

Team Kaksonen

Teksti: Kari Kaksonen (2018)
Kuvat: Kaksosten perhealbumi

Veneily vei kait minut mukanaan jo ihan lapsena. Synnyin perheeseen, jossa isäukko oli kova kalamies ja myöhemmin myös innokas veneilijä ja mökkimies. Ensimmäiset muistoni vesiltä ovat Immolan järveltä isäni kanssa verkoilla, olin kait tuolloin 4-vuotias. Asuimme melkein Immolan järven rannalla ja luonnollisesti joka ukolla oli soutuvene rannassa. Kesät puljasimme rannalla ja ukko vei minut mukanaan aina vesille kalalle. Kalastus toi ruokaa pöytään. Talvellakaan järvestä ei päässyt eroon, siellä istuttiin pilkillä. Kai järveen ja veteen kasvoi niin kovin kiinni, että siitä on tullut osa minua. Mereen en ole oikein koskaan tuntenut moista paloa.



Saimaaseen ja sen rantoihin tutustuminen alkoi 70-luvun puolivälissä, kun isäni rakensi kesämökin Kekäleenmäkeen. Ensimmäiset vuodet lähivesiä koluttiin soutuveneellä ja liikkuminen vesillä oli pääasiassa kalastamista. Petraselällä vietettiin pitkiä aikoja uistellen taimenia ja järväreitä, ja kun niitä oikeasti silloin saatiinkin, niin usein oli pöydässä itse kalastettua punalihaista.

Rakensis iskä minulle myös optimistijollan vanhasta lasikuitujollasta, mutta ei tullut pojasta purjehtijaa. Asensin ominpäin jollan perään 5 hv Yamahan. Kovaa kulki jolla plaanissa, mutta kääntyminen oli vähän vaikeaa. Konetta ei uskaltanut kääntää, siinä piti maata mahallaan ja painoa siirtämällä jolla sai kääntymään haluttuun suuntaan. Kokeilut päättyivät täydellä vauhdilla saaren rantaan, mutta säilyin sentään hengissä. Jolla on muuten edelleen ehjänä mökillä ja tyttärenme Laura on sitä joskus testannutkin purjeella. Ei se oikein toimi, kun ei ole oikea optimistijolla.

Vuonna 1990 isäni hankki ensimmäisen kunnon veneen, se oli Bella 700. Tai oli meillä soutuveneeseen lisäksi uistelukäytössä erikokoisia Bustereita, yksi tietysti aina kerrallaan. Sijoitin itse pienen summan Bellaan ja sain näin rajoitetun käyttöoikeuden veneeseen. Oli aika hienoa lähteä kaveriporukalla vesille Imatralta Puumalaan aivan uudella veneellä, olin tuolloin parikymppinen pojankloppi. Bellalla kurvailtiin ja seilattiin ympäri Saimaata kymmenkunta vuotta.

ALKU

Joskus 90-luvun puolessa välissä hankin itselle ensimmäisen nopean veneen. Vene oli entinen kilpavene Argo 16 ja perässä mölysi 85 hv Mercury. Yli 62 solmua sain paketin muutaman kesän virittelyn ja säätelyn jälkeen kulkemaan. Tuolla puikolla vaimoni Nanna sai ensimmäiset kokemukset veneilystä. Eka reissu taisi olla Imatralta Kyläniemeen aika kovassa kelissä ja hiljaista oli takapenkillä, kun Huuhan selällä ennen kanavaa vastassa oli metrin aallokko. Ajettava oli liussa, sillä muuten vene olisi kait uponnut aaltoihin.

1999 muutimme Kuusalle töiden perässä ja möin Argon pois, kun eihän täällä päin ollut “oikeaa paikkaa” veneillä. Ei se palo veneilyyn mihinkään kuollut, vaan tauti vain paheni. 2003 talvella sain hullun päähänpiston: jospa ostaisin oikean kilpaveneen ja alkaisin ajaa kilpaa. Ehdotin asiaa Nannalle, ja yllättäen hän ei tyrmännyt ajatusta... hyvä vaimo on minulla. Heti alkuun oli selvää, että alkaisimme touhuun yhdessä. Hieman Nanna epäili, kun kerroin, että Offshore venettä toinen ajaa ja toinen navigoi, mihin mennään.

