



140 days at sea, 48 150 km, alone,
using renewable energy

ZERO challenge

N
engaging sustainability

Solo race non-stop around the world
Global Solo Challenge



Raymarine

SAILTECH



AARNI



Top Marine
Floating Marina Installations



vuokrakontti
arctic access

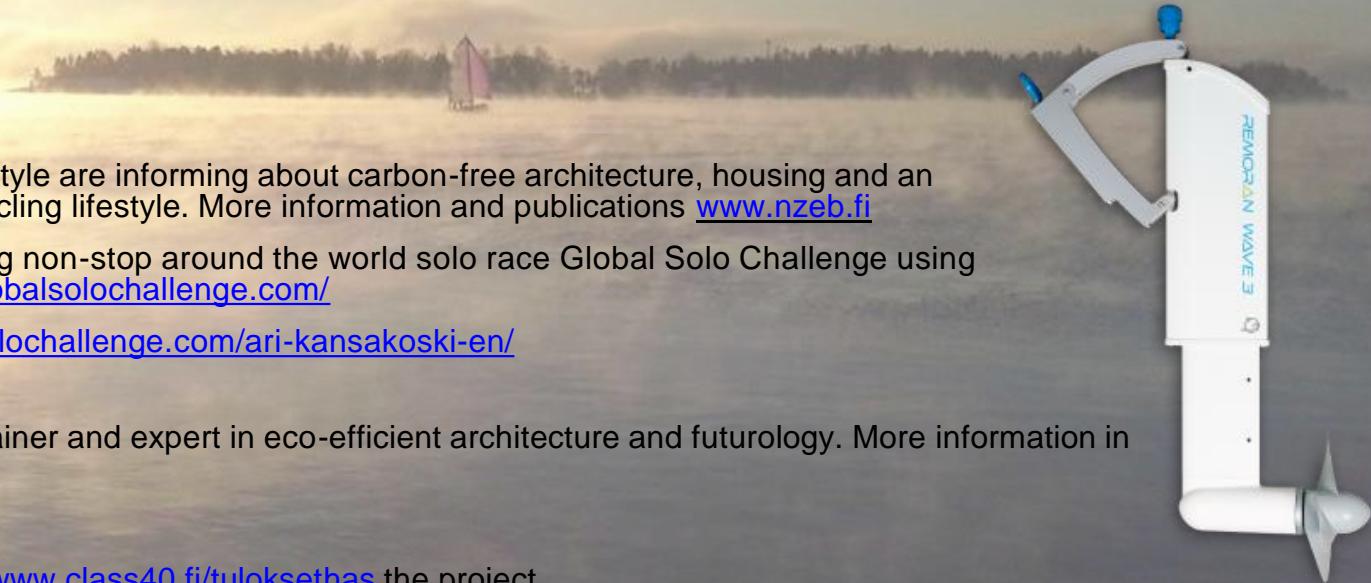
Kokkola Karleby



HAUSIA

Why has the project been started?

Preventing climate change is one of the biggest challenges in today's world. The levels of greenhouse gases in the atmosphere must reach a descending level in the coming years. ZEROchallenge - shows that carbon-free and ECO-efficient operations are possible in all areas of life.



ZERObuilding and ZEROlifestyle are informing about carbon-free architecture, housing and an eco-efficient, maximally recycling lifestyle. More information and publications www.nzeb.fi

2023 Ari Känsäkoski is sailing non-stop around the world solo race Global Solo Challenge using renewable energy: <https://globalsolochallenge.com/>

Entry profile: <https://globalsolochallenge.com/ari-kansakoski-en/>

Ari Känsäkoski works as a trainer and expert in eco-efficient architecture and futurology. More information in [Linkedin profile](#).

Learn more www.class40.fi

Latest racing results: <https://www.class40.fi/tuloksethas> the project

2023 - 2024 Global Solo Challenge

Group 1 startti 21.10 2023



Groups starts explained

A system of staggered starts ensures a fair Event

The smaller and slower boats will start first



The larger and faster boats will start last

The first boat home wins

ISO 20121:2012

Scope:

Sustainable management of the event
"Global Solo Challenge"

Certificate n°: ISP-20121-009/180723

First Issue: 18.07.2023

Valid from: 18.07.2023

Valid until: 17.07.2026



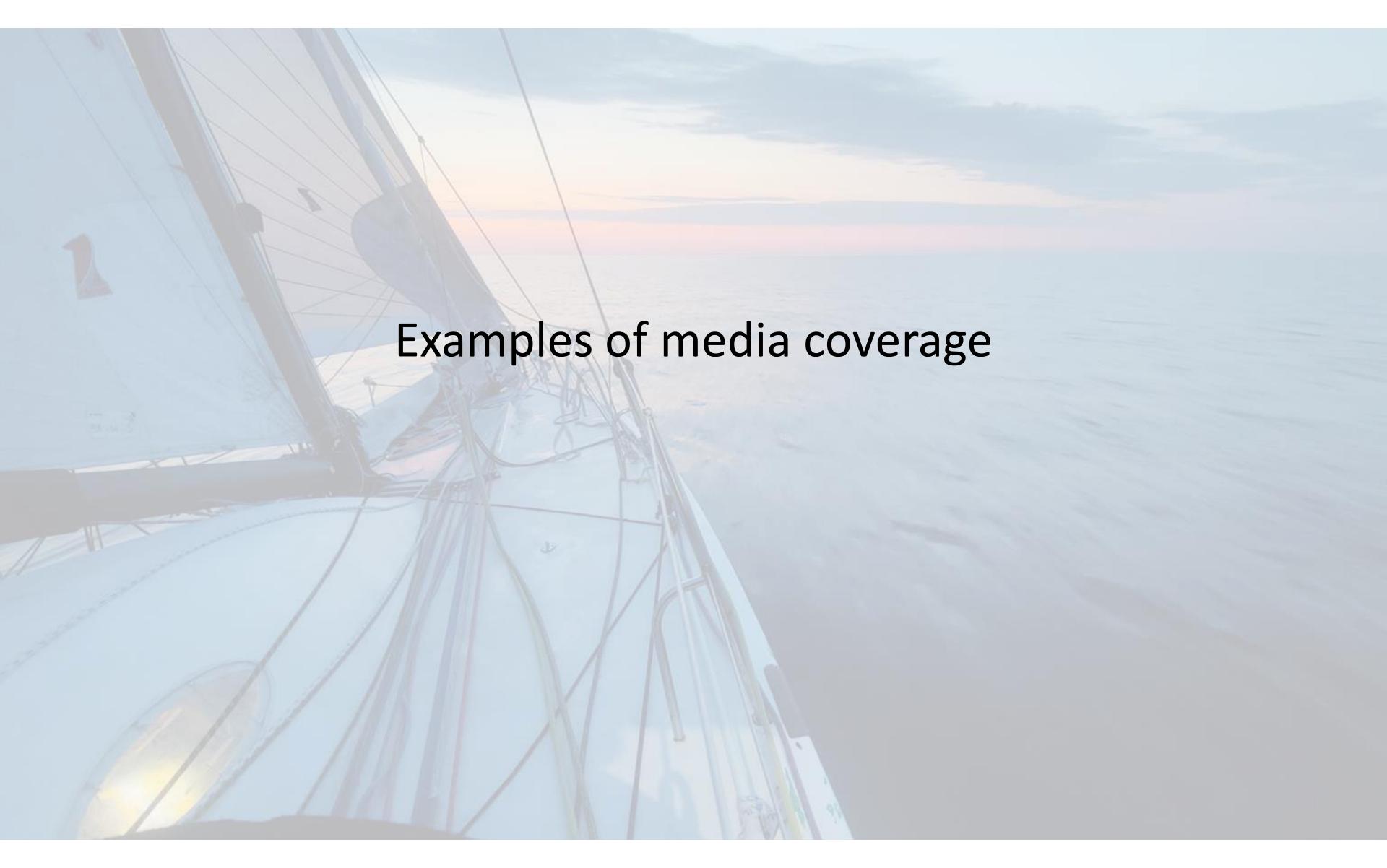
GSC's Unique format

The format is unlike any other round the world solo sailing event and will make it fair and exciting for the Skippers as well as easy and engaging for the public and sponsors to follow:

- ▶ A wide range of boats can enter over 32ft
- ▶ Boats will be grouped by performance characteristics and set off in successive departures over 3 months
- ▶ Once at sea, there are no classes. All boats will be sailing the same event. The faster boats will have to try to catch up with the slower boats, the pursuit factor creating competitive interest aboard and a fascinating event for the public and sponsors.
- ▶ The first boat to cross the finish line wins. The performance differential between the boats is taken into account in staggering the departures, eliminating the need to calculate corrected times.

Links:
<https://globalsolochallenge.com/>
<https://www.youtube.com/watch?v=XKVonblz8rk>

ZERO₂ challenge
engaging sustainability

A photograph of a sailboat on the water during sunset or sunrise. The sky is filled with warm, orange and pink hues. The boat's sail is partially visible on the left, and the water is calm with gentle ripples. The overall atmosphere is peaceful and scenic.

Examples of media coverage



1,200 miles by jury rig in the Roaring Forties

**Helen Fretter**

January 16, 2024



0 shares

Finnish solo sailor Ari Känsäkoski has sailed into Durban, South Africa, 25 days after dismasting in the remote Indian Ocean and covering 1,200 miles under jury rig



TAGS: [ocean racing](#) [ocean rescue](#) [solo sailing](#) [Top stories](#)

Finnish solo sailor Ari Känsäkoski has safely reached Durban, South Africa, 25 days after [dismasting](#) in the remote Indian Ocean and sailing 1,200 miles under jury rig.

Känsäkoski, who is competing in the [Global Solo Challenge](#) – a single-handed ‘pursuit’ style non-stop around the world race – was dismasted on his [Class 40](#) *Fuji* on the night of 21 December in the Roaring Forties.



The aftermath of *Fuji*'s dismasting in the Indian Ocean, December 2023

He was sailing in a remote area of the Indian Ocean at a latitude of over 41 degrees south, when the D1 lower diagonal shroud failed after shearing off at the tip-cup.

Känsäkoski took down all sails, hoping to secure the mast at first light by rigging a Dyneema replacement D1 or similar, but in 20 knot winds the boat's violent rolling of under bare poles caused the deck-stepped mast to buckle in half, breaking just above the first set of spreaders, and collapsing partially on deck and overboard in the middle of the night.

