



# Pelastus

Teksti **Hanna Jensen**  
Kuvitus **Jussi Kaakinen**

**10. toukokuuta  
upseeri Antti Kurkivuori sai  
tiedon, että kaksi suomalaista  
oli merihädässä Atlantilla.  
Mitä oli tapahtunut? ▶**

**P**uoli seitsemältä aamulla purjehtija sanoi kipparille, että oli aika tehdä päätöksiä. Tilanne ei näyttänyt hyvältä.

Purjevene Amigo ajelehti Pohjois-Atlantilla, noin 380 meripeninkulmaa eli 704 kilometriä Scillysaarilta lounaaseen. Veneessä oli kaksi suomalaismiestä: viisikymppinen kippari ja hänen 26-vuotias sukulaispoikansa.

Amigo oli noin 11-metrinen Finn 35-purjevene. Se oli rakennettu Suomessa vuonna 1982. Vene oli valtameripurjehdukseen pie-nehkö, mutta se soveltui siihen hyvin varusteltuna.

Nyt miesten voimat olivat lopussa. Veneessä oli vettä polviin asti, vaikka miehet olivat äyskäröineet tauotta kaksi vuorokautta. Lisäksi kippari oli vatsataudissa.

Miehet tiesivät, että jos he soittaisivat meripelastuskeskus MRCC:hen Turkuun, asiat etenisivät nopeasti eikä avunpyyntöä voisi enää perua.

He miettivät hetken, voisivatko päästä satamaan omin avuin. Lopulta he päättivät pyytää apua. Oli toukokuun 10. päivä 2012.

Turussa ryhdyttiin välittömästi toimiin. Siellä selvitettiin, että Scillysaaret kuuluivat Falmouthin meripelastusalueeseen. Sen jälkeen hätäviesti välitettiin Etelä-Englantiin.

*Finnish yacht dep Azores, 7th May in difficulties in heavy weather yt turned over, sails*

*and rigging damaged, cant sail, cant steer, taking water – been bailing for two days before calling MRCC in Finland.*

Suomalainen vene lähtenyt Azoreilta, 7. toukokuuta vaikeuksissa kovassa kelissä vene mennyt ympäri, purjeet ja takila vahingoittuneet, ei voi purjehtia, ottaa sisään vettä, äyskäröity kaksi vuorokautta ennen yhteydenottoa Suomen MRCC:een.

**S**amaan aikaan miinalaiva Pohjanmaa oli Falmouthissa huoltokäynnillä.

Aamukahdeksalta laivan luokkahuoneessa oli kokous. Kadetit pitivät joka-aamuista tilannekatsaustaan aluksen avainhenkilöille. Todettiin, että yhä kovempaa keliä oli luvassa. Siksi Pohjanmaankin reittiä oli edellisenä päivänä muutettu: sää saattoi Atlantilla vaihtua viidessä minuutissa.

Videotykiesitys keskeytyi, kun laivalle tuli kuninkaallisen laivaston yhteysupseeri. Hän kertoi, että merellä oli ”tilanne päällä”. Merihädässä oleva purjevene tarvitsi suomenkielisen yhteyshenkilön.

Se oli selvinnyt, kun 26-vuotias purjehtija oli puhunut satelliittipuhelimessa Falmouthin työntekijän kanssa. Hänen oli ollut vaikea ymmärtää englantilaisen vahvaa aksenttia, ja puhelimen kuuluvuuskin oli heikko. Kippari ei puhunut englantia lainkaan. Purjehtija oli pyytänyt, voisiko joku suomenkielinen auttaa.

Miinalaiva Pohjanmaan päällikkö, komentajakapteeni **Mika Raunu**, katsoi miinaupseeri **Antti Kurkivuorta** ja sanoi:

”Lähde sinä.”