Tuumasta toimeen. Talven ja kevään aikana Nanna opetteli lukemaan karttaa, käyttämään kompassia ja navigoimaan. Lumet olivat vielä maassa, kun sovittelin hissistä ja konetta hankitun Twister 20 perään. Vene oli pari vuotta vanha, mutta ympäri ajettu. Se oli korjauksen jälkeen jäänyt valmistajilleen Luukilan veljeksille Twister Marineen ja oli uutta vastaava oikea kilpuri. Tuolloin en oikeasti tiennyt potkureista, veneen säätämisestä, luokitelluista moottoreista, enkä oikeastaan mistään oikeaan kilvanajoon liittyvästä mitään. Luotin kaikessa Ari ja Harri Luukilan neuvoihin ja vinkkeihin. Kaikki osat, tekniikka ja moottori rakennettiin Luukilan ohjeiden mukaan kuitenkin itse. Vene oli meille tullessaan aivan tyhjä hylsy, ainoastaan tankit ja penkit olivat irrallaan veneessä. Ennen veneen hakua Kangasalalta piti tietenkin myös tehdä traileri veneen alle. Neljä kuukautta meni nopeasti ja ei ollut paljon vapaa-ajan ongelmia. Paketti saatiin valmiiksi aikataulussa ja ensimmäinen testi ajettiin Saimaalla tutuilla vesillä Kyläniemessä toukokuun puolessa välissä.

Vene lähti ensi yrittämällä liukuun ja tuntui kulkevan kuin raiteillaan. Tuo oli ensimmäinen kerta, kun ajoin catamaran-tyyppisellä veneellä. Alla oli pieninousuinen nelilapainen kelipotkuri. Sillä oli turvallista koittaa, toimiiko kaikki. Puolen tunnin ajon jälkeen huojentunut soitto Kangasalalle: kaikki toimii. Ari kyseli, mitä se kone kiersi ja mitä se kulki ja millainen keli. Hetken mietittyään Ari antoi neuvon: “oikea potkuri alle ja varovasti sitten”, ei muuta kuin harjoittelemaan. Muistan elävästi sen tunteen, kun laskin Kyläniemen kalasataman ja Rastiniemen väliä edestakas, ja joka kerta vauhti oli kovempi ja käännökset uskalsi ottaa rajummin.

Heti ensimmäisestä testistä lähtien työnjako oli selvää. Minä vaan ajan mahdollisimman kovaa ja Nanna kertoo koko ajan suuntaa tyyliin: oikea, oikea, oikea, suoraan, suoraan, vähän vasempaan, suoraan, näätkö käänätöpiesteen jne... Jos kypäräpuhelimesta ei kuulunut mitään, laskin vain surutta mahdollisimman kovaa suoraan eteenpäin. Nanna teki aina itselleen kartat, joihin oli merkitty ajolinjat ja kompassisuunnat. Näin toimien minä pystyin koko ajan vain lukemaan aaltoja ja seuraamaan muutaman sata metriä eteenpäin, mitä on tulossa. En koskaan puuttunut reittisuunnitteluun – toki reitti ja suunnitelma käytiin yhdessä läpi ennen testejä ja kilpailua. Meillä oli myös varajärjestelmä sen varalle, että



Tästä kaikki alkoi: Argo 16 ja 85 hv Mercury.

puhelimet eivät toimi. Nannalla oli keppi, jolla hän naputti, löi tai joskus jopa roimi olkapäihin tai päähän, mihin suuntaan mennään. Ruotsissa MM-kisoissa 2006 tämä keppi saattoi olla avain voittoon. Viimeisessä kisassa puhelimet meni mykäksi, kun pikkaisen sukellettiin aaltoon ja luurit kastuivat. Nanna hakkasi kepillä hartioihin suuntaa ja välillä keppi kolisi päähän, kun piti mennä suoraan.

OFFSHORE

Kausi 2003 oli siis meidän ensimmäinen kausi Offshore 3B -luokassa. 2007 vaihdoimme Offshore 3C -luokkaan. Erot luokissa määräytyy pääosin moottorin litratilavuuden ja veneen minimimitan mukaan. Minimimittaa pidempi vene on mahdollinen, mutta kilpailupainoa tulee tietyn kaavan mukaan tietysti enemmän. Meillä 3B-vene oli 3 jalkaa minimimittaa pidempi. C-luokan vene oli myös minimimittaa muutaman jalan verran pidempi. C-catti tais olla mittakirjan mukaan 24 jalkaa. Nopeudet nousevat B-luokassa 140 km/h ja C-luokassa yli 170 km/h.

