



Onnistuneen purjehduksen osatekijät

Menestykseen kilpailussa vaikuttavat ainakin seuraavat osatekijät:

1 Venevauhti Purjehdus on kiistatta väli-
neurheilua. Venevauhdille asettaa abso-
luuttisen rajansa väline, eli itse vene, purjeet
ja riki. Rahalla saa, mutta erittäin tärkeä osa
venevauhtia on ajotaito ja trimmaus, joita
olemme jo käsitelleet seminaarin aikaisem-
missa jaksoissa.

2 Veneen käsittely Manöverit, purjeen-
vaihdot, tilanteiden hallinta - kaikki
vaativat miehistön hioutunutta, saumatonta
yhteistyötä. Veneen käsittely on periaatteessa
kaikkein helpoimmin kehitettävissä oleva osa-
alue, se vaatii vain harjoitustunteja merellä.
Valitettavasti aika tuntuu olevan useimmille
rajoittavin tekijä, minkä vuoksi veneen käsitt-
lytaidoissa on usein runsaasti parantamisen
varaa.

3 Taktiikka Taktiikalla tarkoitetaan lyhyen
tähtäimen suunnitelmaa, kamppailua
vene venettä vastaan, sijoittumista muihin
veneisiin nähden ja rata-alueeseen nähden
yhden merkkivälin puitteissa. Useammasta



"Nice guys are always lucky", kuten Lawrie Smith vastasi, kun joku ihmetteli hänen selvänäkijän kykyihin viittaavia taktisia valintojaan. Ja koska tämä lahjakas purjehtija on "mukava heppu", vedämme johtopäätöksen, että "nice guys" on 7. menestyksen osatekijä ...

osapurjehduksesta muodostuvassa kilpailu-sarjassa taktiikalla tähdätään käynnissä olevan osapurjehduksen voittoon.

4 Strategia Strategia ottaa huomioon tapahtumia pidemmällä aikavälillä, esim. matalapaineiden liikkeitä ja niiden vaikutuksia Gotland Runtin kaltaisessa, monta päivää kestävässä kilpailussa. Useammasta osapurjehduksesta muodostuvassa kilpailu-sarjassa strategialla tähdätään koko regatan voittoon.

5 Fyysinen kunto ja kestävyys on osatekijä, jolla on varmasti merkitystä myös "isoilla veneillä" purjehdittaessa, jollisahan se on tärkeä menestyksen perusedellytys. Väsynyt mieli tekee tyhmiä päätöksiä. Fyysisen kunnon kohentaminen on helppo tapa parantaa tuloksiaan - harjoittelu voi tapahtua Suomen pitkän talven aikana.

6 Onni Onnellakin on merkityksensä, silloin kun joukko muilta ominaisuuksiltaan tasaväkisiä miehistöjä kilpailevat keskenään. Onnen merkitystä korostetaan liikaa - lähes aina, ja ainakin pidemmän päälle menestyksen takana on muut osatekijät.

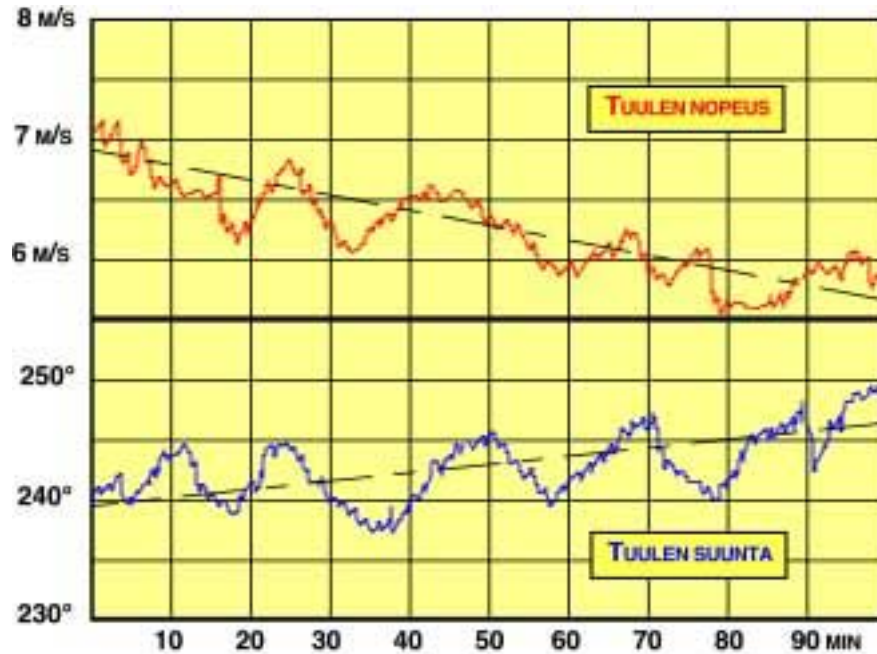


"Purjehduksen pitää olla hauskaa", HKH Prins Henrik.

Emme ole yllä yrittäneet panna menestyksen osatekijöitä tärkeysjärjestykseen: fikulla taktiikalla ja strategialla voidaan paikata paljon puuttuvaa venevauhtia, mutta huipulla kaikki osatekijät on oltava kohdallaan, jos mielii aivan kärkeen. Mieti itse, mitkä ovat sinun ja miehistösi heikoimmat alueet ja keskity niiden parantamiseen. Suosittelemme kailkille aloittamista "nice guy"-osa-alueesta - sillä pääsee pitkälle. Onnistunutta taktiikkaa ja strategiaa varten on

- osattava kilpapurjehdussäännöt
- ymmärrettävä tuulen luonnetta ja olemusta
- tunnettava veneiden keskinäiset vaikutukset (häiriösektorit)

Kahta ensinmainittua olemme käsitelleet vauhtiseminaarin aikaisemmissa jaksoissa. Tutustumme vielä hiukan läheisimmin tuulen olemukseen, koska se on kaiken taktiikan perusta.



Tämä kaavio voisi esittää tuulen kehitystä klo 15:00 - 16:30 Helsingin edustalla kauniina kesäpäivänä. Ajanjakson aikana tuuli hiljalleen moinaa 7 m/s :sta 5,5 m/s:iin. Samanaikaisesti sen suunta kääntyy n. 10° oikealle. Tuulessa on puuskaisuutta, ja selvä 10 asteen oskillaatio 10-15 min välein. Pistekatkoviivat kuvaavat toisaalta keskimääräistä tuulen voimakkuutta ja suuntaa, ja toisaalta tuulessa olevaa trendiä ajan mittaan heiketä ja kääntyä länteen päin.

Tuulen turbulenttinen luonne

Tuulen ja meren olemuksessa ja luonteessa piilee harrastuksemme viehätys. Niiden ymmärtäminen parantaa myös menestystämme kilpailuissa. Tuuli on luonteeltaan kovin arvaamaton: se vaihtelee koko ajan niin suunnaltaan kuin voimakkuudeltaankin. Aerodynaamista terminologiaa lainataksemme, tuuli on (lähes aina) turbulenttista. Turbulenttinen virtaus on epästationääristä, ajasta riippuvaa: tehkäämme pieni empirinen koe tuulen olemuksen ymmärtämiseksi. Istumme laiturissa veneessä ja kirjoitamme 10 sekunnin välein ylös tuulen suunnan ja nopeuden, niin kuin tuulimittari maston huipussa sen kertoo. Kirjaamme tuulta tällä tavalla esim. 2 minuutin ajan, ja laskemme sen jälkeen niin nopeuden kuin suunnankin keskiarvon. Olettakaamme, että saamme tulokseksi 8,5 m/s ja 185°. Kun katsomme listaamme, huomaamme, että suurin kirjattu nopeus on ollut 10,5 m/s ja pienin 7 m/s, ja suunta on vaihdellut välillä 160-200°. Suoritetaan koe heti perään uudestaan: keskiarvotulokset pysyvät kuta kuinkin muuttumattomina, mutta yksittäiset mittausarvot voivat heittelehtiä paljonkin. Tämä on tuulen turbulenttinen luonne. Tuuli siis vaihtelee koko ajan niin suunnaltaan kuin voimakkuudeltaankin.

Sähkökompassi on verraton apu tuulen käännösten huomauttamiseksi. Se on lokin jälkeen veneen tärkein instrumentti - jos budjettisi on kireä, sijoita ensin kompassiin ja vasta sitten tuulimittaristoon.

TackTickia myy

Marnela: www.marnela.fi/tacktick.htm



Tuulen käntymät eli shiftit

Kokeessamme esitettyjen pienten vaihteluiden lisäksi tuulella on myös pidempiaikaisia trendejä, joita purjehduslangissa kutsutaan "shifteiksi". Shiftejä on kolme eri perustyyppiä:

- 1 Oskilloiva, edestakaisin kääntyvä tuuli
- 2 Jatkuvasti samaan suuntaan kääntyvä tuuli
- 3 Pysyvä tuulen suunnan muutos

Tämä jako on hiukan mielivaltainen ja yksinkertaistava: oskilloivia shiftejä esiintyy usein jatkuvasti kääntyvän tuulen sisällä, ja jatkuvat shiftit kiertyvät usein nykäyksittäin, palaten välillä lähemmäs alkuperäistä suuntaansa, ikäänkuin tuuli oskilloisi. Ilmiöt on kuitenkin pidettävä erillään, koska suhtautuminen niihin taktisesti on täysin erilainen.

Oskilloivat shiftit

Oskilloiva tuuli johtuu ilman virtauksen voimakkaasta epästabiliisuudesta. Tällainen tuuli on paitsi suunnaltaan, myös voimakkuudeltaan vaihtelevaa, eli puuskittaista. Oskilloivia shiftejä esiintyy silloin, kun kylmä ilmassa kulkee lämpimän pinnan päällä,

Ilman virtauksessa kylmä pinta stabiloi virtausta, lämmin pinta destabiloi. Tämä on syy siihen että purjeet ovat mielluummin valkoisia kuin mustia. "Meri on valkopurjeita mustanaan", kuten tunnettu radio-toimittaja asian ilmaisi.

Veden osalta tilanne on päinvastainen: lämmin pinta stabiloi - tämän vuoksi kevytveneissä nähtiin yhteen aikaan vain mustia veneitä - purjehtijat toivoivat, että aurinko lämmittää sisältä mustaa runkoa, ja virtaus olisi laminaarista suuremmassa osassa veneen pohjaa. Eikä ole sattuma, että lähes kaikki AC-veneet ovat mustia.