Fortunately Ari was not injured and there was no damage to *Fuji*'s hull. He was able to secure the mast against the boat during the night to ensure it could not damage the hull in the rolling waves.

[HOME](#) | [FAVOURITES](#) | [CLUBS](#) | [CLASSES](#) | [CALENDAR](#) | [FORUM](#) | [PHOTOS](#) | [VIDEOS](#) | [PARTNERS](#) | [CLASSIFIES](#)

Global Solo Challenge: Sailing Solo with Ari Känsäkoski's Class40 Fuji

by Dave Proctor 8 Jul 2023 14:07 BST



Fuji - Class40 © Ari Känsäkoski

[Like](#) [Share](#) Be the first of your friends to like this.

Finnish Skipper Ari Känsäkoski, has a distinct advantage over many sailors who have entered the Global Solo Challenge (GSC), in that he knows his yacht inside out.

He has a detailed knowledge of his boat, systems, and equipment which is essential for a successful long distance solo navigation.

Ari is a Skipper for the Finnish Ocean Racing Association. An organisation that provides offshore sail training and the opportunity for its members to sail and race a competitive Class 40 yacht.

The training and racing are invariably under the experienced eye of Ari, and although the participants have access to another yacht, Ari normally skips his yacht 'Fuji'.

He has owned this Owen Clarke-designed boat since 2014 and she has been sailing regularly under the auspices of this Association ever since.



Fuji - Class40 - photo © Ari Känsäkoski

Apart from the extensive time spent training crews, Ari has considerable experience sailing 'Fuji' competitively. Her racing credentials are quite impressive. Since 2015, under Ari's Captaincy, she has competed in three editions of the Rolex Fastnet race, two SORC Round the Rock solo races (original Fastnet course), two editions of the Malouine Lamotte race, The Armen Race, two CIC Normandy Races, the Sevenstar Round Britain and Ireland Race, three Volvo Round Ireland Races, the Les Sables-Horta-Les Sables race and several others.

'Fuji' was built for English sailor Alex Bennett by Composite Creations, with an eye on his intention to compete in a round-the-world race, and was therefore built to meet Category Zero Ocean racing regulations published by World Sailing. Category Zero is the strictest set of regulations aimed at sailors who can expect to spend extended periods of time in remote areas without expectation of a fast rescue, in cold air and sea conditions. The extensive World Sailing Rules, which have been adapted for the GSC, ensure that the yachts that will be sailing in these hostile environments meet a minimum of safety standards.

[Continue reading the full article here...](#)



Global Solo Challenge: A delicate refuelling operation on the high seas for Ari Känsäkoski

by Marco Nannini / Global Solo Challenge 28 Dec 2023 17:02 UTC
28 December 2023



S/V Tomi Maru No.58 / ZEROchallenge © Ari Känsäkoski

[Like](#) [Share](#) Be the first of your friends to like this.

After dismasting on the night between 21st and 22nd December Ari Känsäkoski's has had to fight the strong countercurrent of Agulhas which was making the boat drift to the south-east, exactly in the opposite direction of the distant African continent where safety and boatyards are.

After securing his broken mast to the side of the boat, Ari motored till after Christmas just to get himself out of the unfavourable current, using, unfortunately, a considerable amount of his onboard diesel. This posed more than a headache, with Reunion 1000 Miles due North, Durban and Port Elizabeth approximately 1200 miles due north west and Cape Town over 1400 miles, the remaining 100 liters of fuel on board ZEROchallenge defined the prospect of many days of slow drifting slowly under jury rig at the little speed that can be achieved with a small sail and the long ocean swell. Heading to the Crozet Islands around 300 Nautical Miles to the south was discarded as an option given the île de la Possession only offers a bay for anchorage and would have not enabled Ari to effect any repairs and would have added a further 600 miles, there and back, of uncertain navigation in the roaring forties.

Contact and regular updates with MRCC Reunion continued throughout. On the morning of Christmas day, given how fast the fuel onboard had been used and how little progress was made due to the adverse current and with adverse weather forecast for the following day, it was agreed in coordination with MRCC Reunion that a message would be sent out to any ship passing in the proximity of ZEROchallenge.

However, the remote waters that Ari was sailing did not produce any good news for over 24 hours. Luckily, on the morning of the 26th MRCC Reunion contacted the GSC and Ari to inform that the Japanese Coast Guard was relaying a message from a Japanese high seas fishing vessel called Tomi Maru No.58 passing, by mere coincidence, just 65 miles from Ari's position. The fishing vessel owned by Taiyo A & F Co under the command of Sachio Hagiya altered course and proceeded to Ari's position at 12 knots speed and reached the scene at 12:47 UTC where there was a 3-4 meter swell and winds force 5 gusting up to 30 knots.

The sea state required maximum care to ensure the large fishing vessel, weighing 400 tons and measuring nearly 70m in length and 11m in width would not come in contact with ZEROchallenge. Ari however reported that "they had good clear floating lines and buoys even with lights when it was getting dark. We were passing canisters back and forth". After a first transfer of 200lt of Marine Gas Oil the operations were suspended for the night and resumed in the morning and continued "Until all of mine where full and they had sent all they had. Being a a fishing boat it was easy for them to fish the canisters back for a next round. And they were super friendly and helpful."

After transferring 300 liters of Marine Gas Oil, 10 liters of engine oil and 10 liters each of Kerosene and Light Oil which may need to be mixed with to decrease the viscosity of the fuel used by high sea vessels, at 08:45 UTC Tomi Mori No.58 resumed their course to the south west towards new fishing grounds.



SAIL-WORLD



Set of canisters just lifted on board ZEROchallenge - photo © Ari Känsäkoski

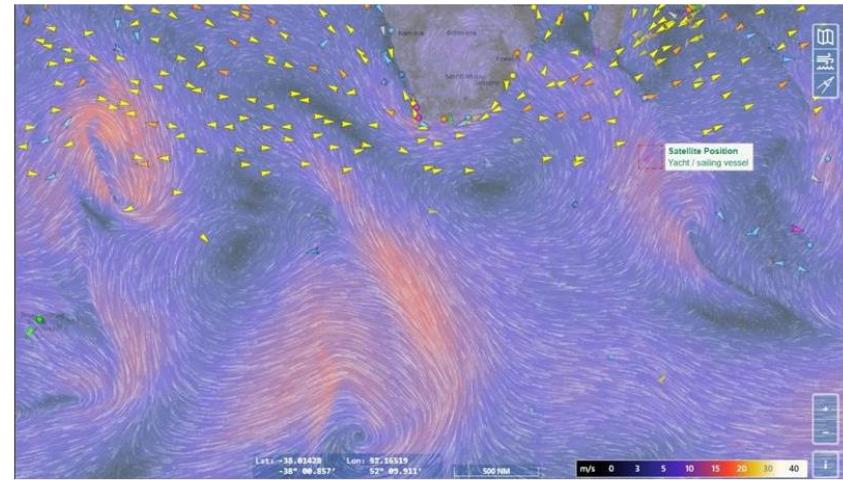
Ari now has a total of 380 liters of fuel on board, plans are not firm yet as the fuel is only enough to cover approximately 600 Nautical Miles, or a little more if the jury rig can be improved and the weather conditions are favourable. Certainly the refuelling operation has put Ari in a much better position as he will at least be able to sail further north and reach the belt of commercial traffic where further refuelling should again be possible.

At this stage the Global Solo Challenge Organisers, Ari Känsäkoski's and all of the ZEROchallenge shore team, wish to express their deepest gratitude to MRCC Reunion, Captain Sachio Hagiya and all the crew of Tomi Maru No. 58 as well as the owning company Taiyo A & F Co for the assistance provided to Ari who can now look up with renewed hope to be able to reach a safe port and salvage his boat despite the enormous distance still to cover.

A big thank you goes also to all those who promptly contributed to the crowdfunding setup to assist Ari with the many costs he will face to salvage and repair his boat. If you wish, [you can contribute here](#)

You can also send a message of support to Ari directly to his boat using the form at the [bottom of this page here](#)

[Continue reading the full article here...](#)



Location of the refuelling operation - photo © Global Solo Challenge



SAIL-WORLD



ONE D

[HOME](#) | [EDITORIAL](#) | [CLUBS](#) | [CLASSES](#) | [PHOTOS](#) | [VIDEOS](#) | [PARTNERS](#) | [JOBS](#) | [NEWSLETTERS](#)

Global Solo Challenge: Ari Känsäkoski in Durban after 1200 miles Odyssey

by Marco Nannini / Global Solo Challenge 15 Jan 16:14 UTC
15 January 2024



Ari Känsäkoski - Global Solo Challenge © Stefan Vyborov

Ari Känsäkoski's ordeal started with his dismasting 25 days ago in the Roaring Forties.

Patience, seamanship and determination made it possible for Ari to reach Durban in a voyage from a remote area of the Indian Ocean back to safety, through many difficulties as well as the selfless help of those who offered Ari crucial help during this time.

Background

Finnish sailor Ari Känsäkoski, participating in the Global Solo Challenge, faced a critical situation when his Class40 sailing yacht was dismasted during the night between 21st and 22nd December. The incident occurred in a remote area of the Indian Ocean at a latitude of over 41 degrees south in the infamous Roaring Forties constantly swept by the strong winds of rolling low pressure systems. The lower diagonal shroud of his mast, the D1, failed, and despite Ari taking down all sail hoping to secure the mast at dusk, the violent rolling of the boat under bare poles caused the mast to snap in half and collapse on deck and overboard.

Position

Ari was approximately 1000 Nautical Miles South of Madagascar, 1200 miles from continental Africa and 1400 miles from Cape Town. South West Australia was more than 3000 Nautical Miles away. Despite being just 300 Nautical Miles from the Iles Crozet, these remote Islands offer no facilities and just a bay to drop anchor, which would have not made the trip to the African continent any easier.