Offshore 3 -luokka on kansainvälinen Offshore-luokka, jossa kilpailut käydään nimensä mukaan avoimilla merkkeamattomilla vesillä. Reitin pituus vaihtelee muutamista maileista kymmeneen maileihin. Nykyään reitit ovat ennemminkin aika lyhyitä ja kierroksia on enemmän, sillä kilpailuista halutaan tehdä katsojajstävällisempiä. Kierrokset ovat yleensä kuitenkin erilaisia. Kokonaispituus kilpailussa vaihtelee yleensä 40-80 mailin välillä. Kartat kilpailureitistä saadaan usein jo kilpailukutsussa, mutta joskus reitin ja kartan saa vasta ohjaajakokouksessa. Aika yleistä on, että reittiä muutetaan ohjaajakokouksessa jollakin tavalla, yleensä sääolojen takia. Jos sääolot ovat erittäin huonot, ajetaan ns. myrskyreittiä, joka on yleensä lyhkäisempi ja kulkee suojaista reittiä. Meidän uralla ainoastaan Italian MM-kisoissa 2009 oli Välimerellä niin paha myrsky, että kilpailun järjestäjä päätti kahtena ensimmäisenä päivänä perua kilpailun ja testaamaan ei tainnut päästä. Kaikki kolme osakilpailua ajettiin kuitenkin viikon aikana, välipäiviä jäi vain vähemmän. Lisäksi aina ennen ja jälkeen kilpailua on katsastus, jossa tarkastetaan, että vene ja varusteet ovat sääntöjen mukaiset ja vene vastaa mittakirjan tietoja. Paksu sääntökirja ja sen tulkinat niin veneen, moottorin kuin varusteidenkin osalta tulivat ehkä liiankin tutuksi. Kerran yhtä kilpailutuomariston päätöstä puitiin aina urheilun oikeusturvalautakunnassa asti, mutta ei siitä sen enempää.

3B

2003 kausi meni aikalailla harjoitteluun, tai no omasta mielestä ainakin, moni muu oli aivan eri mieltä. Ensimmäinen kisa Kalkkirannassa toi muistaakseni neljännen sijan, mikä oli hyvä saavutus noviiseilta. Taakse jäi muutamia jo vuosia ajaneita venekuntia. Itseäni harmitti vietävästi, kun kone ei toiminut lainkaan niin kuin piti. Tiesin, että vauhti olisi riittänyt parempaan, jos kaikki olisi toiminut. Muutama viikko säädettiin ja väännettiin ja seuraavassa kilpailussa oltiinkin jo kakkospallilla ja hymyilytti aika mukavasti. Kauden aikana palkintosijoja tuli muutamia, loppupisteissä taisimme jäädä neljänneksi.

2004 kausi menikin sitten jo hieman sinne päin. Ensimmäisen kauden jälkeen otin yhteyttä Yamahan maahantuojaan ja sain ns. kilpailijasopimuksen: sain moottorin ja varaosat kilpailijahintaan suoraan maahantuojalta. 2004 maaliskuussa Laura syntyi ja Nanna oli äitiyslomalla venehommista tai ei ollut, sillä hän oli täysillä mukana, mutta ei kartturina. Kaverini Mikko Rihu tuurasi Nannaa tämän kesän. Kauden ensimmäiset SM-kisat jätettiin väliin. Oli päätetty, että satsataan MM-kisoihin, kun kerran saatiin uusi kone perään. Me kävimme opettelemassa isoilla vesillä ajamista Norjan Tvedestrandissa MM-kisoissa. Olosuhteet oli yllätys. Atlantin loiva iso maininki, jonka päällä oli uusi aalto ja vielä kova tuuli siihen päälle, ei vain sopinut meidän tyynissä vesissä säädetylle veneelle. Toki kokemus keliajostakin oli aivan nolla. Tuloksena MM-kisoissa oli 8. sija. Loput SM-kisat ajoimme läpi varsin menestyksekkäästi. Kakkossija ja muistaakseni muutama osakilpailuvoitto toivat kokonaispisteissä kolmannen sijan SM-sarjassa.