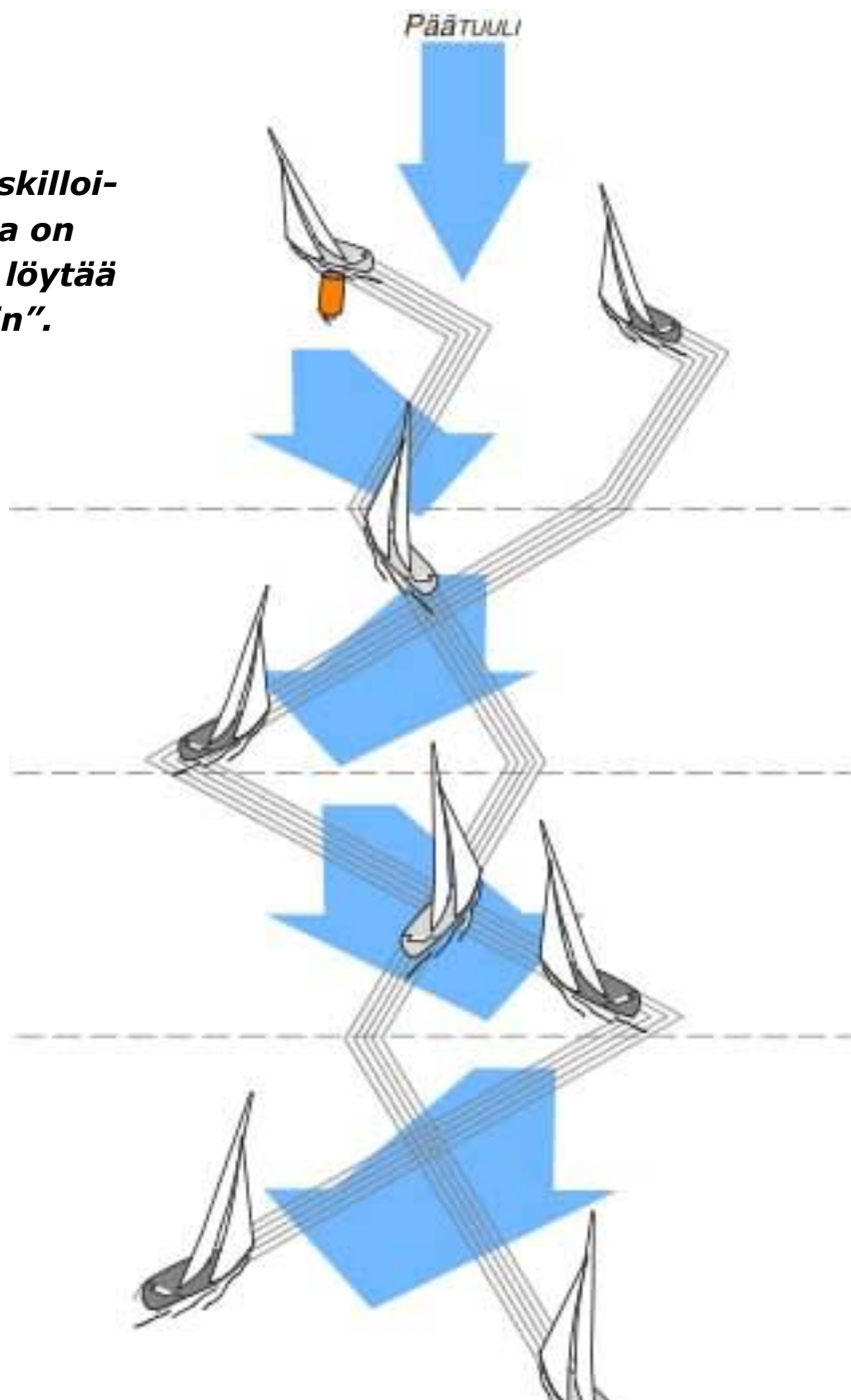


kuten pohjoisvirtauksessa, joka puhaltaa maalta Helsingin yli.

- Kesto aika 3 -15 min. Kovassa tuulella shiftit kestävät vähemmän aikaa kuin kevyessä.
- Tyypillisiä varsinkin maatuulella
- Sääntö: purjehti sitä halssia, joka vie lähemmäs merkkiä.
- Ajoissa radalle: ehdit tutustua heittojen rytmiin.
- Minkä suuruudessa shiftissä kannattaa kääntää? Riippuu tuulesta, veneen koosta ja oskillointitajuudesta. Pläkässä ja kovassa tuulella käännä vähemmän kuin keskitulessa.

Suomen oloissa puhdas oskilloiva tuuli on harvinainen. Tanskan salmissa, missä Atlantilta tulevat kylmät virtaukset usein puhaltavat Jyllannin niemimaan ja Själlandin yli, oskilloivat tuulet ovat melko tavallisia. Saadaksesi riittävän tuntuman oskilloivaan tuuleen, sinun on ajettava samaa halssia 15-20 min ajan. Kirjaa ylös kompassi-kurssi ja pyri etsimään keskiarvo kurssi ko. halssilla. Periaatteessa sama pitäisi vielä toistaa toisella halssilla, mutta koska aikaa on yleensä aina liian vähän, on ehkä parempi tehdä kunnon

Luoviminen oskilloivassa tuulessa on hauskaa, kun löytää oikean "rytmin".



analyysi yhdellä halssilla, ja ja laskea keski-kurssi toiselle halssille.

Kryssiminen oskilloivassa tuulessa on yksinkertaista: purjehti aina sitä halssia, jolla suunta on vähintään keskikurssia tai ylemmäs. Kun tuuli kääntyy vastaan niin paljon, että nousu menee keskikurssin alle, tee venda. Oskilloivassa tuulessa purjehtit omaa purjehdustasi kompassia ja tuulta vastaan - taktikointi muiden veneiden kanssa ja sijoittuminen niihin nähden rata-alueella on toisarvoista. Kryssillä sääntö kuuluu: purjehti aina tulevaan tuulen kääntymään päin, lenssillä päinvastoin, purjehti tulevasta kääntymästä poispäin. Oskilloivassa tuulessa haluat sijoittua kilpaili-joihisi nähden sillä tavalla, että pysyt niiden edessä ja alapuolella.

Oskillaatiot eivät yleensä tapahdu kerrallaan, kuin nappia painamalla, vaan tuuli kääntyy kokoajan hiljalleen ääriarvosta toiseen, lähteäkseen sitten taas takaisin (ks. edellisen sivun kaavio). Seuraa kompassista tuulen kehittymistä, ja tee venda vasta kun olet varma, että ollaan menty keskikursiin alle. Uudella halssilla, jatka kompassin seuraa-



Voit harjoitella oskilloivia shiftejä *BoatRace*:llä.

Viimeistä shiftiä on käsiteltävä kuten pysyvää tuulen suunnan muutosta.

mista varmistaen, että shifti on todellinen ja kurssi vielä jonkin aikaa nousee.

“Viimeinen” shifti

On tärkeä pitää mielessä, että kaikki hauska loppuu aikanaan, nii myös luovi tai myötäosuus: Tällöin oskilloiva tuuli ei ehdi kään enää heilahtaa takaisin, ja viimeistä shiftiä on käsiteltävä kuten pysyvää tuulen suunnan muutosta. Pysyvää tuulen suunnan muutosta odotettaessa taktiikkana on sijoitua “sisäkaarteeseen”, muiden kilpailijoden sille puolellee, mihin tuuli on kääntymässä. Kun kääntömerkki lähestyy, pyri arvioimaan mielessäsi, olisiko tämä oskil-laatio jo viimeinen ja tarkista taktiikkaasi sen mukaan.

Jatkuvat ja pysyvät shiftit

Pysyvät shiftit ovat melko suoraviivaisia: Ne johtuvat suuremmasta muutoksesta säätilassa (esim. merituuli) ja siten niiden ennakoiminen pitäisi olla melko helppoa. Pysyvät shiftit ovat melko tyypillisiä Suomen oloissa. Jatkuvat ja pysyvät shiftit

- Syntyvät hitaasti, kiertävät samaan suuntaan. tai tuuli heikkenee ja alkaa toisesta suunnasta uudelleen.

Välimeri on progressivisten shiftien "luvattu vesi". Tuulet ovat yhtä temperamentisiä ja arvaamattomia kuin Välimerenmaiden asukkaatkin. Voisiko tuulen luonne muokata kokonaisten kansakuntien luonteita?



- Johtuvat yleisestä muutoksesta säätilassa: Matalapaineet, rintamat, merituuli.
- Perussääntö kuuluu: vältä ulkokaarretta, käännä ajoissa sisäkaarteeseen, älä kuitenkaan mene kuitenkaan liian pitkälle.

Jatkuvat eli progressiiviset shiftit ovat kaikkein vaikeimpia ja vaativimpia käsitellä - valitettavasti ne ovat myös hyvin tavallisia ja kuuluvat erottamattomasti tuulen luonteeseen. Sääoppi-jaksossa näimme miten tuuli kiertää suuressa mittakaavassa matala- ja korkeapaineita kaarevaa rataa myöten. Pienessä mittakaavassa käy usein samoin: paikalliset tuulet syntyvät pienten paikallisten matalien ympärille - synnyttäjänä voi olla esim. tumma pilvi - ja tuuli "kieroutuu" pienelläkin alueella siten, että parin mailin säteellä tuulen suunta ja voimakkuus voi vaihdella suuresti. Suomessa tuulet ovat enimmäkseen vakaita, ja niissä esiintyy pysyviä shiftejä. Jatkuvat, progressiiviset shiftitkään eivät meillä ole harvinaisempia - ne ovat selvästi tavallisempia kuin puhdas oskilloiva tuuli. Välimeri on progressivisten shiftien luvattu vesi: siellä tuulet ovat lähes aina täysin kieroutuneita, lyhytaikaisia kestoltaan, ja voivat vaihdella voimakkuudeltaan nolasta 25 metriin vain parin mailin sisällä. Suomen tasaisiin, sään-



Suomen tasaisiin, säännöllisiin tuuliin tottuneen on vaikea ymmärtää Välimeren temperamentikkaita tuulia. Näkymä Nizzan rantabulevardilta.

nöllisiin tuuliin tottuneen on vaikea ymmärtää Välimeren temperamentikkaita tuulia ja toisaalta Italialaiset ovat ymmällään Suomenlahdella, yrittäessään löytää tuulistamme vivahteita ja hienouksia, joita niissä ei ole. Samalla tavoin Englantilaiset, jotka ovat tottuneet Kanaalin vuorovesiin, etsivät kaikkialla maailmassa vesistöistä virtauksia, joilla selittävät kilpailujen tapahtumia - usein paikallisten purjehtijoiden, jotka eivät olleet tienneet oman alueensa "virroista", suureksi hämmästykseksi.

Jatkuvan, progressiivisen shiftin tuntomerkit

Jatkuvan shiftin tunnistaminen ja huomaaminen mahdollisimman aikaisin on ensiarvoisen tärkeää. Olemme kaikki tavallisesti oppineet ensimmäisenä perussääntönä oskilloivaan tuuleen kuuluvan "Käännä, kun tuuli kääntyy vastaan". Jatkuvassa shiftissä kaikki on toisin: pitää kääntää, kun kurssi nousee, ja jatkaa, kun tuuli kääntyy vastaan. Tämä ristiriita perussääntöä vastaan on niin voimakas, että yleensä progressiivista shiftiä ei huomata ajoissa, vaan jatketaan liian pitkälle alati nousevaa kurssia. Kun oskilloivassa tuulessa keskitytään kompassiin ja omaan purjehdukseen, jatkuvassa shiftissä taktiikka



perustuu sijoittautumiseen muihin veneisiin nähden siten, että on edullisemmassa asemassa tuulen muutoksen jatkuessa. Miten progressiivisen shiftin voi tunnistaa:

- Kompassikurssi muuttuu jatkuvasti samaan suuntaan ja poikkeaa ennen kilpailua kerätystä keskiarvokurssista.
- Paras tunnusmerkki on kilpailevat veneet ympärilläsi: Jos shifti on nostava, sinä nouset paremmin kuin veneet edessä suojan puolella, ja vastaavasti veneet takana tuulen puolella nousevat sinua paremmin.
- Kryssillä veneet, jotka hetkeä aikaisemmin ovat purjehtineet perän takaa, ovat seuraavan kerran kohdatessanne selvästi edellä, vaikka et ole huomannut oskillaatioita omassa kompassissasi.