Immediate action

Ari secured the fallen mast, waiting for an opportune weather window to retrieve the top section onto the deck using his winches and an outrigger to create a crane to lift the mast aboard. He then went on to build a jury rig to hoist storm sails, marking the start of a challenging journey towards safety. With limited fuel on board, difficult weather and in the full flow of an easterly flowing eddie of the Agulhas current the finnish skipper charted a northerly course in consultation with his routing team to get out of the Roaring Forties. This essential move was, however, quickly depriving the skipper of his limited fuel resources. On Christmas day MRCC Reunion in coordination with Ari Känsäkoski broadcast a message on targeting any vessel that may be navigating in nearby waters.

Tomi Maru 58's delicate refuelling operation

The following day, the Japanese fishing vessel Tomi Maru No.58, captained by Sachio Hagiya, responded. Despite challenging sea conditions, they successfully transferred 300 liters of fuel and other essential supplies to Ari. This fuel proved crucial in covering many miles to the north towards easier conditions and favourable winds. However, the fuel transferred was not enough for the whole journey to safety.

Operation Pancake

With more than a third of his 1200 Nautical Miles journey to safety still to be covered, a lucky coincidence led to the encounter between the brand new Finnish RO-PAX vessel Finncanopus and Ari Känsäkoski's yacht. Finncanopus, en route to Durban, was on its maiden voyage from China to the Baltic Sea and had diverted from the traditional Red Sea route, due to the current situation. Ari, who was making painstakingly slow progress with very little fuel left, saw an opportunity with Finncanopus' route and contacted Finnlines for assistance. Captain Jyrki Repo of Finncanopus expertly navigated the challenging sea conditions, positioning the ship to mitigate the waves and enable Ari to approach safely. The operation involved the transfer of essential supplies, including clean diesel and additional provisions (freshly baked bread and pancakes!), using a throwing line and floating cans. The operation was a resounding success, allowing Ari to continue his journey towards Durban with clean diesel.



Ari Känsäkoski in Durban - Global Solo Challenge - photo © Roy Wienand

Arrival in Durban

The arrival in Durban was timed to be at first light on January 15th but reserved some last minute drama. After such precious service, the engine V-belt broke when Ari was just 10 miles from port. Thankfully rescue boat R5A assisted in the final 10nM to tow Ari into port of Durban, and to the Durban Marina.

Special thanks

The Global Solo Challenge organizers, Ari Känsäkoski and his shore team extend their deepest gratitude to MRCC Reunion, Captain Hagiya, the crew of Tomi Maru No. 58, Captain Jyrki Repo, the crew of Finncanopus, Finnlines, NSRI Durban, Durban Marina, Vince Nel - Point Yacht Club Rear-Commodore and all those who were involved in any other aspect of the operation and all those who have contributed to Ari's fundraiser.

As organisers of the Global Solo Challenge we are always humbled by the many people in the maritime community that offered selfless help throughout. Their timely assistance has renewed Ari Känsäkoski's hope of reaching a safe port and salvaging his vessel, continuing his arduous journey in challenging circumstances.



VENE

ARTIKKELEIT * TESTIT * TEEMAT * SATAMAT * OPPAAT * VIDEOT TILAA LEHTI

Näkölehti

Class 40 ZeroChallenge – Seuraava solisti yksinpurjehduskilpailuun

Lokakuun 21. päivänä Ari Känsäkoski starttaa Global Solo Challenge -kilpailuun. Yksinpurjehdus maailman ympäri tapahtuu Class 40 -luokan ZeroChallenge-veneellä.

28.10.2023 · KIRJOITAJA PASI NUUTINEN · KUVAJA KARI WILÉN, PASI NUUTINEN



Valkeaa uskoo, mutta jopa nän tyyneessä ZeroChallenge onnistuu keräämään kolmen sotumin venevauhdin.

TÄLLAISTA se tulee olemaan doldrumillelakin”, Ari Känsäkoski virnistää. Sisäillä pahamaineen arvaamattomilla täysin tyynen ja hyvin kevyen tuulen vyöhykkeillä pääntävääsaajan molemmilla puolin. Nyt kohti Känsäkoski lähtee pian Espanjan luoteiskulman A Coruñasta. Yksinpurjehduskilpailu maailman ympäri, *Global Solo Challenge* alkaa hänen osaltaan lokakuun 21. päivänä.

Mutta myt hiiviskellän vielä Helsingin edustalla. Harmajan tuulimittari näyttää vajaat kaksi metriä sekunnissa eläkä suhteellisen tuuli veneen omassa anturissa nouse ihan kolmeen asti.

Code0:n ja levealhuppujen isopureen voimin saamme juuri ja juuri tisristettyä lokkin muutaman kerran yli 3,0 sotumin venevauhdin. Kokematta jää purjehduselämys, jota tietenkin odottaa päästäessään Class 40 -kilpapurjennyn kyytiin.

Lohduttautua voi sillä, että Känsäkosken mukaan juuri kevyet tuulet ovat *ZeroChallenge* vauhmuun suhan luokan veneisiin verrattuna. Siltä huolimatta, että Känsäkosken vene on vanha, vuonna 2007 rakennettu, ja useimpia kilpapurjeitaan painavaampi. Siihen ovat synny allonsaisena rakennuttaneita karut kokemuksit avomerikilpailusta.

Tilaa Etelä-Karhu Ympäri



VENE

ARTIKKELEIT * TESTIT * TEEMAT * SATAMAT * OPPAAT * VIDEOT TILAA LEHTI

Näkölehti

KILPAILUT

Global Solo Challenge: Ari Känsäkoskelta masto ja kilpailu poikki

Ari Känsäkoski menetti maston Madagaskarin kaakkoispuolella ja joutuu keskeyttämään Global Solo Challenge -kilpailun.

23.12.2023 · KIRJOITAJA PASI NUUTINEN



Iltavala haveri Juuri juuri alia pakottaa Ari Känsäkosken jättämään kesänneksineen yksinpurjehdusesta maailman ympäri.

Vähän aamulla 22. joulukuuta Ari Känsäkosken veneestä katkesi masto. Di-vantin karkettua masto jäi pumppaan suressa aallokossa, kun päälle tuli äkillisen saderintaman työntymä noin 10 m/s tuulilla, kertoo Känsäkoski. Hän ennätti vielä laskeua purjeest, mutta sekkää ei auttanut.

Kahdeksan katkerunnen masto putosi veneen viereille osuuttakaan tai runkon, ja Känsäkoski sai sen osat ja puomin hallitusti kiinni ja nostettua kannelle. Myös purjehtija itse säilyi loukkaantumisilta.

Nyt vuorossa on hältirikin pystytys ja purjehdus turvasatamaan. Ensijässä Känsäkoski tavoittelee Etelä-Karun rannikkoa, jonka kuitenkin on matkaa noin 1 300 merimallia. Sieltä veneen siirtö myöhempinä kotini ollisina turvavastavina helpompaa, kuin läheimpänä sijaitsevista Crozetsaarilta.

Ari Känsäkoski har hamnat i knipa i GSC

23.12.2023



Foto: Emmi Hakala

Den finska soloseglaren Ari Känsäkoski stötte på svårigheter i fredags, då masten på hans båt brast mitt i Indiska oceanen.

"En mindre regnskur kom bakifrån i nästan 20 knops vind och en stor rullande våg. Jag tog till och med ner stormseglet, men det hjälpte inte då masten började pumpa i de stora vågorna och bröts", berättar Känsäkoski i ett pressmeddelande.

Känsäkoski är långt från torra land. Olycksplatsen är över tusen nautiska mil från Madagaskar, över 1 300 mil från Kapstaden och över 3 000 mil från Australien. Enligt pressmeddelandet har Känsäkoski inte skadats i olyckan och befinner sig inte i akut nöd. Han har lyckats lyfta och säkra den avbrutna masten på båtens däck.

Skyddshamn

Under de kommande dagarna planerar Känsäkoski att bygga en nödrigg som gör det möjligt att fortsätta segla båten. Han planerar också att ta sig till en skyddshamn. Förutom Känsäkoskis team följer också tävlingsarrangörerna och lokala sjöräddningsmyndigheter situationen.

Global Solo Challenge startade i oktober från A Coruna i Spanien. Känsäkoskis mål var att segla jorden runt på 130–150 dagar. Han seglar med båten Fuji, en 12,19 meter lång och 4,30 meter bred båt i Class 40 -klassen.



Sunnuntai 11.2.2024 Iisa, Isabella, Talvikki

ILTALEHTI

Tampere -15°

TV-OHJELMAT

MUUT LAJIT

Ari, 53, joutui pahaan pulaan keskellä Intian valtamerta

Ari Känsäkosken veneen masto katkesi kesken purjehtuksen.



Ari Känsäkoski joutui kipeliin. Kuvituskuva. AOP



Otto Leinonen

Lauantai 23.12.2023 klo 8:52 (päivitetty 23.12.2023 klo 9:21)

Suomalaispurjehtija **Ari Känsäkoski**, 53, joutui perjantainaamuna pahaan kipeliin, kun hänenveneensä masto katkesi keskellä Intian valtamerta. Asiasta kertoo Finnish Ocean Racing Association tiedotteessaan.

Känsäkoski purjehti Global Solo Challenge yksinpurjehduskilpailussa maailman ympäri. Kisa alkoi lokakuussa.

Känsäkosken veneen mastoa kannatteleva vantti katkesi, jonka seurausensa masto antoi periksi.

– Jokin pienempi saderintama tuli niskaan isolta rullaavalla aallolla ja melkein 20 solmun tuullella. Otin myrsypurjeenkin pois, mutta sekään ei auttanut ja masto lähti pumpaamaan isoissa aalloissa ja katkesi. Se putosi siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Känsäkoski kertoii tiedotteessa.

Känsäkoski on kunnossa, eikä hänen ole akkuutia hätää. Hän ei ole pyytänyt apua. Veneeseen ei tullut muita vauroita. Tiedotteen mukaan hän on nostanut maston vedestä ja kiinnittänyt sen veneen kannelle.

Känsäkoski rakentaa hätärinkin. Sen avulla venettä voi vielä purjehtia. Hän pyrkii purjehtimaan sopivan suojsataman, mutta tilanteen tekee vaikeaksi tapahtumapaikan syrjäisyyss. Känsäkosken matka Madagaskarille on yli 1 000 merimailia, Kapkaupunkiin on yli 1 300 merimailia ja Australian länsirannikolle yli 3 000 merimailia.

Yksi merimaili vastaa 1,852 kilometriä.