Syksyn 2004 ja talven ja kevään 2005 teimme kaiken mahdollisen, mitä pystyy. Haeskelin oppia potkureista ja niiden muokkaamisesta. Pääosin tämä tapahtui siten, että maksoin jollekin potkurin viilaamisesta ja opettelun, mitä potkurille oli tehty. Rakensin omat mittalaitteet, joilla pystyin mittaamaan potkurit, mitä niille tapahtui muokkauksessa. Lainasin, tilasin ja ostin potkureita, testasin ja lähetin taas viilattavaksi. Pikkuhiljaa aloin päästä jyvälle, miten pienestä kaikki on kiinni.

2005 kaudella minulla oli aika hyvä potkuriarsenaali. Ne ovat outoja kapistuksia nuo ropellit, kahta samanlaista ei taida pystyä kukaan tekemään. Vaikka lavat olisivat täysin identtiset kahdessa potkurissa, materiaaliero tai joku henkimaailman juttu vaikuttaa siihen, että ne eivät toimi ihan samalla tavalla. Hyviä yksilöitä on paljon, mutta parhaita vain muutamia. Moottorin viilauksen ja rakentamisen aloitin kunnolla myös samaan aikaan. Kun kausi alkoi, minulla oli viimeisen päälle tekniikka kunnossa ja varaosia hyllyssä valmiina riittävästi. Kaikki ratkaisut ja muutokset olivat nyt omasta päästä, sääntöjen puitteissa tietenkin. Nannasta kehittyi aika taitava "konehenkilö". Hän hoiti aina kiertokangen neulalaakerit paikoilleen, kun hänellä oli näppärämmät sormet. Hän viimeisteli männät ja sylinterin aukkojen reunat ja taisipa käyttää jopa kynsiviilaa näissä hommissa. Mekaanikkoja ei ollut, joten me tehtiin Nannan kanssa kaikki työt yhdessä. Hyvin tuli hommat hoidettua, yhtään konetta ei hajonnut kauden aikana.

Ai niin, tuli tuona samana talvena perustettua oma seurakin, Finnish Offshore Club aloitti toimintansa. Oman seuran myötä saimme kaiken kilpailutoimintaan liittyvän tiedon, tiedotteet ja nopeuskilpailutoimikunnan päätökset suoraan kotiin, mikä oli kätevää. Nanna johti uutukaista seuraa. Meillä oli kuusi jäsentä ja 3 kilpailevaa venekuntaa, kaikki seuran jäsenet olivat Offshore-kuskeja tai -karttureita.

Kauden ensimmäinen kilpailu ja tuloksena selvä voitto!!! Homma toimi niin kuin piti. Kauden 2005 tuloksena oli SM-luokkavoitto, EM-hopea ja PM-hopea.

Maailmanmestaruusvuosi

Kauteen 2006 lähettiin vain yksi asia mielessä: maailmanmestaruus. Vanha vene laitettiin edellisen kauden jälkeen myyntiin ja se meni kaupaksi helposti edelliskauden saavutusten myötä. Yhteistyö Twister Marinen eli Ari ja Harri Luukilan kanssa jatkui hienosti. Ari oli puhunut minulle kokonaan uuden veneen tekemisestä, takeita tietenkään sen paremmuudesta edelliseen verrattuna ei ollut, mutta luotto oli kova. Aina heidän tekemisensä ovat vieneet hommaa eteenpäin. Luukilat aloittivat uuden veneen suunnittelun ja valmistamisen keväällä 2006. Minä puolestani suunnittelin ja tein uutta hydraulista ohjausta veneeseen, sillä vajeriohjauksesta oli päästävä eroon. Lisäksi rakentelin koneita ja muuta



Mekaanikkoja ei ollut, työt tehtiin kaikki kahdestaan.

tekniikkaa valmiiksi. Meillä ei ollut venettä, kun SM-kausi starttasi. Luukilat lainasivat meille samanlaisen veneen, minkä olin myynyt pois. Muu tekniikka oli paikoillaan, pulttasin vain oman koneen ja uuden ohjauksen kiinni. Kulki se lainavenekin: kolmesta ekasta SM-kisasta tuli voitto ja kaksi hopeaa. Uusi ohjaus oli tarkempi, parempi ja nopeampi kuin vanha vaijereilla toteutettu.

Uusi vene valmistui vain pari viikkoa ennen MM-kisoja. Tekniikka oli kaikki valmiina ja suunniteltuna, asennukset vain vievät aikaa ja testatakin pitäisi ehtiä. Ja ykköskone pitäisi avata, porata ja laittaa uudet männät sisään. Lopulta aika-taulu meni niin tiukaksi, että veneellä kerrettiin käydä ennen Ruotsiin lähtöä vedessä vain kaksi kertaa. Koneen sain kasaan edellisenä iltana ennen lähtöä. Sen tiesin jo noista muutamasta testistä, että vene tulee olemaan nopea, jos vain kone toimii.