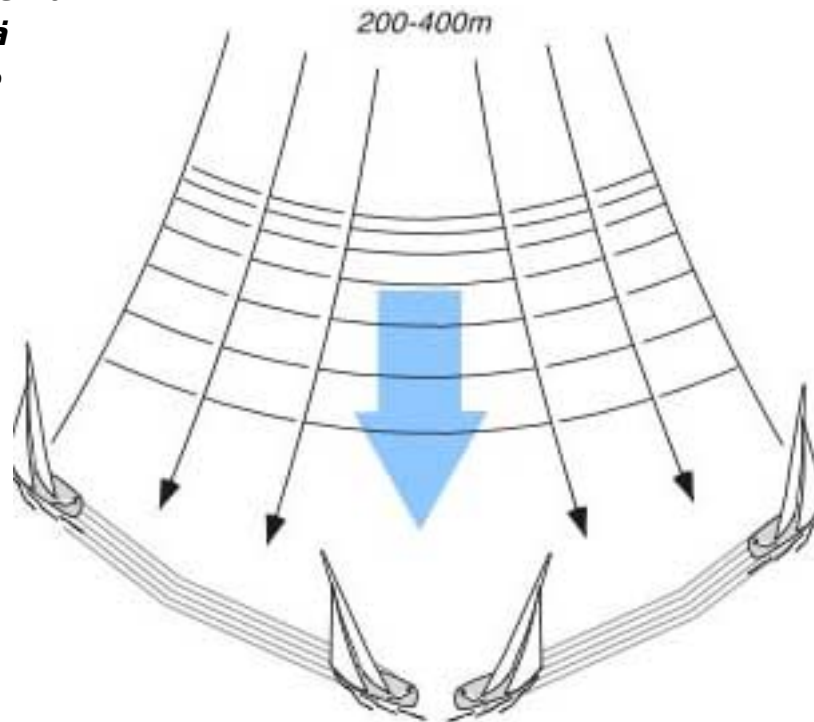
Jatkuvan, progressiivisen shiftin luonne

Jatkuvalla shiftillä on tyypillistä, että mitä kauempana veneet on toisistaan, sitä suurempi ero tuulen suunnassa ja voimakkuudessa on (mistä nimitys "progressiivinen"). Tämän vuoksi on erityisen vaarallista jättää muita veneitä ja purjehtia laitaa olosuh-

Puuskat ovat ylempien ilmakerroksien tuulta, joka välillä "vuotaa" pinnalle. Puuska iskee veden pintaan yläviistossa, jolloin syntyy tyypillinen "kissantassu"-kuvio.

Puuska

- näkyy veden pinnassa
- sen takana on reikä
- kääntää yleensä tuulta □ oikealle



Riippuen siitä kummalla puolella puuskaa olet, kannattaa joko jatkaa tai tehdä venda.

teissa, joissa odottaa progressivista muutosta. Kun progressiivisen muutoksen on tunnistanut ja varmasti todennut, voi jatkaa kohti laitaa esim. tilanteessa, jossa tuuli kryssillä kääntyy koko ajan vastaan. Varo kuitenkin "vetämästä pitkäksi", merkin yli. Tuuli on harvoin tasainen ja muuttumaton. Ole aina epäileväinen - mikäli itsesi kohdalla ei tapahdu muutosta, tarkkaile muita veneitä ja etsi pienintäkin syytä (vastapuuskaa) tehdä "tarkastusslaagi" kohti kilpailijoitasi, varmistaksesi, ettei jatkuva shifti pääse erottamaan teitä toisistanne. Muuttuva virta rata-alueella, esim vuorovesi, aiheuttaa tuuleen ennustettavan, progressiivisen shiftin. Tämä lienee syy edellä esitettyyn englantilaisten tapaan löytää kaikkialta virtoja. Tällaisissa olosuhteissa purjehtiminen vaatii enemmän kuin mikään muu - layline on muuttuva käsite, ja merkkien lähestymiset on vaikea arvioida oikein. Tätä osaamista ei voi hankkia vain kirjoista - kokemus on välttämätön osatekijä.

Jatkuvilla shifteillä on valitettavan usein "luonnevika": shifti ei kierrykään jatkuvasti samaan suuntaan, vaan kääntyy ensi voimakkaasti esim 20° oikealle, tuuli palaa takaisin 10 min kuluttua 10° vasemmalle, kääntyykseen jälleen hetken päästä



15° lisää oikealle. Tämä on tyypillistä tilanteessa, jossa kaksi tuulta kamppailevat keskenään, eikä sitä pidä sekoittaa oskillaatioon. Silloin, kun gradienttituuli (ks. jaksoa Sääoppi) puhaltaa n. 90° kulmassa purjehdusalueella vallitsevaan, normaaliin merituulen suuntaan nähden - Helsingin edustalla etelä-kaakosta, merituuli ei mielellään tule vaikka olosuhteet olisivat sille muuten suotuisat. Nykäyksittäin tapahtuva kääntyminen on tavallista muissakin kuin tässä merituulitilanteessa, ja tekee jatkuvien, progressiivisten shiftien käsittelyn vielä vaikeammaksi. Mutta siinä piilee myös kilpapurjehduksen suola - koskaan ei voi olla varma, mitä tuuli tulee tekemään.



Olympiapurjehduksiin valmistautumista.

Tilannetaktiikkaa - Kilpailun valmistelut

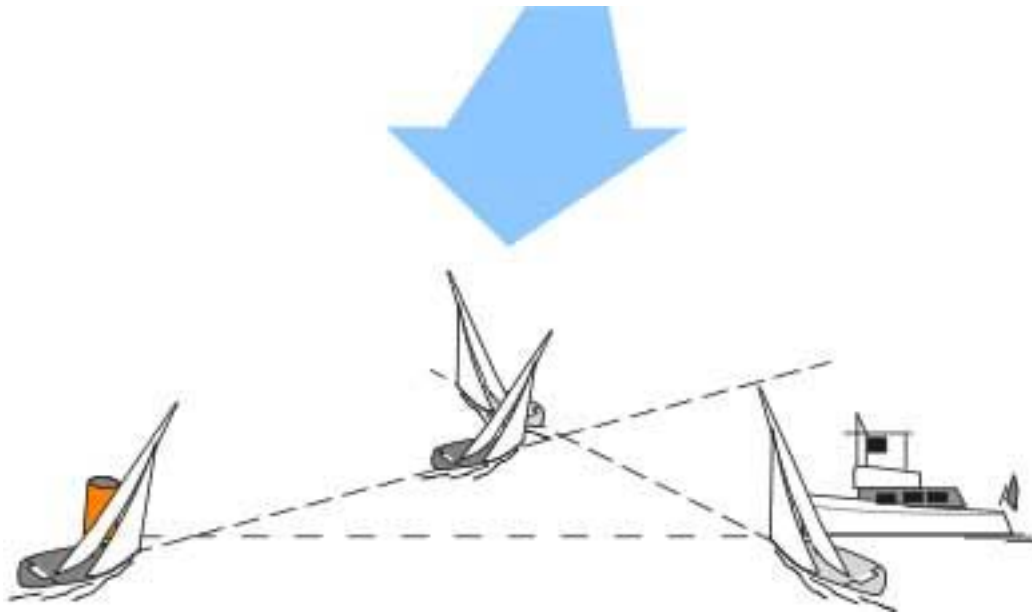
Tarkista veneen ja varusteiden kunto

Veneen ja varusteiden kunnan ylläpitäminen on tärkeää. Tarkista kaikki kuluvat osat säännöllisesti: riki, köydet, vinssit, sakkelit, purjeet ym. Älä ota radalle mukaan mitään turhaa. Ylimääräisistä purjeista, köysistä ja muusta roinasta kertyy usein yllättävän suuri lasti veneeseen.

Tutustu paikallisiin olosuhteisiin

Hanki kaikki tarvittavat ajanmukaiset kartat kisa-alueesta ajoissa. Piirrä rata karttaan ja simuloi kilpailua kartalla. Paikallinen väestö voi antaa arvokasta tietoa kilpailualueen erityispiirteistä, kuten tuulista ja erikoisista merivirroista.

"Tilannetaktiikka"-osuutemme seuraa vanhan olympiaradan kulkua - vinkit ovat kuitenkin yleispäteviä myös saaristopurjehduksessa, missä kierretään kääntömerkkejä.



Hyvä lähtö on elintärkeää, varsinkin kun osanottajia on paljon. Lähtölinjan edullisemman pään valinta:

- **Tarkista tuulen suunta kompassista ajamalla vene piihin.**
- **Tarkista lähtölinjan suunta ajamalla linjaa pitkin: Suoran linjan suunta on tuulen suunta - 90 astetta.**
- **Mihin suuntaan odotat tuulen kääntyvän.**
- **Älä tuijota sokeasti muiden valintaan, mutta muista, että harvoin kaikki muut ovat väärässä.**
- **Pidä aina suunnitelma mielessä.**

Säätiedot

kertovat sään (tuulen) kehittymisestä kisan aikana ja ovat taktiikan kannalta keskeistä tietoa. Jos olet paikalla muutamaa päivää ennen regatan alkua, seuraa säätiedotuksia ja niiden toteutumista.

Harjoittele radalla etukäteen

niin paljon kuin mahdollista. Näin saat "tatsia" rata-alueeseen.

Lue orderit ja kerta säännöt.

Orderit on syytä käydä huolellisesti läpi ja tarkastaa epäselvät kohdat jo maissa. Hyvä tapa on antaa ordereihin tutustuminen navigaattorin tehtäväksi ja pyytää navigaattoria sitten käymään orderit läpi koko miehistön kanssa.



Alalippulähdön etuja

- Alimmalla mahdollisuus vauhditella.
- Vapaat tuulet
- Usein enemmän tilaa

Alalippulähdön riskejä

- Lukkidutaan helposti vasempaan laitaan: Shiftien ottaminen vaikea ainakin kryssin alussa.

Lähde alalipulta

- Jos uskot vasemman puolen olevan edullisempi.
- Kovassa tuulessa
- Mikäli et ole aivan vakuuttunut vauhdistasi.
- Mikäli et ole aivan vakuuttunut veneesi nousukyvyistä.
- Mikäli lippupää on selvästi edullisempi.

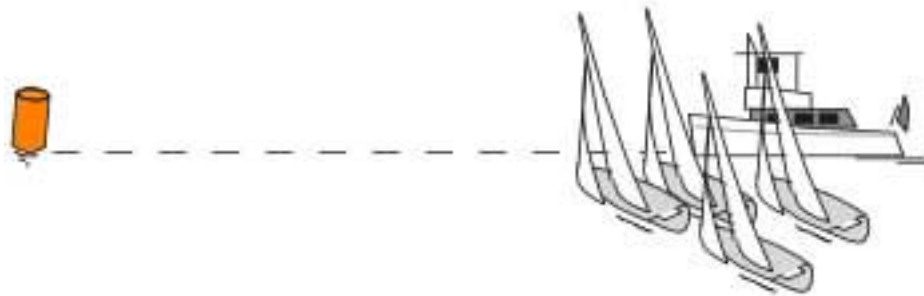
Lähtövalmistelut ja lähtö

1 Lähde ajoissa starttialueelle. Näin voit rauhassa tehdä viimeiset trimmit sekä välitä sopivat purjeet. Hyvä tuntuma vallitsevaan aallokkoon ja tuulen luonteeseen (mahd. oskillaatiot) vie oman aikansa. Kovassa tuulessa kannattaa säästää voimia ja välttää riskejä ja lähteä ulos myöhemmin.

2 Vauhti ja kompassi kurssit eri halsseilla. Aja täyttä kryssiä kummallakin halsilla. Tee muutamia vendoja ja muita manöverejä miehistön lämmittämiseksi. Merkitse ylös keskimääräiset kurssit molemmilla halsseilla. Tarkkaile tuulen käyttäytymistä ja siihen vaikuttavia tekijöitä (esim. pilviä). Tämän kotiläksyn tekeminen kunnolla vie oman aikansa, n. 45 min. (15 min. per halssi plus paluu lähtöalueelle).

