeksi vetoa, minkä ruorimies aistii paineena peräsi-

***Sopivan ajorupeaman pituus on yksilöllinen. Jotkut saavat rytmistä kiinni vasta tunnin, parin ajamisen jälkeen ja ovat parhaimmillaan istuttuaan viisi tuntia ruorissa. Joidenkin suoritus laskee jo tunnin työn jälkeen. Ajovuoron optimipituuteen vaikuttaa toki muitakin asioita: veneen koko, sää, aallokko, vuorokaudenaika... Suuren veneen kuljettaminen neljän metrin aallossa kuormittaa perämiestä huomattavasti enemmän kuin 30-jalkaisen ohjaaminen kotoisilla saaristoväylillä. On tärkeää oppia ajamaan pidempiä jaksoja kerrallaan. Tuulen, aallokon ja skuuttauksen luonteen oppiminen vie aikansa.***



messä. Aallon nostaessa perää paine kasvaa, ja ruorimies voi auttaa surffin käynnistymistä nykäisemällä pari kertaa rajusti peräsimestä. Surffin ollessa käynnissä ajetaan kohtisuoraan edellä menevää aaltoa päin kunnes keula alkaa saavuttaa aallon takareunan. Tällöin kurssia nostetaan, ja hyvällä onnella, mikäli tuulta on riittävästi, surffi voi toistua samanalaisena jo seuraavalla aallolla. Surffissa aallon kulkusuunta määrää, mihin vene menee, ei tuulen suunta. Tämän vuoksi on mahdollista ajaa aaltoa alas jonkin aikaa 'väärällä halsilla' sillä seurauksella, että surffin jälkeen voidaan taas nostaa jyrkemmin. Surffausaaltoa valitessa on siksi otettava huomioon, mihin suuntaan aalto kulkee, ja pyrittävä 'putoamaan' mieluummin leen kuin luuvartin puolella olevaan 'kuoppaan'. Täysin myötäisellä kokenut ruorimies ajaa mielellään leen puolelta, jolloin hän näkee paremmin aallot veneen suojan puolella.

***Vanha ja yhä käyttökelpoinen ajovuoron pituuden määrittely: Veneen paras ruorimies ajaa niin kauan, kunnes hän ei enää ole paras. Kakkoskuski ajaa niin kauan, että miehistöstä löytyy taas parempi kuski, ja niin edelleen.***