Ensimmäinen osakilpailu Öregrundissä oli aika pettymys: tuloksena oli viides sija. Mutta syy oli selvillä ja tarkoin harkittu. Tarkoitus oli ollut ehtiä Ruotsissa ajamaan juuri laitettu kone "sisään", mutta me ei päästy veteen silloin kuin piti. Suoritin siis koneen sisäänajon ensimmäisessä osakilpailussa. Ajoin kyllä minkä vene kulki, mutta rikkaalla käyvä moottori ei anna täysisiä tehoja. Kisan jälkeen katsastusmiesten valvovan silmän alla vaihdoin koneeseen oikeat suuttimet. Välipäivänä kävimme vedessä ja kaikki toimi loistavasti ja vauhtia riitti. Kakkoskisan voitimme aika reilulla marginaalilla. Tästä on kiittäminen Nannaa. Olimme ensimmäiselle kääntöpojulle tullessa neljäntenä ja totta kai käänsin muiden perään. Luureista alkoi kuulua: vasen, vasen, PERR..... vasempaan, käännä... Ne ajaa väärään suuntaan. Kolme venettä loittoni viistosti meistä noin 30 astetta oikealle, me jatkoimme Nannan navigoinnin tarkkuuden vuoksi suoraan kohti seuraavaa kääntöpistettä. Kun kärkivene huomasi virheensä, kaikki kolme venettä olivat puoli kilometriä sivussa oikeasta suunnasta ja saman verran meitä takana. Lasketeltiin loppukisa kovaa, mutta varmasti maaliin selvänä ykkösenä.

Tämän jälkeen alkoi hirveä spekulointi ja pisteiden laskeminen. Meidän voitto ja muiden kärkiveneiden sekoilu sotki pisteet niin pahasti, että meillä oli viimeisen kisan voitolla mahdollisuus voittaa maailmanmestaruus. Viimeinen kilpailu käytiin täysin tyynessä ja suht lyhkäisillä kierroksilla, joissa oli paljon käännöksiä. Meidän vene olisi ollut parhaimmillaan pidemmällä suorilla osuuksilla ja kovemmassa kelissä. Uusi vene kuitenkin näytti kyntensä ja toimi myös tyynessä



Kauden 2005 SM-luokkavoiton lisäksi tuli EM- ja PM-hopea .



Kauden 2006 MM-kisoissa, Ruotsin Öregrundissa heltisi lopulta mestaruus: voittoon kiittää B-14 - Team Kaksonen.

ja lyhyemmälläkin osuuksilla, ja kait siinä kuskilla ja kartturillakin oli osuutensa. Kisa oli tiukka 80 cm lyhyemmän ja 40 kg kevyemmän Argon kanssa. Loppusuoralle tulimme rinta rinnan ja sanoin Nannalle, että nyt on pakko mennä riskillä, vaikka nostamalla venettä niin paljon, että lennetään tai jäähdytysvedet loppuu ja kone leikkaa. Annoin Nannalle ohjeen, että ilmoittaa milloin keulapiikit ovat reilusti edellä. Viimeinen kääntöpoiju näkyi noin sadan metrin päässä. Kun kuulin “edellä ollaan”, niin käänsin hitaasti keulan suoraan kohti kääntöpoijua, toisen oli pakko löysätä, sain suljettua reitin. Kääntöpoijulta maalilinjalta oli muutama sata metriä, olimme voittajina maalissa noin 50 metrin marginaalilla. Enää mestaruus oli punnitusta ja katsastusta vaille valmis. Vene punnittiin: 4,5 kg oli ylipainoa. Kone purettiin ja katsastettiin, ja joka ainut osa mitattiin. Kaikki oli toleranssien sisällä ja luokituspapereiden mitoissa. Muutama tunti kisan jälkeen meidät kruunattiin maailmanmestareiksi ja heitettiin mereen tv-kameroiden kuvatussa. Rallienglannilla tuli annettua ruotsalaiselle TV-kanavalle haastattelukin.