30-vuotias Kurkivuori oli kiinnostunut. Hän oli vastikään käynyt Rajavartiolaitoksen OSC-kurs-sin, onnettomuuspaikan johtamiskurssin. Nyt hän saisi auttaa meripelastuskeskusta ja kokeilla oppejaan käytännössä.

**A**migo oli lähtenyt matkaan Karibianmereltä, St. Lucian saarelta.

Ennen lähtöä sitä oli varusteltu kuukauden päivät. Veneessä oli pelastuslautta, satelliittinavigaattori, VHF-radiopuhelin, puhelimet, GPS-paikannin, satelliittipuhelin, EPIRB-hätäpoiju, hätäraketit sekä vara-aggregaatti.

Vene oli keिनunut Rodney Bayn satamassa, St. Lucian pohjoispäässä.

Alun perin sen piti purjehtia Azorien saariryhmän kautta Portu-

galin rannikolle ja sieltä pohjoiseen kohti Biskajanlahtea.

Mutta Azoreilla viereisen veneen ranskalaispurjehtija oli saanut suomalaisten mielen muuttumaan. Hän oli suositellut Biskajanlahden pohjoispuolista reittiä, joka vei kohti Ranskan Brestiä.

Ranskalaispurjehtijalla oli ollut läjä purjehduskirjoja, joista hän oli kopioinut suomalaisille koordinaatit. Myös kaksi kokeuttua valtameripurjehtijaa Suomesta oli suositellut samaa reittiä. Suomalaiset päättivät valita sen.

Azoreilla suomalaisveneestä jäi yksi purjehtija pois. Heitä oli siihen saakka ollut kolme.

Jäljelle jääneellä kaksikolla ei ollut kokemusta valtameripurjehduksesta. Kippari oli purjehtinut miehistössä kilpaa ja omistanut purjeveneen jo ennen Amigoa. Nuorempi purjehtija oli myös purjehtinut vuosia, ja hänellä oli VHF-radion käyttöön oikeuttavat radioluvat. Hän oli myös täydentänyt purjehduskokemustaan valtamerinavigointiharjoituksilla.

Sitä paitsi Azoreille oli tehty matkaa jo 2 500 merimailia, ja kahdesta myrskystäkin oli selvitty. Vene jaksoi aallokossa hyvin.

Kaksikko lähti jatkamaan matkaansa tiistaina, 1. toukokuuta.

**A**luksi Amigo sai edetä täydenkuun alla. Purjehtijat ihailivat auringon-nousuja ja tähtitaivasta, joka aukesi kantena Atlantin yllä. Vene nousi ja laski mainingeilla, joista isoimmat olivat satojen metrien pituisia. Muutamana yönä purjehtijat joutuivat väistämään tankkereita pimeässä.

Parhaimmillaan matkaa kertyi 176 merimailia vuorokaudessa, mikä oli veneeltä ja purjehtijoilta hyvä suoritus.

Mutta pian keli alkoi muuttua. Ranskalaisen kirjojen lupaamista länsituulista ei ollut tietoaakaan. Tuuli tuli pohjoisesta tai koillisesta, hyttävänä. Alueella kieppui matalapaineita toisensa perään, eikä kokeneiden purjehtijoiden mainostamia myötäisiä merivirtoja näkynyt.

Tuuli ujelsi vaijereissa, ja vesi lensi vaakatassossa.

5. toukokuuta iso matalapaine iski päälle kunnolla.

**A**ntti Kurkivuori joi kupin kahvia Falmouthin meripelastuskeskuksessa. Suomalaisveneeseen pelastusryhmään oli nimetty kuusi ihmistä. Nyt muutama heistä selvitti, kuinka monta tankkeria merialueella oli ja mikä niistä ehditsi ensiksi paikalle.

Kurkivuori ja englantilaiset katselivat netistä tulostettuja kuvia Finn 35 -veneestä.



*Mayday Relay for ships in the area to respond.*

Hätäkutsuun vastasi kaksi tankkeria, Stolt Invention ja Norgas Invention. Niillä oli lakiin perustuva velvollisuus ryhtyä pelastustoimiin.