Kilpailun järjestävä organisaatio ja paikalliset meripelastuksen viranomaiset seuraavat Känsäkosken tilannetta.

Känsäkosken tavoitteena oli purjehtia maailman ympäri 130–150 päivässä. Hän purjehtii yksimaisella Class 40-tyyppisellä "Fiji"-veneellä.



Mikäli upotus ei näy, voit katsoa sen [tästä](#).

Takaa-ajo

Kilpailu alkoi Espanja A Corunasta ja se päättyy myös sinne. Kilpailureitti suuntaa etelään ja kiertää etelämantereen. Kilpailijat palavaat Atlantin halki takaisin Eurooppaan. Päiväntasaaja ylitetään kahdesti. Kisa kestää yli neljä kuukautta. Siihen osallistuu noin 20 kilpailijaa Euroopasta ja Yhdysvalloista.

Kilpailu purjehtitaan takaa-ajona.

Tiedotteen mukaan Känsäkoski aloitti kilpapurjehtuksen 1980-luvun alussa ja on osallistunut urallaan satoihin purjehduskilpailuihin eri merialueilla. Hän työskentelee ekotehokkaan arkitehtuurin ja tulevaisuudentutkimuksen asiantuntijana ja kouluttajana.

 [arikansakoski.solo.sailing](#) 2 939 seuraajat [Näytä profili](#)



Näytä lisää Instagramissa

73 tykkäystä

Lisää kommentti...



Dismasted in Global Solo Challenge

Published on December 26th, 2023

It was during the night between December 21 and 22 of the Global Solo Challenge occurred when Ari Känsäkoski (FIN) on his Class40 ZEROchallenge was shocked to see that one of the lower diagonal shrouds, the D1, had broken, with the lower pressed head shearing off at the tip-cup.

Känsäkoski immediately lowered all sails hoping to be able to secure the mast at first light and even, perhaps, manage a makeshift Dyneema replacement D1 to allow him to sail on to Australia. However, a squally front was headed his way and despite winds of just around 20 knots, the boat under bare poles rolled violently enough to cause the unsupported mast to break in half in the depth of night.

Känsäkoski was in an area of the Indian Ocean, just north of the Crozet Islands which is affected by a strong flow of the countercurrent of Agulhas which can cause the sea state to be far worse than it would normally be for any given wind strength.

The deck-stepped mast buckled in half, breaking just above the first set of spreaders. Without injury and damage to the hull, he then proceeded to secure the mast against the boat during the night to

The deck-stepped mast buckled in half, breaking just above the first set of spreaders. Without injury and damage to the hull, he then proceeded to secure the mast against the boat during the night to ensure it could not cause a waterway by hitting the hull in the rolling waves. When daylight came, he determined that he did not require assistance could build a jury rig.



G&B ROPE

At the time of the accident, Känsäkoski was more than 1000 nautical miles south of Madagascar, 1600 miles from Cape Town, and over 3000 miles from Western Australia. The Crozet Islands were around 300 miles to his south, but as the main island, l'Île de la Possession, offers little more than a bay for anchorage, that option was eliminated.

As the Agulhas countercurrent was flowing at over three knots from the northwest, exactly where he wanted to go, Känsäkoski set course at 90 degrees to the current and took over two days to cross what in fact is a 50 miles wide river of hot water running against him in the middle of nowhere.

By Christmas eve, he had gotten through the worst of the countercurrent and had managed to hoist a small sail onto his whisker pole whilst considering options for hoisting further canvas. By December 26, he was out of the countercurrent and had reached a favorable eddy to the north.

With a depression of 30 from the north in the forecast, Känsäkoski hoped that by the evening of the 27th, both the warm and cold fronts should go through bringing southwesterly and even southerly winds to him make way to the north.

He will have to try not to lose any ground in the northerly winds between the 26th and 27th, especially making sure he is not blown back in the Agulhas countercurrent. He may resort to using a sail in the water as a sea anchor, hoping that the northerly eddy he is currently within will prevent him from drifting too far south with the wind.

After the cold front, Känsäkoski will have to try to make the most of the south westerly and southerly winds to go as far north as possible. Above approximately 35 degrees south of latitude, the prevailing surface currents and winds tend in fact to be favorable to sail towards Cape Town, out of the influence of the low pressure systems to the south that characterize the Roaring Forties.

However, several other options are being considered including the possibility of further fuel being dropped by passing ships but he probably needs to gain further mileage to the north as the area he is in now is still below the belt of commercial traffic.

ouest
france

MENU



Actualité Courses Navigation Bateaux Pros Annonces L'Académie Newslet'

Accueil > Course au large > tour du monde > en solitaire

Global Solo Challenge. Le Finlandais Ari Känsäkoski a démâté dans les quarantièmes rugissants

Parmi les 14 concurrents en course sur la Global Solo Challenge, le Vendée Globe pour amateurs, le skipper finlandais Ari Känsäkoski (ZEROChallenge) a démâté dans la nuit du 21 au 22 décembre. Il navigue actuellement sous gréement de fortune et avec son moteur. Une collecte de fonds a été lancée, et l'organisation de course appelle tout bateau de pêche ou commercial, qui naviguerait dans ces eaux, à prendre contact avec le skipper, pour lui fournir du carburant.



La rupture d'un des bas haubans est à l'origine du démâtage d'Ari Känsäkoski. "La tête pressée du rod au niveau de la cadène s'était détachée, malgré une inspection rigoureuse du gréement avant la Global Solo Challenge", explique l'organisation de course | ARI KÄNSÄKOSKI / GLOBAL SOLO CHALLENGE

Voiles et Voiliers.

Modifié le 28/12/2023 à

17h19

Publié le 27/12/2023 à

18h53

Abonnez-vous

VOILES
et
MILES

Dans la nuit noire, il a immédiatement affalé les voiles, en espérant stabiliser le mât et réparer le D1. Mais un front avec des fortes rafales et un vent de 20 nœuds l'ont empêché de poursuivre ses réparations. Sans voiles, le bateau est devenu très instable et le mât s'est brisé en deux, juste au-dessus des premières barres de flèche.



Ari Känsäkoski avait initialement acheté son bateau pour la Global Ocean Race 2015, qui a été annulée. La Global Solo Challenge lui permet de réaliser une course en solitaire sans étapes et sans assistance, comme il le souhaitait. | EMMI HAKALA / ARI KÄNSÄKOSKI / GLOBAL SOLO CHALLENGE

Le skipper indemne

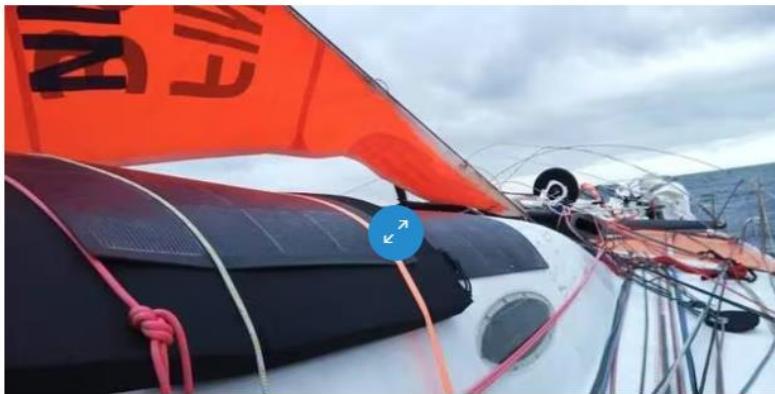
Heureusement, le skipper n'a pas été blessé et la coque du bateau n'est pas endommagée. Mais Ari Känsäkoski a dû, en pleine nuit, fixer le mât au bateau, pour qu'il ne frappe pas la coque et ne cause pas une voie d'eau. Au lever du



jour, il a estimé qu'il n'avait pas besoin d'assistance extérieure. Ni lui, ni son bateau n'étaient en danger immédiat.

Alors qu'une partie du mât s'immergeait dans l'eau avec les coups de roulis, il a finalement réussi à arrimer solidement le mât sur le pont, pour pouvoir utiliser son moteur. Le 23 décembre, il a créé un grément de fortune en hissant une petite voile sur son bout-dehors.

Le 26 décembre, il est parvenu à quitter la zone du courant des Aiguilles, pour rejoindre un courant favorable vers le nord. Son objectif est maintenant de remonter le plus possible vers le Nord pour quitter les systèmes de basse pression des quarantièmes rugissants et naviguer vers le Cap. Rassurant, Ari Känsäkoski assure qu'il va bien. Depuis le début des événements, il est en contact avec le CROSS finlandais et celui de l'île de la Réunion.



Ari Känsäkoski navigue actuellement sous grément de fortune et avec son moteur. Ses réserves de carburant pourraient être insuffisantes pour rejoindre Le Cap. | ARI KÄNSÄKOSKI / GLOBAL SOLO CHALLENGE

Un appel aux navires de passage

Le skipper finlandais, dont le bateau est très lent sous cette voilure, aura probablement besoin de carburant. D'après l'organisation de course, le CROSS de l'île de la Réunion prévoit de diffuser un message à tous les navires naviguant dans un rayon de 150 miles autour d'Ari Känsäkoski, pour le ravitailler en carburant. Mais le skipper de *ZEROChallenge* est encore très au sud, loin des routes de trafics commerciaux.

Toujours pour lui fournir de l'essence, l'organisation de course encourage tout bateau de pêche ou commercial qui naviguerait dans cette zone à prendre contact avec le skipper finlandais. La position d'Ari Känsäkoski est visible sur la [cartographie en direct de la course](#).



Ari Känsäkoski est parti de La Corogne le 21 octobre 2023, à bord de Fiji, un Ovenclicker OCD Class40 de 2007 | ARI KÄNSÄKOSKI / GLOBAL SOLO CHALLENGE

Une collecte de fonds pour son opération de sauvetage

L'organisation de la Global Solo Challenge lance aussi une collecte de fonds pour accélérer le retour du skipper finlandais vers un port sûr. « *Bien qu'il soit évidemment trop éloigné pour envisager un remorquage, il pourrait devenir nécessaire d'organiser une livraison privée de diesel pour son bateau*, note Marco Nannini, le directeur de course. *De plus, il aura certainement de nombreux frais à affronter suite à son démâtage.* »

[Le lien vers la collecte de fonds](#)

(Source : service de presse / Marco Nannini)



Pernåseglare tappade masten i tävling runt jorden – kämpar norrut på Indiska oceanen under nödrigg

Ari Känsäkoski som tävlar i ensamkappseglingen Global solo challenge tappade masten för tre dagar sedan. Nu kämpar han mot Agulhasströmmen söder om Afrika.