3 Taktinen suunnitelma valmiiksi ennen 6 min merkkiä.

4 Valitse paikka, mistä haluat lähteä. Tuulen ja lähtölinjan suhde kertoo sinulle linjan edullisemman pään. Se ei kuitenkaan välttämättä sovi taktiikkaasi so. odotuksiisi tuulen käyttäytymisestä. Startin lähestyessä



Ylälippulähdön etuja

- Jos olet myöhässä, lähde toisesta rivistä ja käännä pois.
- Ylälipulta pääset helposti vapaisiin tuuliin

Ylälippulähdön riskejä

- Lukkiudutaan oikeaan laitaan
- Usein kova tungos, vaikea päästä ensimmäiseen riviin.

Lähde ylälipulta:

- Jos uskot radan oikeaan puoleen.
- Mikäli et luota veneesi vauhtiin.
- Mikäli veneesi nousee hyvin.
- Mikäli lautakuntapää on selvästi edullisempi.

on aika valita seuransa: vältä starttia kovimpien veneiden vierestä.

5 Starttihakella täydessä vauhdissa. Joskus on järkevää tinkiä optimaalisesta paikasta linjalla (ruuhkat linjan päissä) paremman lähtövauhdin aikaan saamiseksi. Lähtölinjasta irtoaminen on kilpailun kenties tärkein vaihe.

Välittömästi lähdön jälkeen.

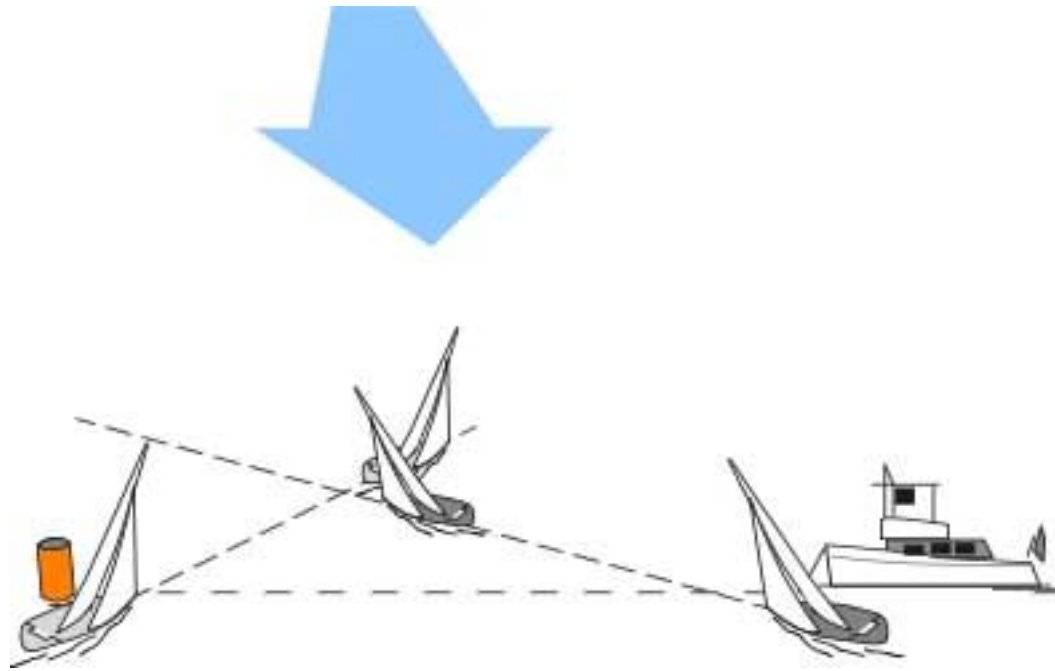
- Pistä kaikki peliin, taistele, sillä ensimmäiset viisi minuuttia ratkaisevat usein tulojärjestyksen ylälipulle.

Jos lähtö on onnistunut:

- Pysy keskellä rata-aluetta, kunnes olet varma jommasta kummasta laidasta: Tarkkaile eri laitojen veneitä.
- Purjehdi vapaassa tuulessa.
- Käytä shiftit hyväksesi.
- Purjehdi oikeilla halsseilla

Jos lähtö on epäonnistunut:

- Käännä nopeasti vapaaseen tuuleen.
- Anna paapuurin venieden mennä.
- Älä lannistu, taistele.



Sijoittumisvaihtoehdot linjalla

- Alalippu
- Ylälippu
- Keskellä linjaa

Keskeltä lähtemisen etuja:

- Usein enemmän tilaa
- Paremmat mahdollisuudet valita puoli tuulen kääntyessä.
- Pustytään hyödyntämään shiftit paremmin.

Keskeltä linjaa lähtemiseen sisältyviä riskejä:

- Vaikea nähdä missä linja kulkee.
- Hitaalla/pienellä veneellä nopeasti vaikeuksia - jäät häiriötuuliin

Muut lähtövalmistelut:

- **Ota maamerkki, jos mahdollista.**
- **Mittaa purjehdusaika linjan päästä päähän.**
- **Purjehdi väh. 15 min. kryssiä. Trimmaa purjeet äläkä muuta säätöjä ennen starttia. Tarkkaile shiftejä.**
- **Merkitse kompassikurssit muistiin, hoida ajanotto.**

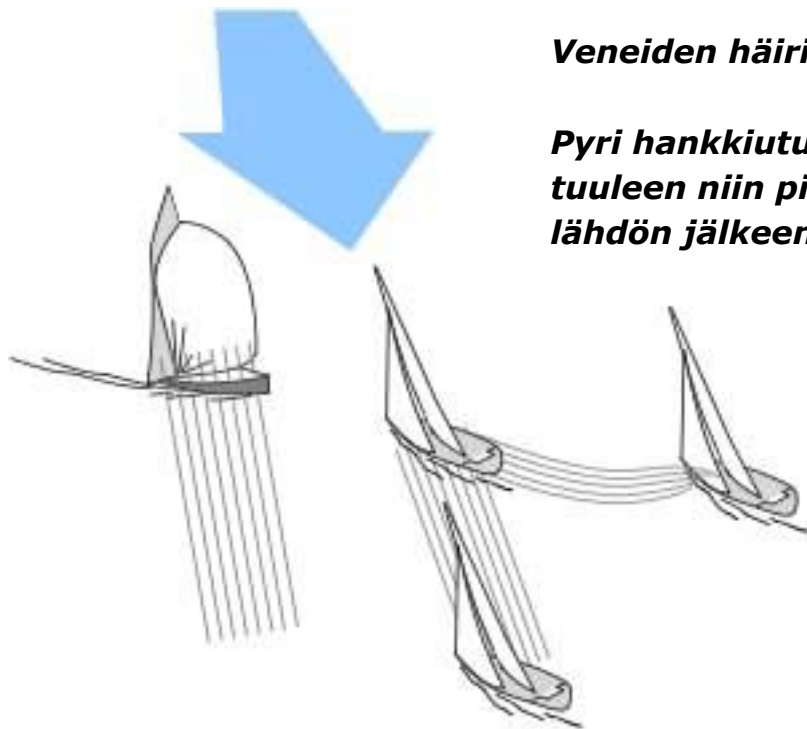


Lähde keskeltä:

- Kun luotat vauhtiisi
- Kun et osaa päättää kumpaan laitaan haluat.
- Selvästi oskilloivassa tuulessa.
- Kun voit määritellä linjan maamerkin avulla.

Veneiden häiriösektorit

Pyri hankkiutumaan vapaaseen tuuleen niin pian kuin mahdollista lähdön jälkeen



Lähdön jälkeen

1 Ensimmäiset minuutit ratkaisevat. Ota veneestä ja miehistöstä kaikki irti. Miehistön on oltava laidalla ja kaikki liike veneessä on kielletty, sillä se häiritsee pinnamiehen keskittymistä ja vauhdin kehittämistä. Purjeiden säätely tapahtuu vain vauhdin kehittymisen myötä.

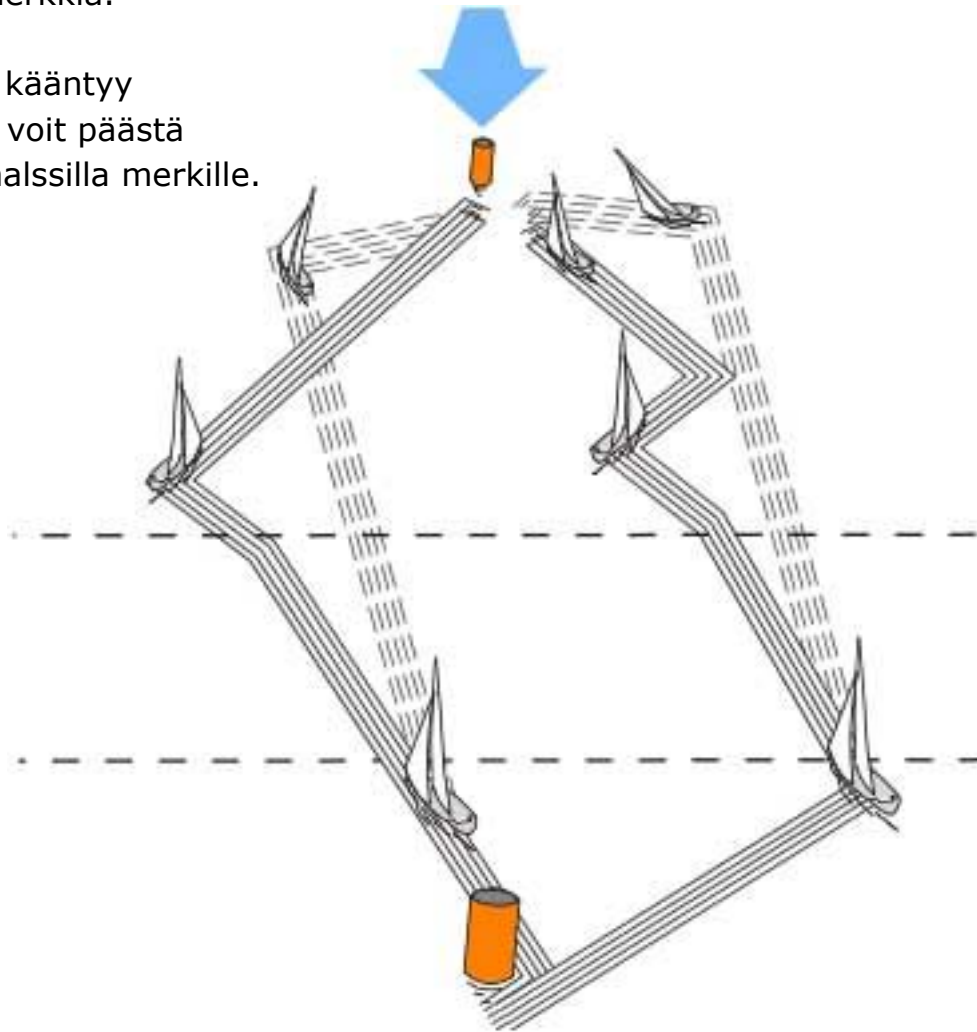
Purjehdi vapaassa tuulessa. Pidä suunnitelmassasi. Anna paapuurin veneiden mennä editse, jos taktiikkasi suosii radan vasenta puolta.

2 Nopein tie luovimerkille. Purjehdi keskellä rataa ja käytä shiftit hyväksesi aggressiivisesti. Mitä kovempi tuuli on, sitä vähemmän vendoja kannatta tehdä. Sama pätee myös pläkässä.