Entä jos lähistöllä olisikin ollut vain maailman suurin konttिलाiva, 400-metrinen alus Emma Maersk? Se tarvitsee sata kilometriä pysähtykseen.

## Kipparin ensimmäinen ajatus oli: ajoiko tankkeri yli?

**K**olme päivää aikaisemmin, 7. toukokuuta, purjehtijakaksikko ohjasi venettä valjaisiin kiinnitettyinä kovassa tuulessa ja rankassa ristiaallokossa. Vettä ei satanut – se piiskautui päälle vaaka-suorassa.

Kippari oli ruorissa. Hän näki, kuinka viiden metrin päähän veneestä liukui valas, joka puhalsi ilmaa. Kippari ei tiennyt, että vene oli valaiden lisääntymisalueella ja että urosvalaat saattoivat käyttäytyä aggressiivisesti. Valas hävisi pinnan alle mutta tuli pian taas pintaan. Sitten se hävisi.

Myrskyinen vastatuuli oli jo niin puuskainen ja ristiaallokko terävä, että venettä oli vaikea hallita. Kippari teki päätöksen: Myrskyfokka oli laskettava alas ja ajoankkuri heitettävä veteen, kunnes keli helpottaisi.

Kipparia harmitti, sillä vene oli jo lähellä pistettä, josta olisi käännytty kohti Ranskan Brestiä.

Aallokko löi veneen yli, kun kaksikko sito i isopurjeen, myrskyfokan ja puomin kanteen kiinni. Ilman valjaita miehet olisivat sekunnissa pyyhkiytyneet mereen.

Ajoankkuri saatiin alas, mutta se ei men-nytkään veneen keulaan ja kääntänyt sitä kohti aallokkoa. Sen sijaan ankuri jäi veneen sivulle, ja ajoittain vene kääntyi ristiaallokossa sivusuuntaan.

Lämpöasteita oli viisi.

**Y**öllä, noin kello 23.30, purjehtijat varmistivat, että veneen irtaimisto oli kiinnitetty tiukasti paikoilleen. Yksikin lentävä työkalupakki olisi niissä olosuhteissa ollut kohtalokas.

Purjehtijat kuulivat, että isopurje lepat ti kannella ja löi puomiin, johon se oli sidottu.

Nuorempi purjehtija päätti lähteä kannelle kiristämään isopurjeen ympäriltä löystynyttä narua. Hän pääsi hellan kohdalle, kun tapahtui jotakin odottamatonta.

Vene meni ympäri. Huumaava meteli iski veneeseen ja tavarat lähtivät liikkeelle. Kipparin ensimmäinen ajatus oli: ajoiko tankkeri yli?

Tämä on nyt menoa, hän ehti ajatella. Vene meni ympäri rajusti ja nopeasti, sivukautta.

Mutta se suoritui, koska 2 400 kilon kölipaino oli tarpeeksi jyrkäv nostamaan sen pystyyn. Jos purje olisi ollut ylhäällä, vene ei ehkä olisi suoristunut enää kunnolla.

Kippari lähti kannelle katsomaan kahta asiaa. Oliko keula vaurioitunut? Oliko pelastuslautta tallella?

Molemmat olivat kunnossa. Mutta ongelmat olivat vasta alussa.

Tuulen nopeus ei kipparia enää kiinnostanut, sillä köli oli todennäköisesti murtunut ja sen pultit väänntyneet. Vettä alkoi tulla veneeseen sisään.

Kippari nosti sivuun veneen pohjalevyt ja kantoi 15 litran ämpärin keskelle pohjaa. Miehet alkoivat äyskäröidä. Valoja ei ollut, piti toimia otsalampun varassa. Puolet ruokatavaroista oli kastunut ja pilalla, ja pian huomattiin, että pahin mahdollinen oli tapahtunut.