SEGLING



Ensamseglaren Ari Känsäkoski som deltar i Global solo challenge, en ensamkappsegling runt jorden. På bilden seglar båten med Gamlakarleby segelföreningens flagga. **GLOBAL SOLO CHALLENGE**

Richard Nordgren richard.nordgren@hbl.fi

26.12.2023 13:21 UPPDATERAD 27.12.2023 08:09

Ari Känsäkoski har meddelat tävlingsledningen att han inte är i fara och att han har kunnat hissa en nödrigg för att kunna ta sig norrut. Exakt var slutdestinationen kommer att vara har seglaren och hans landbaserade team ännu inte fattat beslut om.

"Sydafrika har de största och bästa platserna för mastreparation men beslutet beror på vädret", säger man till HBL.

Känsäkoski var långt från land när olyckan inträffade. Till Kapstaden var distansen cirka 1300 sjömil (drygt 2 400 kilometer) och till Australien 3 000 sjömil (drygt 5 500 kilometer).

Ensamseglaren Ari Känsäkoski

Född: 1970

Bor: I Pernå

Seglingsmeriter:

- 5 finska mästerskap i jolleklasser
- Finsk mästare i offshore 2000
- Klassvinnare i Atlantöverseglingen ARC 2002
- Rankningsvinnare i IRC i Finland 2012
- Bästa äldre Class 40 i världsmästerskapen och europeiska mästerskapen 2017
- Solo around the rock (Fastnet solo tävlingen) 2016 och 2018
- RORC Transatlantic race 2018

Källa: Global solo challenge



Problemet är den stora Agulhasströmmen som går nästan rakt emot Känsäkoskis färdväg. Den varma strömmen runt Afrika kan uppnå en fart på mellan tre och fyra knop.

Det var för tre dagar sedan som ensamseglaren fick problem med riggen. Först gick en av vanterna av och sedan ramlade hela riggen ner.

"En regnskur med rullande sjö och vindar på ungefär 20 knop drog över mig. Jag tog ner stormseglet men det hjälpte inte", meddelade Känsäkoski efter rigghaveriet.

Enligt hans lag i land skadades varken Känsäkoski eller båten. Han konstruerade en nödrigg och kunde senare hissa segel och fortsätter för segel och motor norrut.



Ensamseglaren Ari Känsäkoski tappade masten i Indiska oceanen men är inte i fara och halter norrut under nödrigg **CLASS 40 FINLAND**

Känsäkoski seglar i tävlingen Gobal solo challenge som är en ensamkappsegling runt jorden utan att stanna där man rundar tre kap. Tävlingen startade i A Coruña i Spanien i augusti.



Ensamseglaren Ari Känsäkoski när allt gick bra. **EMMI HAKALA**

Känsäkoskis båt är en Class 40, som är drygt tolv meter lång och designad av Owen Clark. Båten byggdes 2007 och seglade under namnet Fuji. Nu heter den Zerodesign.

Precisering 27.12 klockan 0800: Tack vare ett läsartips fick HBL veta att Känsäkoskis båt på huvudbildens seglar under Gamlakarleby segelförenings flagg.



= sailly.it

EUTHALIA
MARINE

Proteggi la tua imbarcazione
da fulmini e sovrattensioni attivamente

Crociera ▾ Regata ▾ Barche ▾ Cultura ▾ Turismo nautico



Un altro giro del mondo in solitario

Global Solo Challenge, Ari Känsäkoski disalbera al centro dell'Indiano: la situazione

RICCARDO TOSETTO E ANDREA MURA QUARTO E QUINTO, ARRIVO STIMATO PER META' MARZO - Il finlandese studia un piano di emergenza, ma resta fuori dalle rotte commerciali. La regata intorno al mondo in solitario con partenze scaglionate e classifica basata sugli arrivi: i primi affrontano i mari più difficili. Le scelte, il tracking, gli italiani in gara



Seatec
+
Compotec Marine
14-15 MAR 2024
CARRARA
ITALY

RICCARDO TOSETTO E ANDREA MURA QUARTO E QUINTO, ARRIVO STIMATO PER META' MARZO - Il finlandese studia un piano di emergenza, ma resta fuori dalle rotte commerciali. La regata intorno al mondo in solitario con partenze scaglionate e classifica basata sugli arrivi: i primi affrontano i mari più difficili. Le scelte, il tracking, gli italiani in gara

Sono giorni difficili, esaltanti e decisivi per i navigatori solitari impegnati nella regata intorno al mondo Global Solo Challenge ideata e organizzata da Marco Nannini. L'oceano Indiano come sempre impone condizioni pesanti, e nei giorni di Natale c'è stato il disalberamento del finlandese Ari Känsäkoski, a seguito della rottura di una sartia intermedia sul suo ZEROchallenge Fuji, un Class40 commissionato in origine da Alek Bennet, progettata e costruita come un mezzo solido per le regate in solitaria CAT 0.

Per fare il punto sull'emergenza dell'incidente al finlandese, sugli scenari relativi al suo salvataggio o sulle scelte possibili, nonchè sulla regata in corso e i piazzamenti degli altri skipper, pubblichiamo l'ampio diario della situazione dello stesso Marco Nannini, che naturalmente segue h24 l'evolversi degli eventi.



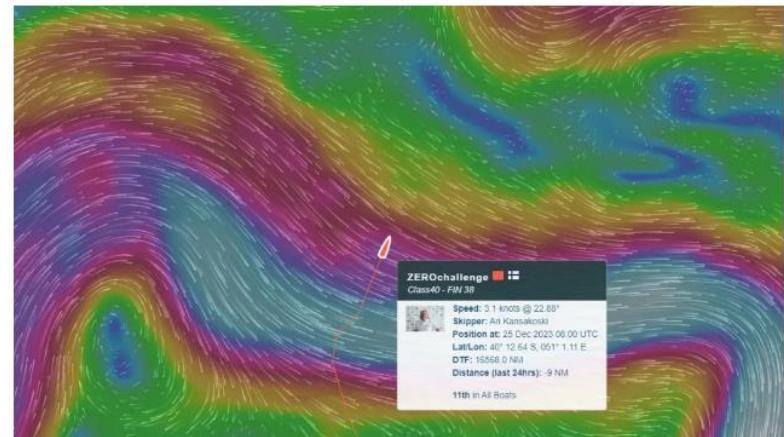


(Marco Nannini – <https://globalsolochallenge.com>) La scorsa sarebbe dovuta essere una settimana di festeggiamenti alla Global Solo Challenge con gli skipper impegnati a fare del loro meglio per godersi il Natale in mare. Regali nascosti, prelibatezze speciali e telefonate con i loro cari hanno reso il giorno di festa un po' meno solitario nell'immensità degli oceani Indiano e Pacifico. Tuttavia, questo momento gioioso è stato in qualche modo ofuscato dai pensieri rivolti allo skipper Ari Känsäkoski, che certamente non stava vivendo il momento migliore della sua vita.

Nella notte tra il 21 e il 22 dicembre, a bordo di ZEROchallenge, Ari Känsäkoski è rimasto scioccato nel vedere che una delle sartie diagonali inferiori, la D1, si era spezzata, con la testa pressata inferiore del tondino che si era staccata, nonostante un'ispezione approfondita di tutto il sartiamè poco prima della Global Solo Challenge. Ari ha immediatamente abbassato tutte le vele nella speranza di poter assicurare l'albero al primo raggio di luce e, forse, addirittura sostituire con del Dyneema la D1 per permettergli di navigare verso l'Australia.

Tuttavia, un fronte temporalesco si stava avvicinando e nonostante il vento fosse di appena 20 nodi, la barca a secco di vele ha rollato violentemente, abbastanza da far spezzare, nel cuore della notte scura, l'albero non sufficientemente supportato. Ari stava navigando in un'area dell'Oceano Indiano, appena a nord delle isole Crozet, che è influenzata dal forte flusso della controcorrente di Agulhas che può rendere lo stato del mare molto peggiore di quanto lo sarebbe normalmente a parità di forza del vento.

L'albero, la cui base è appoggiata in coperta, si è spezzato a metà, rompendosi proprio sopra il primo ordine di crocette. Fortunatamente Ari non è stato ferito e non ci sono stati danni allo scafo. Ari ha poi provveduto a fissare l'albero a lato della barca durante la notte per assicurarsi che non potesse causare una via d'acqua colpendo lo scafo nel rollio delle onde. Quando è arrivata la luce del giorno ha iniziato a valutare la situazione e ha stabilito che non aveva bisogno di assistenza. Ha ritenuto che né lui né la barca fossero in pericolo immediato e che avendo preservato tutte le sezioni dell'albero e un outrigger avrebbe potuto lavorare sulla costruzione di un armo di fortuna.





Le autorità di salvamento di MRCC Finlandia (in qualità di paese della bandiera della barca) ed MRCC Reunion (area di competenza delle acque di navigazione) sono state informate degli eventi e sono state tenute al corrente costantemente per monitorare la situazione con lo skipper. Come organizzatori, ci siamo resi disponibili come ponte per qualsiasi informazione che deve essere scambiata tra Ari e le autorità MRCC e/o qualsiasi altra terza parte che potrebbe dover venire coinvolta nel difficile compito di fare in modo che Ari possa raggiungere in sicurezza un porto.

Al momento dell'incidente Ari era a più di 1000 miglia nautiche a sud del Madagascar, a 1600 miglia da Città del Capo e a oltre 3000 miglia dall'Australia Occidentale. Le isole Crozet erano a circa 300 miglia a sud, ma dopo una discussione con MRCC Reunion, Ari ha scelto di non dirigersi a sud, in quanto l'isola principale, l'île de la Possession, offre poco più di una baia per l'ancoraggio. Ari non aveva bisogno di assistenza medica e raggiungere l'isola non avrebbe migliorato molto la sua situazione e lo avrebbe costretto a navigare più lontano dall'Africa.