3 Suunnittele ylälipun kierto ajoissa. Laylinelle ei kannata mennä liian aikaisin. Avotuulipurjeen (spinaakkerin) valintapäätös täytyy tehdä ennen kuin käännytään viimeiselle halssille.

Purjehdi pitkä halssi ensin

- jos tuuli myötää, nouset lähelle merkkiä.
- jos tuuli kääntyy vastaan, voit päästä toisella halssilla merkille.



Pääsäännöt luovilla

- Älä mene liian pitkälle laidoille (nousulinjat).
- Tarkkaile tuulen puolta: tuulialueet, tuulen kehittyminen.
- Tarkkaile taivasta: pilvet, mahdolliset tuulen aiheuttajat.
- Purjehdi nuodattaen omaa suunnitelmaasi.
- Purjehdi pitkä halssi aina ensin, jollet ole aivan varma muusta.
- Suunnittele merkille tulo ajoissa: Seuraa "kenttää" ja arvioi paikkasi merkillä.

Kryssi(ylä)merkin lähestyminen

- Styyrpuurin jonossa
- Paapuurin jonossa
- Keskeltä

Styyrpuurin jono

Etuja:

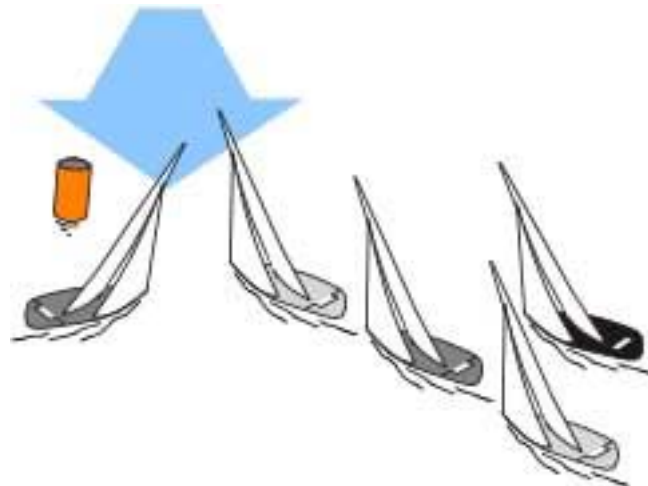
- Kulkuoikeus
- Aikaa valmistautua avotuuliosuudelle (spinnuvalmistelut)

Ylämerkille tulo paapuurilla

on riskialtista puuhaa. Mikäli olet kärjen tuntumassa ja merkillä ei ole paha ruuhkaa, se voi onnistua hyvinkin. Haittapuolia ovat

- Ei kulkuoikeuksia
- Spinaakkeriveneet häiritsevät tuulta.
- Vain vähän aikaa valmistautua avotuuli- osuudelle.
- Hidas, vaikea kierto

Mikäli tila sallii, tule paapuurilla pitää tulla aivan merkin tyveen - näin "säästät" viimeisen vendan.



Haittoja:

- Ei voi hyödyntää shiftejä.
- Edessä olevat haittaavat.
- Usein pidempi matka: Jos aiot jonoon, on otettava "varman päälle".
- Vaikea arvioida kaukaa layline

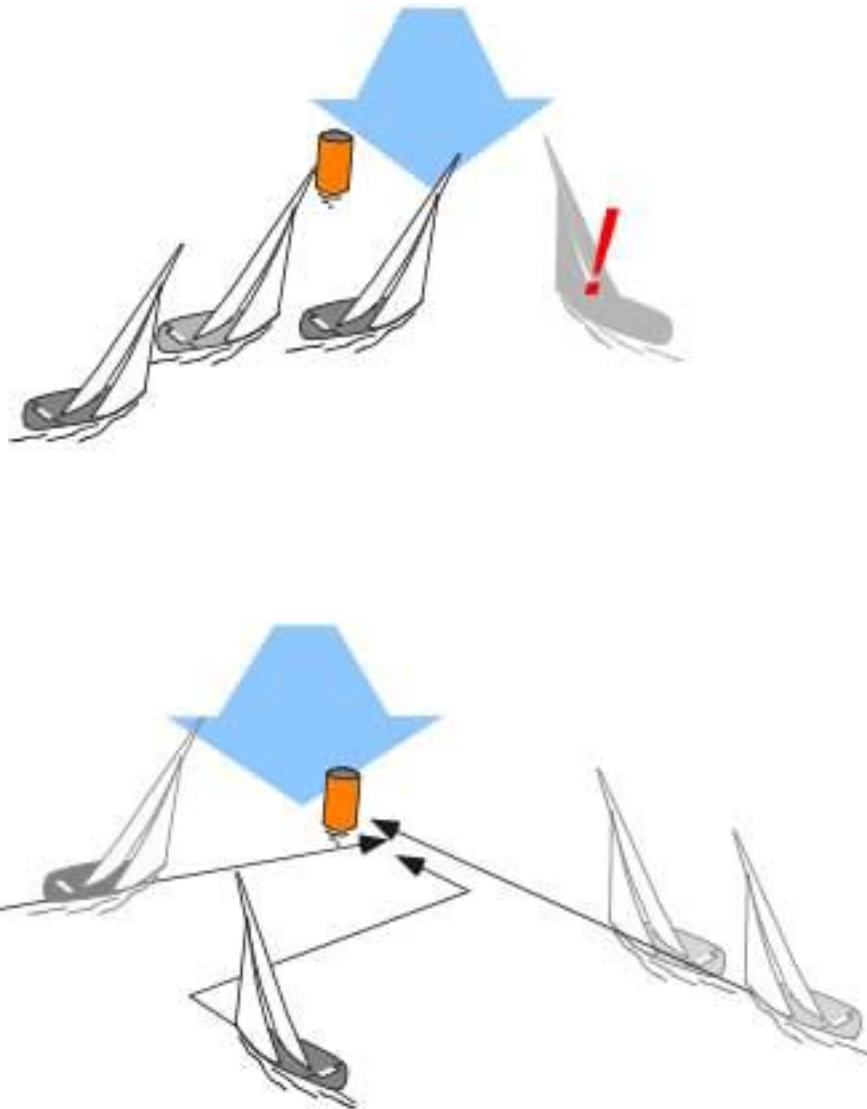
Lähestyminen paapuurin halssilla

Etuja:

- Merkin lähelle vapaassa tuulessa
- Mahdollista päästä koukkaamaan väliin, jos löytyy tilaa.

Haittoja

- Ei kulkuoikeuksia
- Spinaakkeriveneet häiritsevät tuulta.
- Vain vähän aikaa valmistautua avotuuli osuudelle.
- Hidas, vaikea kierto

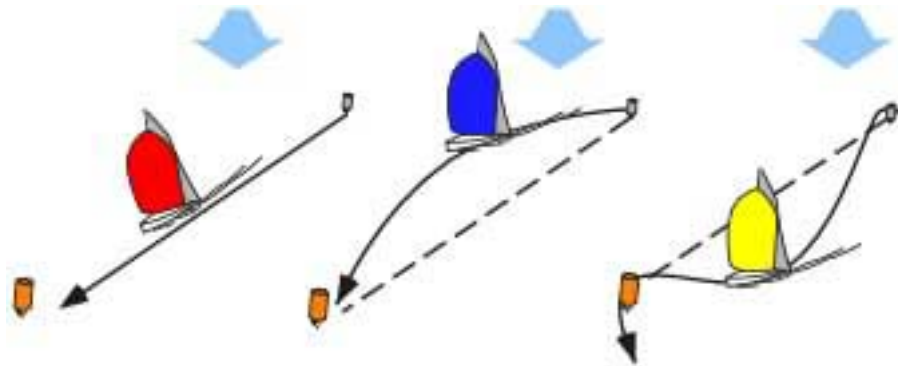


Lipun lähestyminen keskeltä

Etuja:

- Voidaan käyttää shiftit loppuun saakka hyväksi.
- aikaa etsiä sopiva väli styyrpuurin jonosta.
- Ei jouduta ajamaan jonossa.
- Lyhyet laylinet on helppo arvioida: lyhyt matka.
- Pieni riski, ettei rakoa, tilaa löydy.

Paras tapa lähestyä ylämerkkiä on styyrpuurin halssilla n. 100-200 m laylinen alapuolella. Näin saat purjehtia vapaissa tuulissa mahdollisimman pitkään ja säilytät mahdollisuuden taktikoida, jos tuuli kääntyy.



- **Lyhin reitti on yleensä paras**
 - Purjehdi kärjessä aina suoraan

"Yläbanaani"

- Mikäli et ole 10:n joukossa ja veneitä on heti perässä
- Kevyessä tuulessa
- Jiipissä ulkokaarre

"Alabanaani"

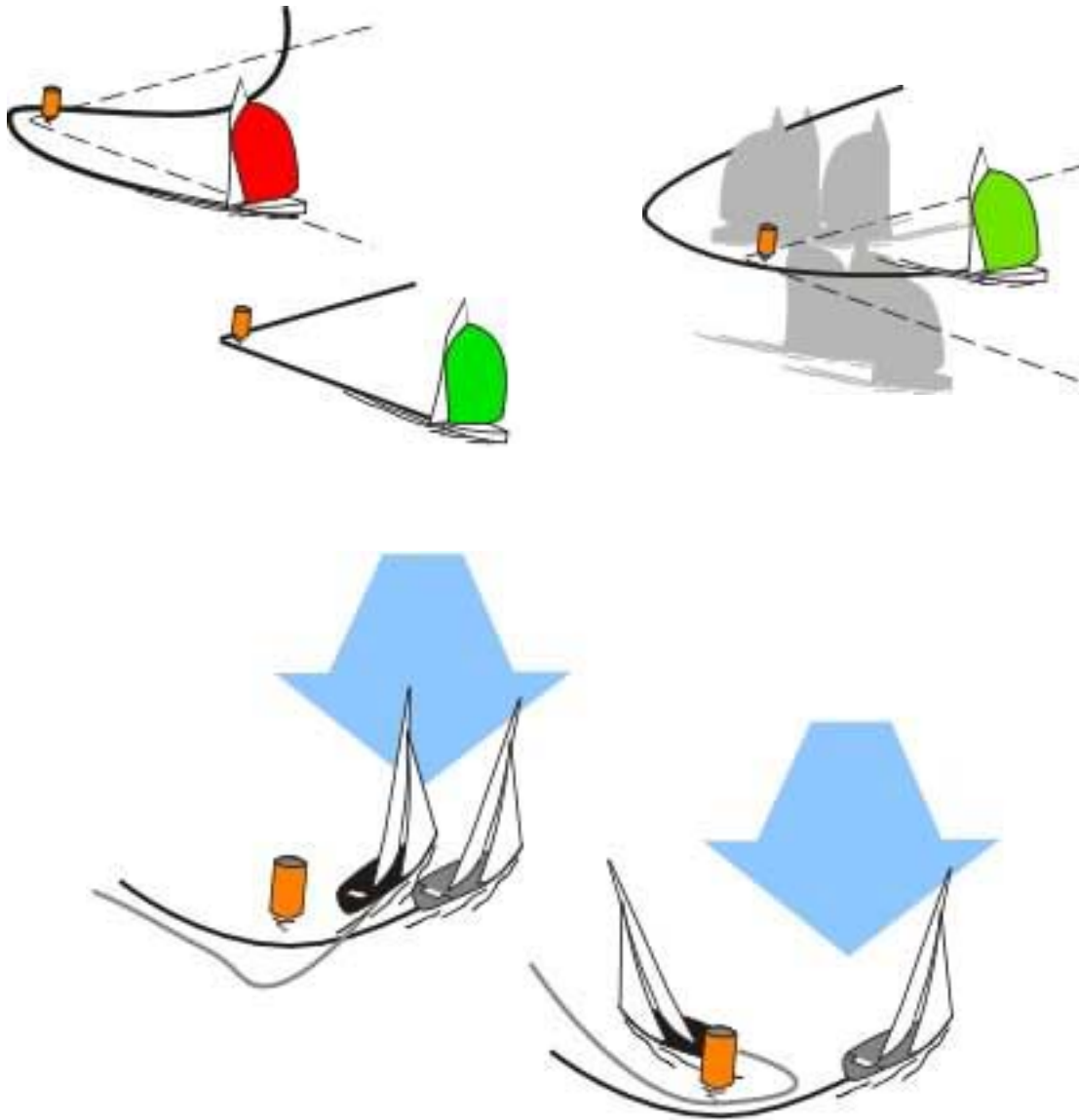
- Mikäli takana on reilu aukko
- Varo kevyessä tuulessa
- Jiipissä sisäpaikka

Sivutuuliosuudet

1 Purjehdi lyhintä tietä merkiltä toiselle. Älä milloinkaan luffaa; teet pidemmän matkan ja joudut vaikeuksiin jiippilipulla. Ohita leestä, jos mahdollista.