Veneessä oli kolme akkua, kaksi moottorin edessä ja yksi istuinlaatikon takana. Ne olivat yhteydessä toisiinsa, mutta nyt vesi oli aiheutanut oikosulun eivätkä ne enää toimineet.

Satelliittinavigaattori ei toiminut. VHF-puhelin ja sen AIS-paikannämääritys-laite eivät toimineet.

Vara-aggregaatti oli hajonnut. Miehet yrittivät korjata sitä, mutta tuloksetta.

Vene ajelehti. Miehet pelkäsivät tankkereita, heistä tuntui kuin he olisivat ajaneet jäävuorten seassa.

He jatkoivat äyskäröintiä. Kunnes lopulta, kaksi vuorokautta myöhemmin, he soit-tivat Turkuun.

**A**ntti Kurkivuoren ensimmäinen puhe-lu Amigoon oli lyhyt.

Kun purjehtija vastasi satelliittipuhelimeen, Kurkivuori kuuli heti, että mies oli väsynyt. Hänen äänensä vaikutti apaattiselta. Hän ei ollut halukas keskustelemaan, ja tietoja oli vaikea saada. Purjehtija tuntui ▶

olevan kiinnostunut vain siitä, oliko joku tulossa apuun.

Kurkivuori ei tiennyt, että puhelimen päässä oli normaalistikin vähäpuheinen mies. Sitä rautahermoista ja hiljaista tyyppiä, joka ei turhia löpöttele. Miehen oli vaikea arvioida tarkasti tuulen nopeutta, sillä tuulimittarit olivat rikki. Aaltojen korkeutta oli hankala hahmottaa, koska kiintopistettä ei ollut.

Kippari ei tullut puhelimeen, sillä hän yritti pitää venettä hallinnassa – aivan kuten hätätilanteessa kuuluukin.

Purjehtijat olivat väsyneitä. Puhelin päättyi. Jos heidän olisi pitänyt puhua englantia, väärinymmärryksen riski olisi ollut suuri. Nyt toisessa päässä oli suomenkielinen Kurkivuori, mutta tämä teki virheen. Ehkä se johtui hänen taustastaan. Hän oli sotilas.

Kurkivuori oli mennyt heti ylioppilas-kirjoitusten jälkeen varusmiespalvelukseen miinalaiva Pohjanmaalle ja sitten kadettikouluun. Koulun jälkeen hän oli ollut merenkulku-upseerina miinalaivoilla, komennusveneen päällikkönä.

Kurkivuori pysyi puhelimesta sotilasroolissaan. Hän alkoi tentata. Hän kysyi, ketä veneessä oli, mihin miehet olivat matkalla,

mitä he olivat nähneet, mitä reittiä edenneet, mitä pelastusvälineitä aluksella oli.

Lähestymistapa oli väärä. Se ei tuottanut tietoa.

Kurkivuori rauhoitteli miestä kertomalla, että apua oli tulossa ja lopetti puhelun. Purjehtijat olivat ehdottaneet aikaisemmin, että he soittaisivat Falmouthiin puolen tunnin välein, jotta satelliittipuhelimen akku säästyisi.

Kurkivuori jäi miettimään.

Hän keräsi ajatuksiaan paperille. Hän tajusi, että hänen piti toimia toisin. Miten? Hän päätti, että jutustele toisen puhelun aikana myös niitä näitä. Näin hän ehkä saisi purjehtijat miettimään jotain muuta kuin pelkoa.

**A**tlantin ylittäminen ei ole leikin asia. Miinalaiva Pohjanmaalla – joka on vain 78 metriä pitkä – on ylityksen edellyttämät pelastusvälineet: EPIRB- ja SART-hätäpoijut, INMARSAT-satelliittipuhelinjärjestelmät, HF/VHF DSC-laivaradiopuhelinlaitteet, pelastuslautat ja hätämerkinantolaitteet.