I problemi immediati per Ari era quello di sollevare e fissare la sezione dell'albero pendente dal lato della barca che si immergeva ad ogni rollio, rendendo impossibile per Ari considerare l'idea di utilizzare il motore, soprattutto considerato lo stato del mare. Utilizzando un outrigger per spinnaker è riuscito a sollevare e fissare l'albero sulla barca e avviare il suo entrobordo.

La corrente contraria di Agulhas, però, causava non solo un mare confuso, ma scorreva a più di tre nodi da nord-ovest, esattamente dove Ari voleva andare.

Pertanto, Ari ha impostato la rotta a 90 gradi rispetto alla corrente e ci ha messo oltre 2 giorni per attraversare ciò che in realtà è un largo fiume d'acqua calda di 50 miglia che scorreva contro di lui nel bel mezzo del nulla.



Per la vigilia di Natale Ari aveva superato il peggio della corrente contraria ed era riuscito a issare una piccola vela sul suo outrigger per spinnaker, mentre considerava tutte le opzioni per issare ulteriori vele. Il giorno dopo Natale Ari era fuori dalla corrente contraria e aveva raggiunto un reflusso favorevole diretto a nord, ma si stava preparando al passaggio di una depressione che gli avrebbe portato fino a 30 nodi di vento da nord. Tuttavia, entro la sera del 27 entrambi i fronti, caldo e freddo dovrebbero essere passati, portando venti da sud-ovest e addirittura da sud per aiutare Ari a procedere verso nord.

Ari dovrà cercare di non perdere terreno nei venti settentrionali tra il 26 e il 27, assicurandosi soprattutto che non venga risospinto nella corrente contraria di Agulhas. Potrebbe ricorrere all'uso di una vela in acqua come ancora galleggiante, sperando che la corrente diretta verso nord in cui si trova attualmente lo aiuti a non derivare troppo a sud con il vento.

Dopo il fronte freddo, Ari dovrà cercare di sfruttare al massimo i venti da sud-ovest e da sud per andare il più a nord possibile. Oltre i circa 35 gradi di latitudine sud le correnti di superficie e i venti prevalenti tendono in effetti ad essere favorevoli per navigare verso Città del Capo, usciti dall'influenza dei sistemi di bassa pressione che caratterizzano i Quaranta Ruggenti. A nord dei Quaranta Ruggenti, la rotta verso ovest faceva parte del Rotta del Tè dal Mar di Cina verso l'Europa, quindi metterebbe effettivamente Ari in una zona dove la pazienza e le condizioni prevalenti possono essere di grande aiuto per lui.

Mentre scriviamo, si stanno valutando anche altre opzioni, tra cui la possibilità che ad Ari vengano lanciate taniche con ulteriore carburante da navi di passaggio. MRCC Reunion trasmetterà un messaggio a tutte le navi che navigano entro 150 miglia da Ari, spiegando la situazione e raccogliendo qualsiasi risposta positiva alla possibilità di un rifornimento di carburante. Tuttavia, probabilmente, Ari ha bisogno di guadagnare ulteriore distanza verso nord poiché l'area in cui si trova ora è ancora al di sotto della cintura del traffico commerciale.

Ari ha affrontato la situazione finora con un atteggiamento molto raccolto, calmo e positivo ed ha voluto rassicurare più volte tutti quelli a terra che sta assolutamente bene, solo molto lontano dalla terraferma e muovendosi molto lentamente e con una grossa sfida davanti a lui.

Ammiriamo certamente la sua abilità marinaresca e la gestione della situazione, che è tutt'altro che semplice. Sembra che, a seguito del breve periodo di venti settentrionali tra il 26 e il 27, Ari potrebbe avere condizioni relativamente favorevoli che almeno lo aiuteranno a guadagnare miglia e tempo per trovare una soluzione, con un miglior armo di fortuna e magari più carburante.

Vorremmo contribuire a sostenere Ari con una raccolta fondi per la sua operazione di salvataggio della barca, poiché ogni aiuto che riceve potrebbe sbloccare altre opzioni per accelerare il suo ritorno a un porto sicuro. È ovviamente troppo lontano per considerare un rimorchio, ma potrebbe diventare necessario organizzare privatamente la consegna privata di gasolio alla sua barca ed Ari dovrà certamente sostenere molti costi per affrontare le conseguenze del suo disalberamento. È

possibile contribuire direttamente attraverso la pagina dell'evento all'indirizzo <https://globalsolochallenge.com/product/ari-kansakoski-fundraiser/>

RACCOLTA FONDI PER AIUTARE ARI - Vorremmo inoltre incoraggiare qualsiasi nave da pesca o commerciale che si trovasse nelle vicinanze nel prossimo futuro a mettersi in contatto, nel caso possano offrire assistenza fornendo ad Ari ulteriore carburante. L'ultima posizione di Ari su ZEROchallenge può essere monitorata sul tracker del Global Solo Challenge all'indirizzo <https://globalsolochallenge.com/it/tracker/> (da PC, o con l'app YB Races da Mobile) o sulla sua personale pagina di tracking Predict Wind all'indirizzo <https://forecast.predictwind.com/tracking/display/Zerochallenge/>

LA CLASSIFICA DEI TOP-10 IN BASE ALLA PREVISIONE DI ARRIVO - Come noto, la GSC ha previsto partenze scaglionate e stilerà una classifica finale in base agli arrivi in reale. Questa classifica al momento in funzione del tempo stimato di arrivo. Riccardo Tosetto e Andrea Kura, quarto e quinto al momento, sono previsti al traguardo per la metà di marzo 2024.

Classifica Top 10											
Show	Rank	Boat	Skipper	Start Date	Last Update	OTP	Social	YRS	Est. Finish	Time Diff.	Max Diff.
10	1	Mosjøen	Philippe Delmasse	20/03/2023 11:00	21/03/2023 18:00	5,095	14,351	7,40	18/03/2023 03:37	+ 106:00:00	+ 3008:30 88,97
10	2	ENI 38	Ari Kansakoski	20/03/2023 11:00	21/03/2023 18:00	5,095	14,351	7,40	18/03/2023 03:37	+ 106:00:00	+ 3007:30 1,77
10	3	Shayard Dreaming	Konnie Simpson	20/03/2023 06:00	21/03/2023 06:00	13,203	12,430	6,30	02/04/2023 14:45	+ 136:11:32	+ 3007:30
10	4	Oscorner	Riccardo Tosetto	20/03/2023 06:00	21/03/2023 06:00	14,261	11,443	7,60	14/03/2023 20:35	+ 496:16:37	+ 4985:30 8,40
10	5	Yacht 2000	Andrea Kura	20/03/2023 06:00	21/03/2023 06:00	13,203	12,430	6,30	02/04/2023 14:45	+ 136:11:32	+ 4985:30 8,40
10	6	Karen 3 - Univasor	François Guichet	20/03/2023 06:00	21/03/2023 06:00	14,639	10,836	7,30	18/03/2023 13:20	+ 350:08:37	+ 5344:10 15,79
10	7	Katka Mudi	David Linger	20/03/2023 06:00	21/03/2023 06:00	15,244	16,512	6,90	28/03/2023 07:35	+ 390:03:14	+ 5694:40 0,10
10	8	Elan 450 Multif	Philippe Delmasse	21/03/2023 06:00	21/03/2023 06:00	15,244	16,512	6,90	28/03/2023 07:35	+ 390:03:14	+ 5694:40 0,10
10	9	Invernia	William Macdonald	21/03/2023 11:00	21/03/2023 06:00	16,108	10,887	6,10	08/04/2023 02:20	+ 406:22:03	+ 5162:30 1,57
10	10	ZEROCchallenge	Ari Kansakoski	21/03/2023 11:00	21/03/2023 18:00	16,574	10,887	6,30	08/04/2023 13:10	+ 719:00:00	+ 719:00



TULOSPALVELU: Miten alueellasi äänestettiin? Tästä pääset HS:n tulospalveluun

Urheilu | Purjehdus

Suomalaisen yksinpurjehtijan masto katkesi Intian valtamerellä

Global Solo Challenge -kisan osallistuva Ari Känsäkoski on joutunut pulaan kaukana kuvasta maasta.



Ari Känsäkoski arkistokuvassa. KUVA: HANDOUT

Mikko Knuutila

22.12.2023 23:44

SUOMALAINEN yksinpurjehtija Ari Känsäkoski koki kovia perjantaina.

Global Solo Challenge -kilpailuun osallistuvan Känsäkosken, 53, veneestä katkesi masto Intian valtamerellä.

"Jokin pienempi saderintama tuli niskaan isolla rullaavalla aallolla ja melkein 20 solmun tuulella. Otin myrskypurjeenkin pois, mutta sekään ei auttanut ja masto lähti pumppaamaan isoissa aalloissa ja katkesi", Känsäkoski kertoi tiedotteessa.

Känsäkoski on kaukana kuivalta maalta. Onnettomuuspaikalta on yli tuhat merimailia Madagaskariin, yli 1300 merimailia Kapkaupunkiin ja yli 3 000 merimailia Australiaan. Yksi merimaili vastaa 1,852 kilometriä.

Tiedotteen mukaan Känsäkoski ei loukkaantunut turmassa eikä hänellä ole akuuttia hätää. Hän on saanut nostettua ja kiinnitettyä katkenneen maston turvallisesti veneen kannelle.

Seuraavien päivien aikana Känsäkoski aikoo rakentaa hätärinkin, jonka avulla venettä voi vielä purjehtia. Hän aikoo myös suunnitella reitin suojasatamaan yhdessä maissa toimivan tiiminsä kanssa.

Myös Global Solo Challenge -kilpailun järjestäjät ja paikalliset meripelastusviranomaiset seuraavat tilannetta.

GLOBAL Solo Challenge käynnistyi lokakuussa Espanjan A Corunasta. Känsäkosken tavoitteena oli purjehtia maailman ympäri 130-150 päiväässä.

Hän purjehtii Fuji-nimisellä yksimastoisella Class 40 -luokan veneellä, joka on 12,19 metriä pitkä ja 4,30 metriä leveä. Veneen syväys on 3 metriä.