2 Suunnittele merkin kierto ajoissa. Jos sinulla on tilaa, valmistaudu huolella jiippiin ja tee pehmeä jiippi merkin juureen.

Jos taas olet tiukassa tilateessa, keskity ajamaan venettä täysillä. Sisäpaikka merkillä on tärkein tavoitteesi. Voit hermostuttaa edellä olevaa venettä monin tavoin, jolloin se kenties tekee virheen ja onnistut riistämään siltä paikan merkillä. Tilan huutaminen merkillä, vaikka oikeutta ei välttämättä ole, on tärkeää. Alamerkille saavuttaessa on tärkeää, pääset kiertämään aivan merkin juuresta etkä valu jo kääntyneiden veneiden häiriötuuliin. Purjeet pitää virittää kryssille jo ennen merkkiä: oikea etupurje ylös, liikit kiristetään ym.



Jiippimerkin kierto

- Tarkoitus varmistaa hyvät asemat toiselle slöörille
- Tarkista alamerkin sijainti ennen kiertoa
- Pyri vapaisiin tuuliin
- Varo turhan suuria lenkkejä
- Nostaminen ei ole nin vaarallista kuin I slöörillä

• **Sisäpaikka**

- Helposti vapaisiin tuuliin
- Vaikea jiippi
- Jarruta, etsi sopiva väli
- Jiippi valmis ennen merkkiä

Alamerkin kierto

- Päämääränä päästä aloittamaan seurava luovi vapaassa tuulessa, noudattaen suunnitelmaa
- Kierrä tarpeeksi alhaalta, jotta pääset merkin tyveen. "Pehmeä" kierto mahdollistaa paremman vauhdin merkillä: Pääset purjehtimaan korkeammalle ja vene rekaa vähemmän
- Pyri sisäpaikkaan, jollei suunnitelmasi vie oikealle



II Luovi

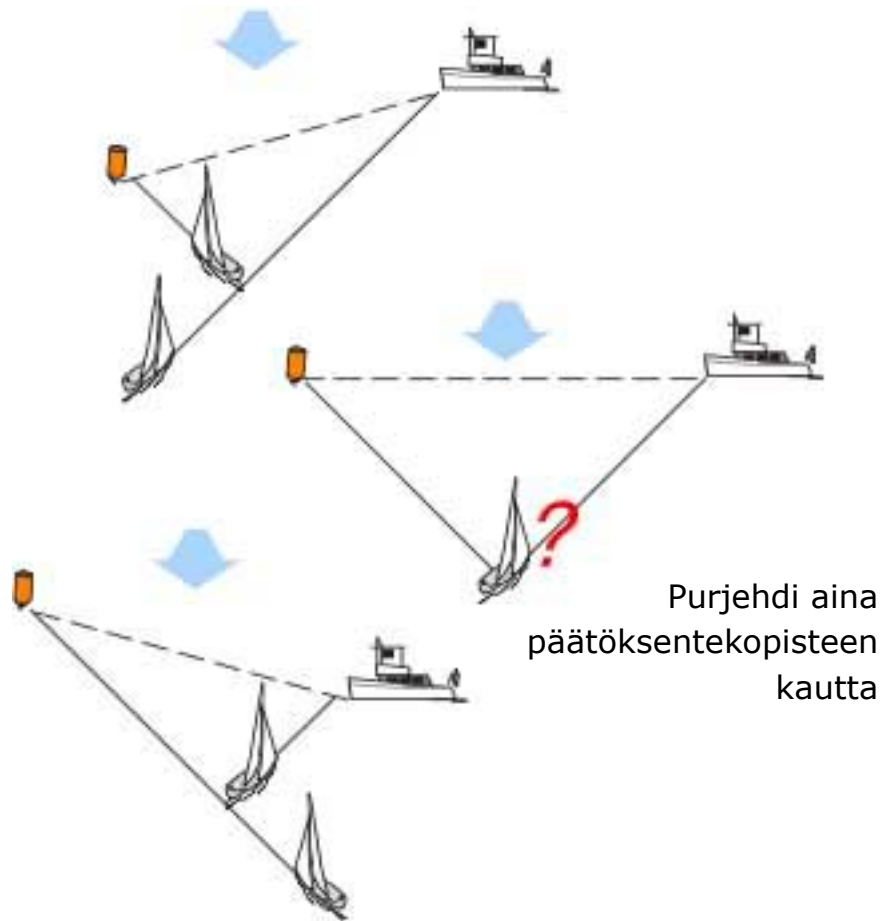
- Aja vapaissa tuulissa
- Noudata omaa suunnitelmaa - onko tuulen suunta muuttunut

Muut veneet

- Välittömästi pois sotkuisista tuulista
- Kierrä vastustajan perän takaa, jos suunnitelmasi sitä vaatii
- Jos haluat vastustajan jatkavan nykyiseen suuntaan, vahdi avoimesti (open cover)
- Jos haluat vastustajan kääntävän, vahdi häiritsevästi
- Älä mene mukaan vendataisteluun vielä

Myötätuuli

- Targetspeed ja leikkauskulmat:
Älä epäröi leikata tarpeeksi
- Purjehdi aina sillä halssilla, joka vie lähemmäs merkkiä
- Shiftit ovat yhtä tärkeitä kuin kryssillä
- Käytä aallokkoa hyväksi: Myötätuuli osuus ei ole toimetonta junnaamista, vaan kovaa toimintaa. Pinnamies hakee surffiaaltoa ja isopurjeen ja spinnun



skuuttaajat pumppaavat veneen surffiin.

- Suunnittele merkin kierto ajoissa. Älä jätä jippiä merkille vrsinkaan kovassa tuulessa

Viimeinen luovi

• **Vältä lenssaavia veneitä**

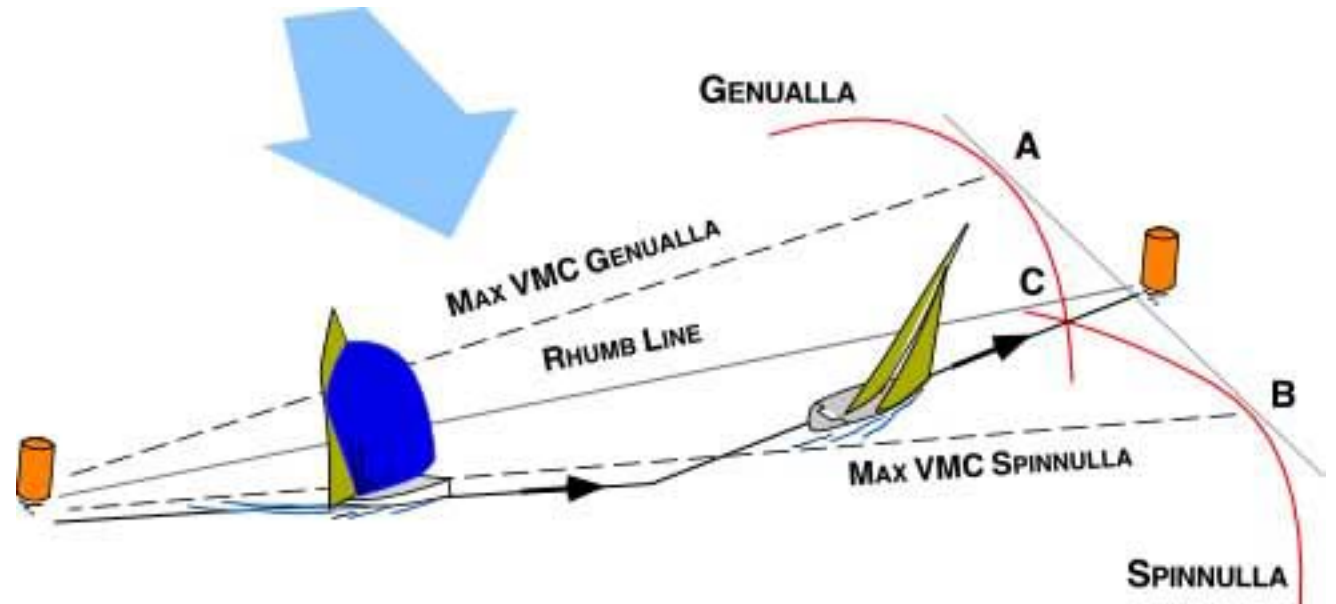
- Open cover-vartiointi huomioiden kuitenkin shiftit
- Suunnittele maaliintulo ajoissa

Maaliintulo

- Purjehdi aina päätöksentekopisteen kautta
- Älä mene liian pitkälle
- Taistele loppun saakka
- Älä riskeeraa koko kisaa maalilinjalta yhden sijan takia

VMC - nopeus kohti merkkiä

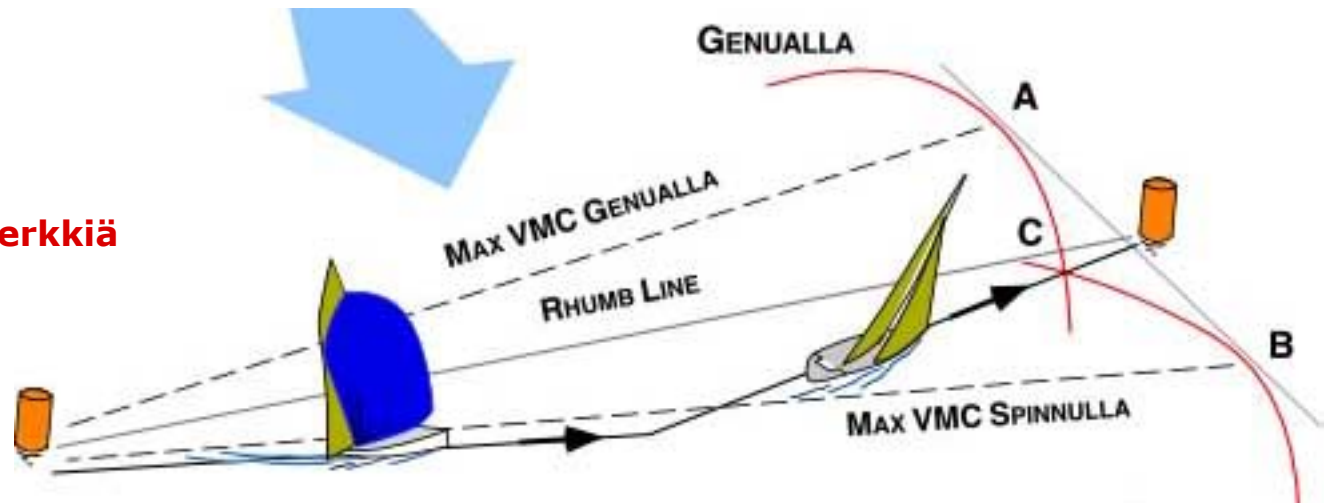
Avomeripurjehduksen taktiikkaan liittyy tärkeä käsite VMC. Se tarkoittaa veneen nopeutta suoraan kohti kääntömerkkiä sellaisella osuudella, joka ei ole kryssiä eikä suoraa myötäistä (tällöinhän on voimassa tutumpi käsite VMG). Katsotaan yllä esitettyä tilannetta vähän tarkemmin: Oletetaan, että ajamalla suoraan rhumb-linea pitkin, veneemme pääsee pisteeseen C kahdessa tunnissa. Tällöin sen kannattaa ajaa genualla, spinnu kyllä juuri ja juuri vetäisi, mutta vauhti on huonompi. Mutta ajamalla ensin spinnulla suuntaan B ja sitten genualla suuntaan A veneemme pääsee saman kahden tunnin aikana merkille asti. Maagista!