Pohjanmaa on sotalaiva. Se voi kallistua niin, että ”lattia vaihtaa katon kanssa paikkaa ja silti laiva nousee pystyyn”. Pohjan-

maalla myös harjoitellaan säännöllisesti onnettomuustilanteita varten.

Purjevene Amigo oli hyvin varusteltu. Siinä oli kiinteä VHF-laivaradiopuhelin, mutta koska akut olivat käyttökelvottomat, se ei toiminut. Sitä paitsi VHF:n kantama on todella lyhyt, vain noin 25 kilometriä.

Kurkivuori mietti, miksi akut olivat tyhjätkä. Mikseivät purjehtijat olleet käynnistäneet koneita ja pitäneet niitä tyhjäkäynnillä niin kauan kuin polttoainetta riittää? Näin pilssipumppu olisi toiminut ja imenyt vettä pois. Samalla akut olisivat latautuneet ja aluksen muitakin sähkölaitteita olisi voinut käyttää.

Kurkivuori ei tiennyt, että veneessä oli mekaaninen pilssipumppu, jota pumpataan käsin istuinkaukalosta.

Kurkivuori pohti myös, oliko veneessä EPIRB-poijua, joka lähettää hätäsignaalin kahdella taajuudella. EPIRB voi olla kiinnitettynä veneeseen tai pelastusliiviin, ja se laukeaa, jos se joutuu veteen tai jos purjehtija ottaa sen käyttöön. Poiju lähettää hätäsignaalin satelliitille, joka välittää tiedon maa-asemalle, jossa ryhdytään avustustoimiin.

Sitäkin Kurkivuori mietti, kuinka hyvin suomalaiset ymmärsivät sääoppia. Olisiko matalapaineen keskuksen voinut väistää?

**S**äättä on nykyään vaikea ennustaa.

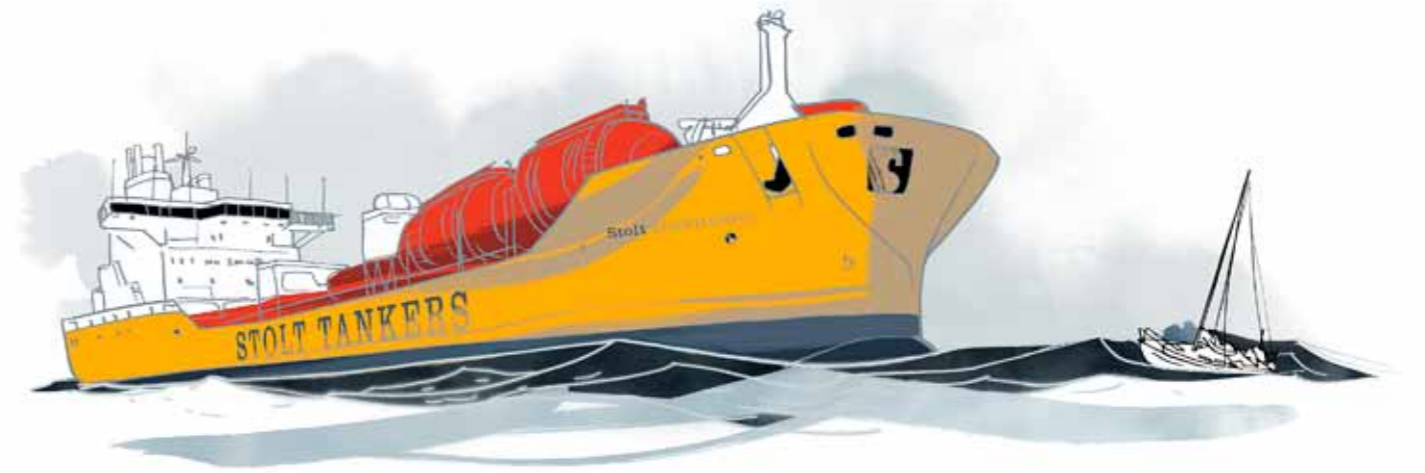
Kurkivuori oli todistanut omin silmin, ettei Azoreilla ollut jatkuva korkeapaine, vaikka niin usein väitetään.