23.12.2023 08:41



Yksinpurjehtija Ari Känsäkosken masto katkesi

Suomalainen yksinpurjehtija **Ari Känsäkoski** joutui hankalaan tilanteeseen Intian valtamerellä, kun hänen veneensä masto katkesi noin 1 000 merimailia Madagaskarin eteläpuolella. Känsäkoski kilpaillee lokakuussa alkaneessa Global Solo Challenge -kilpailussa. Hänen alkuperäisenä tavoitteenaan oli kiertää maailma 130-150 päivässä.

Perjantaina Känsäkosken Class 40-tyypistä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vanti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Känsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akuttaia hätätilanetta. Katkennut masto on kiinnitetynä veneen kannelle.

– Jokin pienempi saderintama tuli niskaan isolla rullaavalla aallolla ja melkein 20 solmun tuulella. Otin myrskypurjeenkin pois, mutta sekään ei auttanut, ja masto lähti pumppaamaan isoissa aaloissa ja katkesi. Se putosi siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Känsäkoski kuvaili tiedotteessa.

Tiedotteen mukaan Känsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivan suojsatamaan. Suomalaispurjehtija on kaukana valtamerellä, sillä Kapkaupunki oli perjantaina matkaa yli 1 300 merimailia ja Australian länsirannikolle yli 3 000 merimailia. Yksi merimaili vastaa 1 852 metriä.

Kilpailun järjestävä organisaatio ja paikalliset meripelastukseen vastuuviranomaiset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Känsäkosken tilanteesta.

STT Urheilu

Tuoreimmat

18:52

Koripallo

Susijengi aloittaa EM-karsinnat kisoihin, joissa sillä on jo palkka – helmikuussa vastassa kivikova Serbia ja mielenkiintoinen Tanska

18:00

Urheilu

Pekka Holopaisen kolumni: Nuori norjalaisihihtääjä tuli, näki ja voitti – sitten tapahtui jotain, mitä ei ole toteksi uskoa

16:00

Yleisurheilu

Maratonin nuoren ME-miehen kuolemassa synkkää symboliikkaa – ‘Automatkan mittä olisi ollut 42 kilometriä’

15:22

Paini

Arvi Savolainen EM-painien suomalaisvoivona – Yli-Hannuksela ja Mäenpää taipuvat

13:57

Mäkihyppy

Suomen mäkinaisilla tyyly kohtalo – väistyvät miesten tieltä Lahdessa

12:44

Jalkapallo

Palloiluhti käsitteili erotuomariskandaalia – merkittävä tuomaripomo vaihtoon

10:30

Hiihto

Aino-Kaisa Saarinen ei voi käsittää suomalaisihihtääjän toimintaa: “Miten voi käydä tuollainen moka?”

8:32

Amerikkalainen jalkapallo

Musikkin supertähti Taylor Swift lensi lähes 10 000 kilometriä Super Bowliin – voitonsuukot nousivat otsikoihin maailmalla



Onnettomuudet

Huthikapinallisia kiertäävä rahti-matkustajalaiva pelasti yksinpurjehtijan Intian valtamerellä

Suomalaisvarustamo Finnlinesin uusi Finncanopus kiertää Afrikan manterta turvallisuusyistä matkalla Kiinasta Naantaliin.

Kuuntele juttu 2:22



Yksinpurjehtija Ari Känsäkoski taistelee katkenneen maston kanssa Intian valtamerellä. Kuva: Finnlines

MINNA ROSVALL

13.1.10:53

Jaa

Suomalainen yksinpurjehtija Ari Känsäkoski oli pulassa Intian valtamerellä. Hänen veneensä masto oli katkennut jo 22. joulukuuta 2023 myrskyn seurauksena.

Apua hän sai yllättäen samalla alueella ajavalta Finnlinesin uudelta aluksesta. Tarina kerrotaan Finnlinesin blogisivulla, joka seuraa aluksen matkaa Kiinasta Naantaliin, josta se aloittaa liikennöinnin Suomen ja Ruotsin välillä.

Onnettomuuspaikalta oli tuhat merimailia, eli parituhatta kilometriä, Madagaskariin, ja tuhatkolmesataa merimailia Kapkaupunkiin.

Global Solo Challenge -kilpailun osallistuva Känsäkoski oli nähty uutisen Finncanopuksen reitistä ja oli yhteydessä aikaisemmin tapaamaansa Finnlinesin Timo Vanhalaan.

Känsäkosken Fuji-vene oli aiemmin kuljetettu syksyllä 2023 Suomesta Bilbaoon Finnlinesin Finnco II -roro-rahtilaivalla.



Yksinpurjehtija Ari Känsäkoski hoksasi, että Suomeen ajettava alus on samoilla vesillä. Kuva: Ari Känsäkoski

Evästä ja polttoainetta köyden avulla veneeseen

Purjehtija Ari Känsäkoski rakensi veneeseen niin sanotun hätärikkin. Hän pystyi käyttämään jäljelle jääneitä ehhjä purjeita. Hän sai japanilaiselta kalastusaluksesta meridesiliä, mutta tarvitsi veneensä koneeseen tavallista dieseliä.

Tarvikkeet ja polttoaine siirrettiin Känsäkosken veneeseen kastiliinojen avulla. Känsäkoski sai blogikirjoituksen mukaan muun muassa pannukakkua, jota tarjoiltiin laivalla torstaipäivän kunniaksi.

Purjevene ja suuren rahti-matkustajalaivan kohtaaminen ei ollut kuitenkaan aivan helppoa. Finncanopuksen päällikkö **Jyrki Repo** oli yhteydessä Ari Känsäkosken VHF-radion avulla.

– Virtausta keulasta perään oli vielä huomattavasti, ja ajottainen maininki teki lähestymisestä haastavaa. Muutaman yrityksen jälkeen pääsin turvallisesti riittävän lähelle, ja heittoliina saatini Fujiin. Pikaisen kiristyksen jälkeen kanistereita päästiin laskemaan heittoliinaan Jyrkin pitäessä Finncanopusta hitaassa liikkeessä, sivuttain tuulta kohti, kertoo Känsäkoski operaation jälkeen.

Keittiön tulaiset hän kävi poimimassa myöhemmin merestä kyytiin.



mtv
UUTISET

LIVE

ETUSIVU UUTISET URHEILU LIFESTYLE VIIHDE VIDEOT

Suomalainen yksinpurjehtija hurjassa tilanteessa Intian valtamerellä



Suomalaispurjehtija Ari Känsäkosken veneen masto katkesi Intian valtamerellä. Kuvituskuva.
/ALL OVER PRESS

JULKAISTU 23.12.2023 10:41

MTV URHEILU – STT

Suomalainen yksinpurjehtija Ari Känsäkoski joutui hankalaan tilanteeseen Intian valtamerellä, kun hänen veneensä masto katkesi noin 1 000 merimailia Madagaskarin eteläpuolella. Känsäkoski kilpaillee lokakuussa alkaneessa Global Solo Challenge -kilpailussa. Hänen alkuperäisenä tavoitteenaan oli kiertää maailma 130–150 päivässä.

Perjantaina Känsäkosken Class 40-tyypistä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vanti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Känsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akutta hätilannetta. Katkennut masto on kiinnitettyvä veneen kannelle.

– Jokin pienempi saderintama tuli niskaan isolla rullaavalla aallolla ja melkein 20 solmun tuulella. Otin myrskypurjeenkin pois, mutta sekään ei auttanut, ja masto lähti pumpaamaan isoissa aalloissa ja katkesi. Se putosi siisti paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Känsäkoski kuvaili tiedotteessa.

Tiedotteen mukaan Känsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivan suojsatamaan. Suomalaispurjehtija on kauana valtamerellä, sillä Kapkaupunkiin oli perjantaina matkaa yli 1 300 merimailia ja Australian länsirannikolle yli 3 000 merimailia. Yksi merimaili vastaa 1 852 metriä.

Kilpailun järjestävä organisaatio ja paikalliset meripelastuslaitokset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Känsäkosken tilanteesta.

Lue lisää aiheesta:

PURJEHDUS URHEILU



Kokkolan vesiltä maailman merille – yksinpurjehtija Ari Känsäkoski kohtasi vaikeuksia Intian valtamerellä

Tapio Lehtinen
Keskipohjanmaa

Pe 29.12.2023 klo 18:00



KUUNTELE



Kokkolasta kotoisin oleva purjehtija Ari Känsäkoski purjehtii Gamlakarleby Segelföreningen lipun alla Global Solo Challenge -kisassa. Kuva: Emmi Hakala

Viime päivinä suomalaismediassa on raportoitu yksinpurjehtija Ari Känsäkosken kohtaamista vaikeuksista Global Solo Challenge – purjehduskisassa Intian valtamerellä. Viime perjantaina kilpailuveneen masto katkesi kesken purjehdusen, ja nyt Känsäkoski etenee kohti suolasatamaa.



Yksinpurjehtija Ari Känsäkoski joutui pulaan Intian valtamerellä – masto katkesi isossa aallokossa

STT

23.12.2023 8:39

Kuuntele



Suomalainen yksinpurjehtija Ari Känsäkoski joutui hankalaan tilanteeseen Intian valtamerellä, kun hänen veneensä masto katkesi noin 1 000 merimailia Madagaskarin eteläpuolella. Känsäkoski kilpaillee lokakuussa alkaneessa Global Solo Challenge -kilpailussa. Hänen alkuperäisenä tavoitteenaan oli kiertää maailma 130–150 päivässä.

Perjantaina Känsäkosken Class 40-tyyppisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vanti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Känsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akuuttia hätätillannetta. Katkennut masto on kiinnitetynä veneen kannelle.

– Jokin pienempi saderintama tuli niskaan isolla rullaavalla aallolla ja melkein 20 solmun tuullella. Otin myrskypurjeenkin pois, mutta sekään ei auttanut, ja masto lähti pumppaamaan isoissa aalloissa ja katkesi. Se putosi siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Känsäkoski kuvaili tiedotteessa.

MAINOS - SISÄLTÖ JATKUU ALLA

MAINOS PÄÄTTYY

Tiedotteen mukaan Känsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivan suojaamatamaan. Suomalaispurjehtija on kaukana valtamerellä, sillä Kapkaupunkiin oli perjantaina matkaa yli 1 300 merimailia ja Australian länsirannikolle yli 3 000 merimailia. Yksi merimaili vastaa 1 852 metriä.

Kilpailun järjestävä organisaatio ja paikalliset meripelastukseen vastuuviranomaiset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Känsäkosken tilanteesta.