“Genualla” ja “Spinnulla” merkityt käyrät kuvaavat veneen nopeutta riippuen ajetusta kurssista (veneen polaarikäyrät). Kaikilla veneillä on olemassa “katve alue”, kurssi jota ei koskaan kannata ajaa: kannattaa joko ajaa ylemmäs genualla tai alemmas ja spinnulla. Tämän katvealueen suuruus ja suunta riippuu tuulen voimakkuudesta.

VMC on tärkeä käsite silloinkin, kun ajetaan tiukkaa strekkiä, eikä spinnulla ajoon ole mahdollisuuksia. Jos legi on pidempi, kannattaa aluksi lähteä ajamaan alhaisempaa kurssia kuin suora linja merkiltä merkille. Näin VMC, nopeus suoraan kohti merkkiä maksimoituu. Yleensä tuuli ennemmin tai myöhemmin kääntyy johonkin suuntaan: jos se kääntyy kryssiksi, veneet rhumb-linella putoavat perääsi, jos tuuli nostaa, pääset leikkaamaan parempaa vauhtia merkille. Hienommat mittaristot näyttävät automaattisesti VMC:n. Mikäli veneessä ei ole tällaista mittaria, on etukäteen laskettu taulukko avuksi parhaimman kurssin arvioimisessa.

VMC - nopeus kohti merkkiä



VMC:n "kosini"-taulukko

Veneen nopeus Rhumb-linella		4,0 kn	5,00	6,00	7,0 kn	Ero kn
Poikkeama Rhumblineasta	5°	4,02	5,02	6,02	7,03	0,02
	10°	4,06	5,08	6,09	7,11	0,10
	15°	4,14	5,18	6,21	7,25	0,20
	20°	4,27	5,32	6,39	7,45	0,40

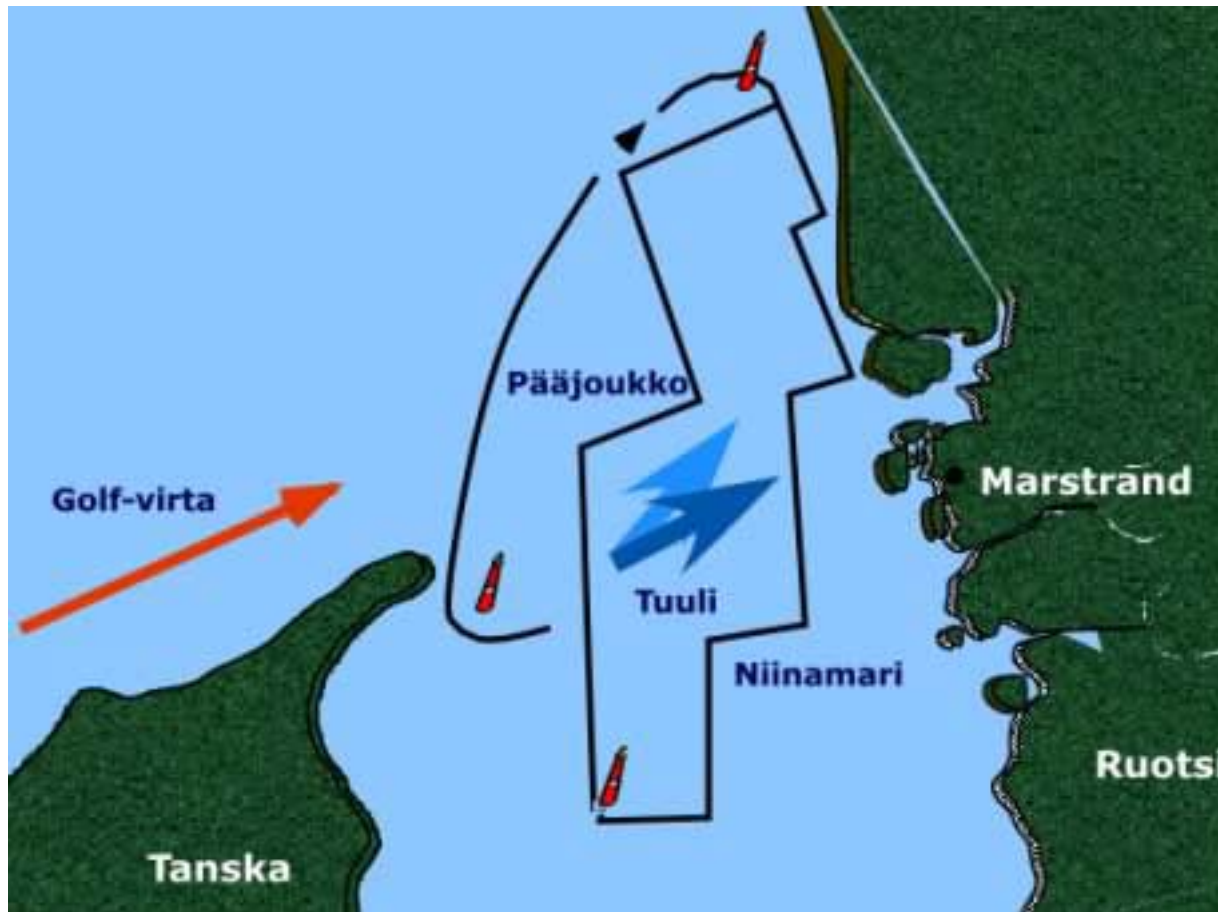
Kosini-taulukko antaa käsityksen ajetun kurssin ja VMC:n yhteydestä. Laskettaessa kurssia 5° suorasta linjasta alaspäin, vauhdin pitää kiihtyä vain 0,02 solmua, jotta nopeus suoraan kohti merkkiä säilyy samana - yleensä vauhti kiihtyy paljon enemmän, mutta huomaa, että myös purjehdittu matka kasvaa. 20°:een laskettelu pois merkistä harvoin kannattaa - vauhdin pitää kiihtyä lähes puoli solmua, ja matka merkille kasvaa nopeasti, varsinkin kun ollaan lähellä merkkiä.

Suomalaiset olivat vuonna -90 mukana kahdella veneellä One Ton Cupissa, joka purjehdittiin Göteborgin vesillä elokuun alussa. Sipilintu oli regatan vanhin vene, ja saavutti kaiken kaikkiaan erittäin kohtuullisen 19. sijan 28:n veneen joukossa. Niinamarin (ELAN) 13. sija oli pienoinen pettymys, tavoite oli kymmenen parhaan joukkoon. Pitkää avomerikilpailua lukuunottamatta kilpailut menivätkin erinomaisesti, alkaen ensimmäisen ratakilpailun 4. sijalla. Niinamarin, niin huippumiehistö kuin olikin, teki avomerikil-pailussa kardinaalivirheen, rikkoen ensimmäistä luonnonlakia vastaan - "Kaikki muut eivät voi olla väärässä"



Avomeripurjehduksen Case Study I: One Ton Cup 1990

Avomeri alkoi muutaman tunnin strekillä Skagerakin yli Jyllannin pohjoiskärkeen, mistä jatkui pitkä lenssi kevyessä tuulella pohjoiseen kohti Oslovuonoa. Lenssillä saatoimme lukea AP:stä, että meillä oli myötävirtaa n. yksi solmu, koska loki näytti jatkuvasti solmun verran hitaampaa vauhtia kuin AP. Olimme Golf-virran sivuhaarassa, joka pyyhkii ylös pitkin Jyllannin länsirantaa kaartuen Oslovuonoa kohti. Osa veneistä valitsi rhumbinesta (Suomeksi suoralinja ?) länteen, ulos merelle vievän kurssin, osan jiiptatessa itään, enemmän kohti Ruotsin rannikkoa. Merelle menneet veneet hyötyivät, me niiden joukossa, mistä päätelimme että virta oli ulkona voimakkaampi. Tämä päätelmä osoittautui myöhemmin virheelliseksi, vasemman reunan etuisuus johtui ilmeisesti erosta tuulen voimakkuudessa ja suunnassa. Lenssi kesti 4-5 tuntia ja illan suussa tulimme alamerkille Ruotsin rannikolla. Tästä alkoi yön kestävä 40 mailin kryssi, jonka aivan oikein arvelimme olevan kilpailun ratkaisu. Emme vain aavistaneet, että meidän osaltamme se tulisi olemaan koko Ton Cupin ratkaisu.



Lenssin loppupuolella järkeilimme seuraavasti:

- Meillä on nyt myötävirta, siis kryssillä olemme vastavirrassa
- Ulkona veden syvyys on 120 m, rannassa 20-50 m. Virran täytyy siis olla heikompi rannassa
- Sää tiedotus on luvannut yöksi tyyntyvää, jos pysymme rannikon tuntumassa, voimme saada hiukan nattbriisiä, mutta ulkona on rasvatyyni.

Näillä eväillä kiersimme alamerkin 13:na, alle 500 m ensimmäisenä olevan Okyaloksen perässä. Suureksi ihmetykseksemme kärki-veneet heittivät heti vendan ulos merelle. Hetken päästä totesimme, että merelle suuntaa 23 venettä, ja rantaan vain viisi, joista me olemme yksi. Ilta oli pimenemässä, ja huolestuksemme alkoi herätä. Mutta edessämehän meni Poul-Richard Höj-Jensen, joka on purjehtinut näillä vesillä monet regatat. Ja suoraan takana tulee Ruotsin ylpeys ja toivo Gunvor, joka on kotivesillään. Meidän täytyy olla oikeassa, ja jatkamme siis yksimielisesti rantaan.