Ilmastojen perusvakiot ovat alkaneet hävitä. Hirnumyrskykausi alkaa aikaisemmin ja on huomattavasti voimakkaampi kuin ennen.

Merenkulun ammattilaisille on opetettu, ettei yhdellä säätiedotuksella pidä lähteä liikkeelle. Sää muuttuu. Edes miinalaiva Pohjanmaan meteorologi

ei pysty ennustamaan kaikkia sääilmiöitä, vaikka hän käyttää usean eri lähteen tietoja. Eikä Atlantin ylityksessä riitä, että tarkistaa lähtöpäivänä viiden seuraavan vuorokauden ennusteen. Jos siihen luottaa, yllätty.

Kurkivuori oli kysynyt puhelimesta, miten suomalaispurjehtijat olivat seuranneet säätä. Oli käynyt ilmi, että he olivat katoneet optimisäätä ja purjehtijoiden ”yleisesti hyväksi katsomaa reittiä” kirjoista ja papereista. Lisäksi he olivat saaneet säätietoja kokeneelta avomeripurjehtijalta Suomesta satelliittipuhelimen avulla.



Jos tuulet olisivat olleet tilastollisesti valitsevat, matka Azoreilta Eurooppaan olisi kulkenut sivutuulella ja sivumyötäisessä.

Mutta raju matalapaineen keskus oli muodostunut nopeasti ja arvaamatta. Se oli ollut yllätys jopa Falmouthin meripelastuskeskuksen työntekijöille.

**K**urkivuori soitti toisen puhelun.

Hän alkoi kysellä purjehtijalta, mistä miehet olivat lähteneet. Miten he olivat päätyneet reissuun, millaisia kokemuksia heillä oli merellä ollut. Missä he olivat olleet Karibialla, millaista ruokaa oli syöty. Kulttuurierot, maisemat, hotellit.

Purjehtija toisessa päässä rentoutui. Hän alkoi keskustella.

Hän kertoi, että vettä oli äyskäröity kaksi päivää, jotta vene ei uppoaisi. Kävi ilmi, että kōlissä oli ongelmia, eikä miehistö ollut pystynyt paikantamaan veneeseen tulleita reikiä. Miehet olivat märkiä ja väsyneitä.

He olivat saaneet laskettua ajoankkurin yön pimeässä, kovassa kelissä. Mutta sekin oli solmussa.

Kurkivuori selitti uupuneelle purjehtijalle, mitä pelastusoperaatiossa tapahtuisi.

Suomalaisten pelastajaksi oli ilmoittautunut Liberian lipun alla purjehtiva kaasutankkeri Stolt Invention. Se oli rekisteröitynyt niin sanottuun Amver-järjestelmään, johon laivat ja veneet ilmoittautuvat vapaaehtoisiksi auttajiksi onnettomuustilanteiden varalta. Amver-laivat pelastavat merihädässä olevia keskimäärin 33 tunnin välein.

Kurkivuori kertoi ensin, mitä ei tapahtuisi.

”Stolt Invention ei nosta venettä ylös eikä rupea hinaamaan sitä. Se jää mereen. Tankkeri ajaa viereen ja leehen.”

Sitten toisessa päässä sanottiin jotain, mikä sai Kurkivuoren hämmästyttämään.

”Mikä on lee?”

**O**liko lähdey soittelun sotaan? Ajatus käväisi Kurkivuoren mielessä, kun purjehtija esitti väsyneen kysymyksen.

Atlanttia ei pitäisi ylittää purjeveneellä, jos ei tiedä, mikä on lee.

Lee eli leevartti on suojan puoli veneeseen nähden.

Amigon kippari kyllä tiesi sen.

Kurkivuori kertoi, että Stolt Invention ajaisi Amigon viereen ja tekisi leen eli pienentäisi maininkeja, jotta suomalaisvene ei murskautuisi tankkerin kylkeen.