Kisan jälkeen jouduin soittamaan Luukilalle Suomeen. Eräs norjalainen tarjosi tukkua rahaa ja halusi ostaa veneen race ready -pakettina, ja vielä ihan älyttömään hintaan. Pojat sanoivat, että myy pois, vaikka vähän nuo testailut jäivät kesken. 5 tuntia kerettiin uudella veneellä ajaa. Vielä ennen puhelun lopettamista ilmoitin: aloittakaa te rakentamaan uutta venettä ensi kesäksi, me vaihdetaan luokkaa...

Kävimme vielä pikaisella aikataululla norjalaisten kutsumana ajamassa PM-kilpailut Norjassa, sijoittuen kolmanneksi. Emme panostaneet kilpailuun täysillä tai voi olla, että veneen säädöt olivat muuttuneet “jostain syystä”, sillä vene jäi kisan jälkeen Norjaan.

Sinä vuonna mm. Urheilulehti listasi meidät 100 Parhaan urheilijan joukkoon, sijalle 53. Listalla mm. Marcus Grönholm ja Janne Ahonen jäivät taaksemme. Urheilutoimittajain liitto valitsi meidät myös vuoden parhaiksi urheilijoiksi moottoriveneilyssä. Suomen Veneilyliitto palkitsi Nannan stipendillä, ensimmäisenä suomalaisena naismaailmanmestarina moottoriurheilussa.

3C

Seuraavat vuodet ajoimme Offshore 3C -luokassa. Ero B-luokkaan on aika suuri. Veneet ovat isompia, konetehoa on yli 200 hv ja vauhdit kilpailuissa nousevat jo yli 170 km/h. Periaatteet ja ajaminen on kuitenkin aivan samanlaista kuin B-luokassa, vauhtia on vain enemmän ja tilanteet tulevat nopeammin. Suurin muutos oli siirtyminen umpiohjaamoveneeseen. Veneessä on turvaohjaamo, kuusipiste FIA hyväksytyt turvavyöt ja paineilmalaitteet. Jos vene menee ympäri, eikä sieltä pääse pois, tulevat turvasukeltajat pelastamaan kilpailijat turvallisesti pinnalle, veneessä vain varttuillaan “rauhallisesti” regulaattorista veden alla hengitellen pää alaspäin. Lisenssin saamisen ehtona on altaassa tehtävä immersion testi eli pelastautumistesti. Altaan pinnalla on eräänlainen simulaattori, jossa kuljettaja ja vuorollaan navigaattori istuu võissä. Ohjaamo käännetään ympäri, ja kun liike on lakannut ja täyttynyt vedellä, saa sukeltajan antaman merkin jälkeen aloittaa toimimisen: regulaattori suuhun (jos ei ole hävittäjämallista maskia, joka on naamalla jatkuvasti), luukku auki, ratti irti, vyöt auki ja poistuminen käsi ylhäällä kohti pintaa. Kolme turvasukeltajaa seuraa toimintaa koko tapahtuman ajan. Meillä Nannan kanssa sopeutuminen uuteen hommaan oli helppoa, sillä me molemmat harrastamme sukeltamista. Testi tehtiin kerran vuodessa, keväällä yleensä Sipoossa.

Ensimmäinen kausi uudessa luokassa meni taas harjoittellessa. Ajoimme vanhalla Mercuryn XR2 -koneella. Se oli epäkiitollinen kone, sillä

ne hajoili ilman mitään syytä aivan arvaamatta. Jostain syystä mäntiä vaan sulii. Palkintopallilla seisottiin kuitenkin useaan kertaan kauden aikana. Loppupisteissä taisimme olla SM-sarjassa kolmantena.

Kaudella 2008 aloitimme uudestaan Yamahan kanssa. Kone oli EPA 2006 päästönormit täyttävä Yamahan VMAX 200 HPDI. Homma alkoi jälleen toimia. Kaikki tehtiin edelleen itse. Vaikka Yamahalta oli täysi tekninen tuki, koneet rakensin ja kasasin itse. Potkurihommat alkoi olla tuolloin jo rutiinia. Tuloksena oli Suomen mestaruus ja palkintosijat PM- ja EM -kisoista, hopea ja pronssi.

2009 kausi kulki suurin piirtein samaa rataa: voittoja, kakkos- ja kolmossijoja SM-kisoista ja pallilla seisottiin ainakin EM-kilpailuissa. Aloimme kuitenkin jäädä joissain kisoissa pikkaisen muiden jalkoihin. Mercury oli luokitellut uuden tehokkaamman koneen C-luokkaan.