Alkuyöstä lounaistuuli alkoi hiljalleen voimistua, ja lokimme näytti 6,7 solmua, mutta

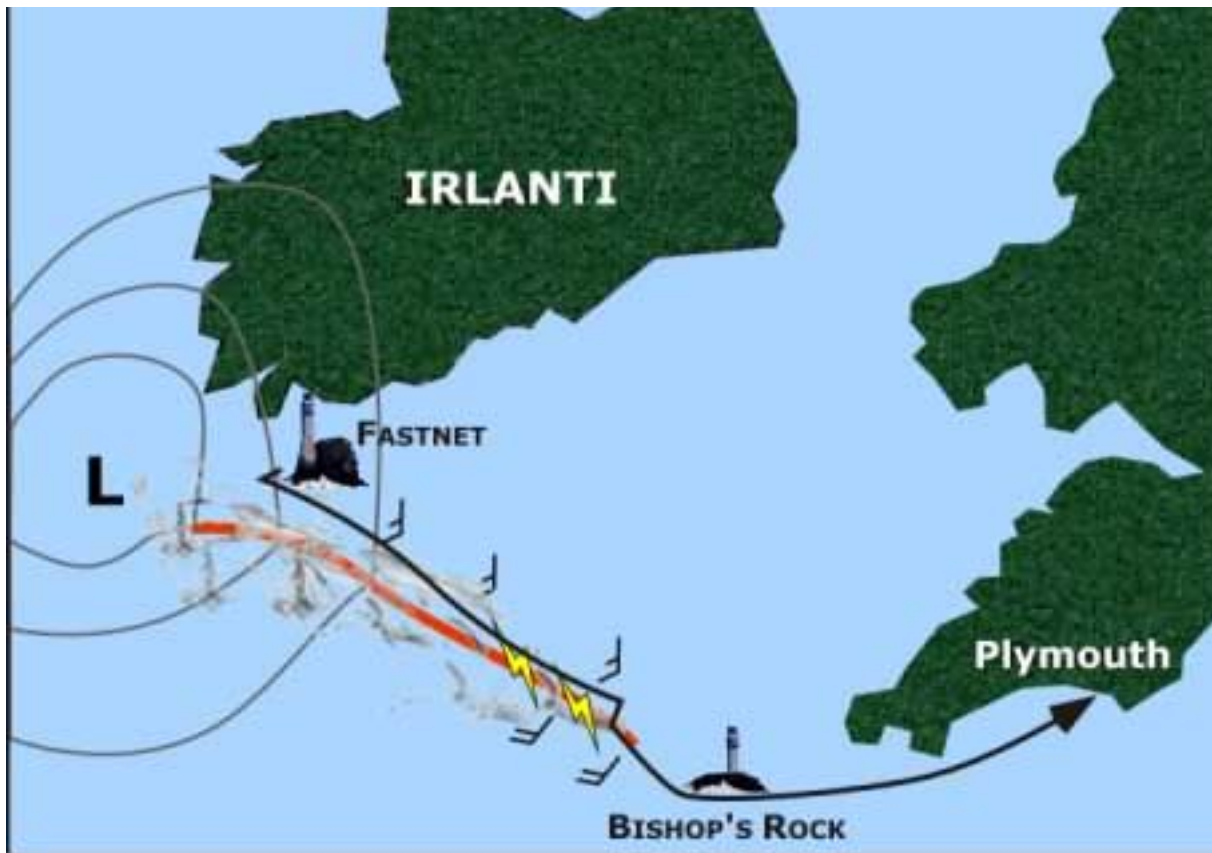


AP-navigattori (Decca, GPS:ää ei ollut vielä keksitty) vain 4,2 kn. Olimme 2,5 solmun vastavirrassa, vaikka vesi kävi koko ajan matalammaksi (mutta oli kuitenkin 30-40 m). Mikä vielä pahempaa, tuuli kääntyi 20° länteen ... Aamu sarasti kirkkaana ja näkyvissä oli ainoastaan 3 venettä jossain horisontissa ja vieressämme Gunvor. Ensimmäinen vene veti meihin 13 mailia eroa 40 mailin kryssillä. Loppukilpailun (1,5 vrk) taistelimme rinta rinnan Gunvorin kanssa, ja laihaksi lohduksemme jäi 23. sija veneenmitan Gunvorin edellä.

Opetus (jonka olisi luullut tämän tasoisen miehistön tässä vaiheessa jo osaavan): **vaikka muut argumentit olisivat miten painavia, ei koskaan, siis ei koskaan, voi lähteä toiseen suuntaan kuin kaikki muut.** Eikä varsinkaan regatan alkuvaiheessa, eikä ensimmäisenä yönä, eikä pitkässä avomerikilpailussa, josta pisteet lasketaan kaksinkertaisina. Kun pitkän avomerikilpailun painokerroin on 2, merkitsee jumbosija samaa kuin, että jättäisi 2 ratapurjehdusta väliin. Viimeisen purjehduksen jälkeen saatoimme laskea, että 15. sija avomeressä olisi tuonut meille 6. sijan loppupisteissä. Rannassa ruotsalaiset kertoivat, että virta on yleensä aina heikompi ulkomerellä, ja että se oli kyllä "yleisesti tiedossa". Emme siis olleet tehneet kotiläksyämme kunnolla. Järjestäjien jakamat virtakartat olivat summittaisia ja niin pienessä mittakaavassa, että virtaa näytti niiden mukaan olevan vähemmän rannassa. Korvissa kaikuu edelleenkin jonkun viisaan sanat hieman ennen kuin kiersimme alamerkin lenssillä, ja ruorimies kiroili, miten kärkevyydet olivat päässeet karkuun: "Pojat, jos olemme tällä etäisyydellä kärjestä ylihuomenna kun tulemme maaliin, meillä on pullat tosi hyvin uunissa...".

Case Study II: Fastnet Race 1997, Royal Blue

Sää vuoden -97 Fastnetissa oli varsin tyypillinen elokuun Englannille: Atlantilta oli lähestymässä suhteellisen heikko matala, jonka ennustettiin kulkevan Irlannin eteläpuolitse suunnilleen samaan aikaan, kun isot veneet olisivat kiertämässä maineikasta Fastnet Rockia. Matalapaineeseen liittyi useita okludoituneita rintamia, jotka vaikuttaisivat paluumatkaan Irlannista kohti Scilly-saaria ja Englantia. Royal Blue ("Pikku Nicorette") käytti klassisen säärintaman ylimenon hyödykseen paljon paremmin kuin monet Whitbread-kilpailuun valmistautuvista W60-veneistä korkeapalkkaisine navigaattoreineen.



Fastnet Racen voi jakaa kolmeen suurinpiirtein saman mittaiseen osaan. Ensimmäinen tulee Englannin Kanaalin osuus Cowesista Land's Endiin. Toinen n. 175 mpk:n osuus vie halki Irlannin meren ja on usein kryssiä tai tiukkaa strekkiä. Paluu Fastnetista Scillysaariin Bishop's Rockin ympäri maaliin Plymouthiin on usein avotuulta, hyvän matalan sattuessa meno voi olla varsin reipastakin. Tällä kertaa matala kulki kuitenkin niin eteläistä reittiä, että myös paluumatka Irlannin meri ylitettiin molempiin suuntiin tiukasti kryssipurjeilla.

Royal Blue kiersi Fastnetin pari sataa metriä hollantilaisen W60-veneeseen Brunel Sunergyn takana. Reilun mailin verran edellään näkyi Norjan Kvaerner innovation, ja pari kolme mailia perässä erottui EF-Education, tyttöveneen puna-siniset värit. Legi alkoi varhain aamulla kirkkaassa auringonpaisteessa eikä suunta ollut aivan tiukka: 7 m/s etelätuulella vähän skuutit löysällä lokissa pystyi pitämään tasaisen 11 solmua, asiat tuntuivat luistavan ja matka taittuvan. Aika pian kävi ilmi, että



"Pikku Nicorette", myöhemmin Royal Blue. Vain 14,5 tonnia painava maksivene oli aavemaisen nopea kevyessä tuulessa.

15 jalkaa lyhyemmät W60-veneet ballastitankkeineen pystyivät pitämään aavistuksen parempaa vauhtia kuin tunnetusti kiikkerä Royal Blue. Kvaerner alkoi häipyä edessä usvaan, Sunergy kasvatti kaulaa ja tyttövenekin kasvoi huolestuttavasti takana.

Läntisellä taivaanrannalla näkyi kuitenkin jo ensimmäiset ennusmerkit siitä, että idyllinen purjehdus on ohimenevää laatua. Tuulen tuivertamista Cirruspilvistä korkealla taivaalla ei voinut erehtyä, matalapaine rintamineen oli kiertymässä koilliseen kohti meitä. Päivän mittaan taivas alkoi mennä pilveen, aurinko katosi ensin usvaan loistaen jonkin aikaa halona ohuen pilvipeitteen läpi kadotakseen kokonaan. Tuuli oli kääntynyt vastaan niin, että jouduimme kiristämään skuutit tiukkaan kryssiin ja meillä oli vaikeuksia pitää kurssimme kohti Bishopia.

Ei mitään uutta länsirintamalta

Kun kaksi kolmannesta legistä oli takana, ajoimme 10-15° alle merkin, taivas oli lyijynharmaa ja ensimmäiset vesipisarot alkoivat putoilla illan hämärtyessä. Kvaerner Innovationia ei ollut enää näkynyt moneen tuntiin, ja kaikkea muuta kuin lentävä hollantilainen Sunergy oli arviolta 5 mpk suoraan edessämme. Tytöt, jotka olivat pitäneet alusta



Mieltä lämmitti Cowes Weekin käynnistänyt Channel Race, jossa Pikku Nicorette otti voiton lyöden Grand Mistral-isoveljensä 30 sekunnilla vuorokauden intensiivisen purjehduksen jälkeen.

lähtien korkeampaa kurssia, olivat vähän menettäneet tuulen kääntyessä vastaan, mutta alkoivat olla rinnalla. Rintaman makkarapilvet vyöryivät matalalla päällemme ja kun Bishopiin oli jäljellä alle 40 mpk, hetki oli tullut ja päätimme lyödä etelään rintaman poikki. EF-Educationin punainen valo näkyi suoraan edessä, ja hiukan purjeita löysäten kiersimme tyttöveneen perän takaa paapurin halssilla. Ainakaan he eivät voineet olla huomaamatta, että käännämme.

Ajoimme suoraan sisään sadepilveen ja ukkoseen. Kymmenen, viisitoista minuuttia, ja ensimmäiset oireet vastashiftistä alkoivat näkyä: 5°, 10°, 15° - alle tunnin purjehduksen jälkeen (7 mpk karttapiirturin mukaan) heitämme takaisin styyrpuurille, kulkien nyt 20° korkeampaa kurssia kuin tuntia aiemmin. Olimme keskellä kunnon rajuilmaa, satoi kaatamalla ja salamoit. Tuuli oli voimistunut 30+ solmuun, isoon täytyi ottaa reivi, vaikka voimmekin höllätä skuutteja jonkin verran, kun kurssi nyt nosti vaivatta Bishopin majakalle. Klassinen rintaman ylimeno, kuin suoraan meteorologian oppikirjasta: rintaman takana tuuli kääntyi oikealle, aivan kuten olimme odottaneetkin.

Lähestyessämme Bishopia aamuhämärissä näimme vihreän valon nousevan paapurin

halssilla kohti majakkaa, suunnilleen tasoissa meidän kansamme. Sunergy, ei, ei sittenkään, Kvarner Innovation! 40 mpk:n matkalla olimme kuitanneet toistakymmentä mailia, käytännössä kaikki minkä olimme ajaneet paapuurin halssia oli kotiinpäin. Ainoa mikä hämmästytti, oli ettei W60:t olleet tehneet samoin. Sunergystä ja EF:stä ei näkynyt jälkeäkään. Tyttövene, jonka perän takaa olimme väistäneet 40 mpk ennen Bishopia, tuli maaliin Plymouthiin lähes tunnin Royal Bluen jälkeen.

”Täydellinen” taktiikkakaan ei aivan riittänyt Royal Bluelle tämän kertaisessa Fastnetissa, joka suosi kryssiveneitä. Tuloksemme 5. sija IMS1:ssä oli pieni pettymys, voittimmehan pari vuotta aikaisemmin ennätyspitkällä kaulalla kakkoseen. Mieltä lämmitti kuitenkin Cowes Weekin käynnistänyt Channel Race, jossa Pikku Nicorette otti voiton lyöden Grand Mistral-isoveljensä 30 sekunnilla vuorokauden intensiivisen purjehduksen jälkeen.