Tankkeriin Kurkivuori ei siinä vaiheessa saanut yhteyttä. Hän pyysi suomalaispurjehtijaa kuvailemaan laivaa, kun se tulisi näkyviin.

Keli oli laantumassa. Aurinko paistoi, näkyvyys oli hyvä. Myrskyn jäljiltä meressä velloivat vielä mainingit, vanhat aallot, jotka tankkerin lähellä sekoittuivat ristiaallokoksi.

Purjehtija sai Stolt Inventionin näköpiiriinsä ja alkoi selostaa.

**T**ankkeri oli parisataa metriä pitkä, kelitapunaiseksi maalattu. Se lähestyi purjevenettä ja lipui sitten hitaasti rinnalle. Koko miehistö seiso i kannella.

Kannelta heitettiin alas heittoliinat, jotta purjehtijat saisivat hilattua veneensä tankkerin kylkeen. ▶

## Valitse asiantunteva kumppani

- Tilintarkastukseen
- Sisäiseen valvontaan
- Riskienhallintaan
- Johdon konsultointiin
- Yhtiöjärjestelyihin
- Verotuskysymyksiin



Audiator-yhtiöt

www.audiator.fi

## Puhelimesta Kurkivuori teki virheen.



Parhaat erottaa hyvistä  
heidän neuvonantajansa.

asianajotoimisto  
**JURIDIA**  
www.juridia.com

**HEINONEN**  
part of JURIDIA  
www.heinonen.com

Kippari katsoi tankkeria. Hän näki laivan keulabulbin eli veden pinnan alle jäävän pyöreän ulokkeen.

Keulabulbi on yhtä iso kuin veneemme, kippari ajatteli. Jos se hipaiseekin meitä, lennämme 50 metriä.

Purjehtijat yrittivät ottaa heittoliinoja kiinni. Vene nousi ja laski ristiaallokossa, ja kannella oli vaikea pysyä pystyssä.

Nuorempi purjehtija sanoi puhelimeen, että tankkerin miehistö naureskeli kannella, koska eivät saaneet heitettyä naruja veneeseen.

Kurkivuori arveli, että miehistö saattoi olla Aasiasta. Aasialaiset hymyilevät vakavassa tilanteessa säilyttääkseen kasvonsa.

Noin kymmenen minuutin yrittämisen jälkeen kippari sai otteen ensimmäisestä liinasta ja sitoi sen veneen kiinnitysknaapiin. Toisen heittoliinan hän kiinnitti veneen perään.

Tankkeri hilasi purjeveneen kylkeensä. Aallot riuhoivat aluksia eri tahtiin.

Sitten tankkerista laskettiin luotsitikkaat. "Venettä ei varmaankaan pystytä pelastamaan?" nuorempi purjehtija kysyi puhelimesta.

"Ei", Kurkivuori vastasi. "Vene menee pohjaan. Tankkeri ei rupea hinaamaan."

Kurkivuori tiesi, että siinä vaiheessa purjehtija tunsu itsensä pelastuneeksi. Huomio oli siirtynyt omasta hengestä veneeseen.

Purjehtija sulki satelliittipuhelimen. Vatsataudin heikentämä kippari katsoi epäuskoisena tankkerin kannella ja lähti kiipeämään.

Yhteys Kurkivuoren ja purjehtijoiden välillä katkesi tähän.

He eivät enää kuulleet toisistaan.

Niinpä Kurkivuori ei saanut tietää, mitä tapahtui, kun kippari alkoi nousta luotsitikkaita.

Yhtäkkiä iso aalto nosti purjeveneen korkealle, ja se iskeytyi tankkeriin vain 10 senttiä kipparin jalkojen alapuolella. Kippari jatkoi kiipeämistä. Hetken kuluttua aalto nosti veneen uudelleen ja sen masto paiskautui tankkerin kylkeen, puolen metrin päähän kipparista.