Mercussa oli jo tehtaalta tullessa 20 hv enemmän kuin Yamahassa. Outo juttu, että luokitus oli mennyt läpi. Kauden MM-kisat käytiin Italiassa Välimerellä Nettunossa. Suomesta kisoihin osallistui kolme venekuntaa. Reissu kesti noin kaksi viikkoa. Ajoimme trailerit perässä läpi Saksan, Itävallan ja Italian, Nettuno on pikkaisen Rooman alapuolella. Kisat ajettiin viikon aikana kolmena eri osakilpailuna. Kuten jo mainitsin aikaisemmin, tuolloin myrskysi alkuvuikosta aikalailla ja veteen ei päästy ollenkaan. Ensimmäinen testi ulkona myrskyn jälkeen kovassa mainingissa oli järkytys. Vaikka venettä oli säädetty ja tasapainotettu kovaan keliin, se ei toiminut vallitsevissa olosuhteissa ollenkaan. Alkoi älytön säätäminen, nopeasti jouduttiin kuitenkin toteamaan, ettei me millään pystytä tekemään tarvittavia muutoksia kisapaikalla, vaan oli mentävä sillä mitä on. Sijoitukset paranivat kuitenkin kisa kisalta. Ensimmäisessä kisassa sijoitus 13., toinen kisa 9. sija ja viimeisessä lähdössä olimme jo sijalla 5. Lopullinen sija 10. oli pettymys. Sija oli kuitenkin jonkinlainen saavutus, sillä veneitä oli kisassa mukana n. 25 kpl ympäri maailmaa, mutta meitä sija ei paljon lämmittänyt. Pientä lohtua toi kovan suomalaisen kilpakaverin Marcus Johnssonin MM-voitto.

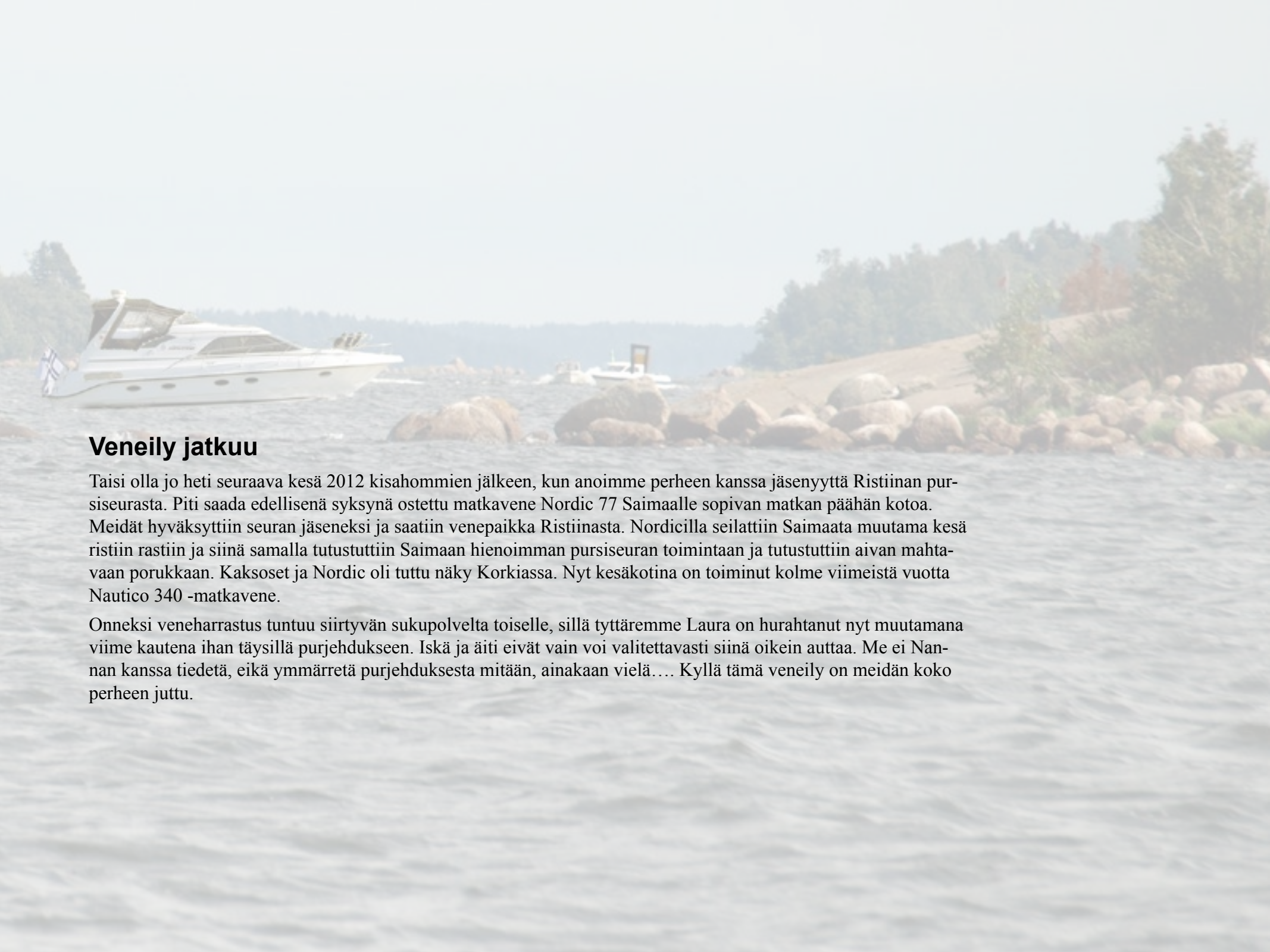
Kaudella 2010 Mercureiden vauhti alkoi jo ketuttamaan. Kaikki kärkikuskit olivat alkaneet ajaa uusilla koneilla, ja Yamahalta ei ollut tullut eikä ollut tulossa päivitettyä moottoria luokkaan. Olimme kuitenkin kärjen tuntumassa jatkuvasti saavuttaen SM-sarjassa pronssin. Kaudella 2011 ajettiin vain yksi testikisa Förbyssä ja sijoituttiin kisassa kakkoseksi. Vauhtia oli edelleen riittävästi, mutta ei tarpeeksi. Me ei enää voitu taistella voitosta tasapuolisesti muun kärjen kanssa, sillä me annettiin vanhalla koneella liikaa tasoitusta muille. Vaihto Mercuryyn ei ollut vannoutuneelle Yamahamiehelle mahdollista. Oikeasti siihen ei ollut mahdollisuuttakaan. Yamahan tuki oli mahdollistanut meidän kisaamisen Offshore 3C -luokassa. Mercun kisakoneet olisi joutunut kustantamaan kaikki omasta pussista. Siihen se kilvanajo hyytyi. Kalusto myytiin syksyllä 2011 pois.