Lopulta suomalaismiehet pääsivät lähemmäksi laivan kantta ja tankkerin miehistö veti heidät ylös. Laivan espanjalaiskapteeni otti heidät vastaan.

"Ei veneestä väliä, kun henki säilyi", hän sanoi.

Kapteeni toimitti suomalaiset lääkärin tutkittaviksi. Kävi ilmi, että he kärsivät lievästä hypotermiasta.

Kapteeni kertoi, että tankkerista oli mitattu tuulen nopeutta juuri ennen kelin laantumista. Tuuli oli puhaltanut hetkittäin yli 32 metriä sekunnissa.

## Vene menee pohjaan, Kurkivuori sanoi.

Sillä välin miinalaiva Pohjanmaan päällikkö Mika Raunu oli saapunut Kurkivuoren luo Falmouthin meripelastuskeskukseen. Hän halusi nähdä, kuinka avunanto sujui.

Kurkivuori oli vielä deskissä. Hän pyysi, että Raunu soittaisi Suomeen ja ilmoittaisi tilanteesta purjehtijoiden läheisille. Kurkivuori oli saanut purjehtijalta tiedot puhelimesta.

Suomalaiset tiedotusvälineet uutisoivat, että kaksi suomalaipurjehtijaa oli pelastettu merihädästä Atlantilla.



■ Antti Kurkivuori

© SAMPO KORHONEN

Internetin Suomi24-keskustelupalstalla "laituriparlamentti" epäili, että "varmastikin kyseessä oli Finn 35 -vene nimeltä Amigo".

"Varoitettiin myrskyistä, mutta ei nuoret kundit kuunnelleet. No, vene meni mutta onneksi henki säilyi."

Purjehtijat pelastettiin viisi tuntia sen jälkeen, kun he olivat soittaneet hätäpuhelun Turkuun. Arviolta 5-10 tuntia myöhemmin 30-vuotias Amigo vajosi Atlantin pohjaan.

Entä jos jompikumpi miehistä olisi pudonnut luotsitikkailta?

Sitä varten kannella odotti pintapelastaja, kapteeni kertoi.

Mutta olisiko pintapelastaja voinut auttaa, jos purjehtija olisi pudonnut purjeveneen ja tankkerin väliin?

Suomalaiset matkasivat Stolt Inventionin kyydissä New Yorkiin. He saivat ruokaila päällystön pöydässä. Kapteeni sanoi, että heidän toiveensa yritettäisiin täyttää parhaan mukaan.

Kolmen päivän kuluttua kapteeni kertoi, että purjevene oli taas pulassa samalla seudulla. Vuotta aikaisemmin niillä vesillä oli uponnut katamaraani. Purjehtijat olivat ehkä pohjoisreitillä keleihin nähden muutamaa viikkoa liian aikaisin.

Matka New Yorkiin kesti kuusi päivää. Satamassa purjehtijoita oli vastassa Suomen Yhdysvaltain konsuli Ari Rale. Hän järjesti kuljetuksen New Yorkiin, toi purjehtijoille uudet vaatteet, hankki ruokaa ja majoituksen.

Rale myös kiitti avusta espanjalaista kapteenia.

"Pitihän ne pojat sieltä hakea, koska teitä suomalaisia on muutenkin niin vähän", kapteeni heitti.

Kapteenilla oli teoria siitä, mitä suomalaisten veneelle oli tapahtunut.

Se valas.

Kapteeni uskoi, että urosvalas oli tupannut Amigoa kölistä niin, että se lopulta meni ympäri. **SK**

Kirjoitus perustuu Falmouthin meripelastuskeskuksen meripelastusraporttiin sekä miinaupseeri Antti Kurkivuoren ja Amigo-veneen kipparin haastatteluihin. Purjehtijat eivät halunneet nimeään julkisuuteen. Myös veneen nimi on muutettu.