Ei tästä touhusta tietenkään irti pääse. Harrastaminen jatkuu edelleen. Olen joka talvi tehnyt muutamia moottoreita harrastajille ja jopa kisaajille. Potkureita saisi viilata ja muokata sen, minkä kerkeää. Jostain syystä nyt tätä juttua kirjoittaessa autotallin ruuvipenkissä odottaa yksi perä, saisiko siitä paremman??? Kavereiden potkureita lojuu pitkin tallin lattiaa...



Nettuno, Italia.



A white motorboat with a Finnish flag is on the water. In the background, there are large rocks and a forested shoreline under a clear sky.

Veneily jatkuu

Taisi olla jo heti seuraava kesä 2012 kisahommien jälkeen, kun anoimme perheen kanssa jäsenyyttä Ristiinan pursiseurasta. Piti saada edellisenä syksynä ostettu matkavene Nordic 77 Saimaalle sopivan matkan päähän kotoa. Meidät hyväksyttiin seuran jäseneksi ja saatiin venepaikka Ristiinasta. Nordicilla seilattiin Saimaata muutama kesä ristiin rastiin ja siinä samalla tutustuttiin Saimaan hienoimman pursiseururan toimintaan ja tutustuttiin aivan mahtavaan porukkaan. Kaksoset ja Nordic oli tuttu näky Korkiassa. Nyt kesäkotina on toiminut kolme viimeistä vuotta Nautico 340 -matkavene.

Onneksi veneharrastus tuntuu siirtyvän sukupolvelta toiselle, sillä tyttäreemme Laura on hurahtanut nyt muutamana viime kautena ihan täysillä purjehdukseen. Iskä ja äiti eivät vain voi valitettavasti siinä oikein auttaa. Me ei Nanan kanssa tiedetä, eikä ymmärretä purjehduksesta mitään, ainakaan vielä.... Kyllä tämä veneily on meidän koko perheen juttu.