Amatörkappseglaren Ari Känsäkoski siktar på Global Solo Challenge



June 02 @ 18:00 Foto: Emmi Hakala

Amatörkappseglaren Ari Känsäkoski siktar på Global Solo Challenge. Han gör det i samarbete med Raymarine. Här följer ett pressmeddelande.

En finsk seglars livslånga dröm om att segla ensam runt världen kommer att drivas av elektronik från Raymarine under den ansträngande kappseglingen Global Solo Challenge. Som en del av sin egen ZEROchallenge planerar Ari Känsäkoski att genomföra seglingen på 26 000 nautiska mil utan att bränna en droppe fossilt bränsle.

I oktober ska Ari korsa startlinjen utanför A Coruña i Spanien, på en rutt som slingrar sig nedför Atlanten och sedan svänger österut för att passera världens tre stora uddar: Godahoppsudden, Cape Leeuwin och Kap Horn. Hans båt är en av sex båtar i klass 40 som deltar och kommer att vara utrustad med ett navigationssystem från Raymarine.

Gregoire Outters, General Manager på Raymarine, säger: "Vi är stolta över att vara sponsor för detta evenemang och förse kappseglarna med utrustningen de behöver för sin världsomsegling. Navigation ombord och system för situationsmedvetenhet är en integrerad del av dagens offshoresegling och kappsegling. Vi tillhandahåller lösningar designade och testade för att möta seglars behov oavsett om de seglar längs kusten eller korsar oceaner."



Foto: Emmi Hakala

I samarbetet med Raymarine kommer Ari att använda den senaste kartplottern Axiom+ som är fullt integrerad med Quantum 2 radar, välkända Raymarine Evolution autopiloter, AIS700 klass B-mottagare och den marina routern YachtSense Link 4G. En serie instrument och givare gör systemet fullständigt. Enligt Ari var valet av Raymarine ett enkelt beslut.

"Raymarines utrustning är superrobust – och känd för det. Den ursprungliga Raymarine-elektroniken, installerad 2007 fanns ombord när jag köpte båten och den fungerade fortfarande perfekt. Även som datorproffs vill jag fortfarande att systemen ska vara så enkla som möjligt och med Raymarine behöver du knappt användarhandboken. Installationen är plug and play."

Utöver Raymarine-utrustningen kommer det att finnas mycket lite ny utrustning ombord, eftersom Ari siktar på att fullfölja kappseglingen utan att generera några koldioxidutsläpp.

Ari förklrar: "Jag både undervisar i och konsulterar om ekologisk arkitektur. Det ligger mig väldigt varmt om hjärtat eftersom hela det här ekologiska sättet att göra saker på är en del av idén med kappseglingen också. Det är ett livsstilsprojekt för mig. Ett av de övergripande målen är att klara seglingen med noll koldioxid – bara med förnybar energi. Det är också ett mycket hållbart format, eftersom det syftar till att få äldre generationers kappsegelbåtar till startlinjen igen."



Ari har sett fram emot denna kappsegling sedan han köpte båten, och hållit sina seglingskunskaper finslipade med ett kraftfullt program med kappsegling i Finland, Baltikum och på öppet hav. Han säger att båten i sig är mer inställt för kappsegling enligt IRC-reglerna och han har varit tvungen att göra några justeringar för att göra henne redo för Global Solo Challenge. Han har också lagt till ytterligare tre kubikmeter skum vid fören för att öka flytkraften och förbättrat rören för vattenballastsystemet

Men i de flesta avseenden var båten redo för utmaningen, efter att ha byggts för kappsegling till havs för klass 40-båtar.

Själva kappseglingen följer en så kallad jaktstart, där båtarna startar efter varandra med tidsskillnad efter hur snabbt de är klassade. De måste sedan försöka köra om de ledande båtarna, eftersom den ordning i vilken de passerar mållinjen avgör slutresultatet. Aris båt har högst prestanda i Super Zero-gruppen, så han startar hela fem veckor efter de längsammaste båtarna. Det ställer honom mot nästan hela flottan i en spännande jakt.



Foto: Emmi Hakala

Han är inte orolig över tanken på mer än 120 dagar av total ensamhet till havs. "Det är en annan känsla när man är där ensam och med naturen. Det är en riktigt stark känsla. Som skeppare är det ett ansvar att segla med andra. Ensam kan du koncentrera dig på vad du känner till", säger Ari.

Som en påminnelse om de många vänner som har hjälpt Ari att förbereda sig inför kappseglingen ska Ari se till att de signerar båten. Utöver det finns det två saker som Ari bara måste ha med sig för att klara seglingen. "Som seglare är jag lite vidskeplig, så jag kommer att ha en amulett", säger han. "Och jag kan inte leva utan finsk färskost. Jag är superorolig över det!"

"Ari har ända sedan barndomen haft ambitionen att segla runt planeten och visar genom detta vad beslutsamhet kan åstadkomma. Hans uppdrag att göra det utan att generera några koldioxidutsläpp är en verlig inspiration. Vi är mycket glada över att stödja hans Global Solo Challenge-kampanj och välkomnar honom som Raymarine-ambassadör", avslutar Gregoire Outters.

Mer information om The Global Solo Challenge finns på globalsolochallenge.com.

Tällainen on Ari Känsäkosken huima selviytymistarina Intian valtamerellä: "Olot olivat hurjat"

Purjehdus | Ari Känsäkoski joutui merihätään kaukana Intian valtamerellä, kun masto murtui veteen. Hätäpurjeet ja laivojen apu saattelivat hänet takaisin ihmisten ilmoille.



Kokemistaan vaikusista huolimatta Ari Känsäkoski suunnittelee jo uutta maailmanypäripurjehdusta. Kuva: Outi Pyhärenta / HS

Kuuntele juttu

Ari Pusa HS
16.7. 17:00 | Päivitetty 16.7. 20:16

ARI KÄNSÄKOSKI ajatteli lähtevänsä suurelle meriseikkailulle purjehtimaan yksin maapallon ympäri.

Siiä tulikin varsinaisen seikkailu, muttei sellainen kuin 54-vuotias loviisalainen oli ajatellut.

Känsäkoski koki vakavan takaisun Global Solo Challenge -kilpailussa, kun hänen Class40-luokan purjeveneensä masto murtui 22. joulukuuta Intian valtamerellä.

Luetuimmat

- HS:n tiedot | Ministeri Tuppuraista varoitteli kahdesti lentokenttäyhtiön taustoista – "En muista"

- Harrastukset | 18-vuotiasta keppihievosurheilijaa heikkutetaan maailmalla, mutta heitellään Suomessa kivillä
 -

Siihen asti Espanjasta lokakuussa alkanut purjehtuksen nopeuskilpailu oli mennyt hyvin. Känsäkoski purjehti luokassaan kärkijoukossa.

Masto kaatui veteen kovassa aallokossa Illes Grozetiin pohjoispuolella, keskellä eteläistä Intian valtamerta.

Känsäkoski oli selviydyttävä jäljellä olevalla 240 litran polttoainemäärellä lähimpään satamiin Etelä-Afrikan Durbanin tai La Réunionin saarelle. Käytännössä ajaminen moottorilla tuhansien merimailien pähän oli mahdotonta.

"Ilman dieselä tai hätärikää vene olisi ollut pakko hylätä ja pelastautua itse johonkin laivaan", Suomeen vihdoin onnellisesti palannut Känsäkoski sanooo.

KOKENEENA merenkävijänä ja purjehtijana Känsäkoski alkoi rakentaa merellä hätärikijärjestelmää. Sen avulla hän voisi jatkaa matkankehoa hitaasti pienten myrskypurjeiden avulla.

Kovassa aallokossa murtunut masto jäi kuitenkin veneen alle. Vedessä oli myös niin paljon köysiä, ettei konetta voinut käynnistää. Vene olisi saatava käännytämään.

Maston nostaminen merestä kesti kaksois päivää. Väillä Känsäkoski otti veneen sisällä nokkaunet.



Ari Känsäkoski veneensä kannella. Vieressä oikealla merellä katkennut masto. Kuva: Outi Pyhäraanta / HS

Kun sää parani, vene kääntyi, ja Känsäkoski sai vinssattua 19-metrisen maston osat kiinni veneen kylkeen.

Vinssamisesta on vieläkin muistona pienet lommot Känsäkosken Fujinimisen veneen kyljessä.

Tämän jälkeen Känsäkoski alkoi jännittää, miten moottori kestää ja mihin asti polttoaine riittää. Kolmen päivän ajamisen jälkeen polttoainetta oli jäljellä enää 120 litraa.

"Suurin jännityksen aihe oli, miten pääsen pois kovien länsituulten alueelta ja Agulhasinvirrasta."

Agulhasinvirta on kapea ja voimakas merivirta lounaisessa Intian valtameressä.

PÄINVASTOIN kuin esimerkiksi **Tapio Lehtisen** retrokilpailuissa maapallon ympäri, sai Känsäkoski käyttää nykyäikaisia apuvälineitä, kuten navigointi- ja yhteydenpitojärjestelmiä.

Facebookin kautta Känsäkoski lähetti englanninkielisen viestin, että "nyt tarvittaisiin dieseliä".

Kuin ihmseen kaupalla La Réunion meripelastus oli löytänyt viestin ja välitti sen kansainväliseen meripelastusportaaliin.

"Olot olivat hurjat. Kun olin aallonpohjassa, en nähty koko laivaa."

Sielä viestin nappasi Japanin meripelastus, joka lähetti paikalle 65 merimailin (120 kilometriä) päässä olleen syvänmeren kalastusalukseen Tomi Maru No.58:n.

Sachio Hagiyan komentama alus ja Känsäkoski tapasivat Eteläisellä valtamerellä 30 solmun tuulessa. Kalastusaluksesta alettiin siirtää kellovalla köydellä polttoainetta 20 litran kanistereissa Känsäkosken veneeseen.

"Olot olivat hurjat. Kun olin aallonpohjassa, en nähty koko laivaa", Känsäkoski kertoo.

KAIKKIAAN kanistereissa siirrettiin operaatiossa 240 litraa dieselijä, joka oli vääränlaista. Känsäkosken taustatiimi laski Suomessa, että polttoaineeseen pitää saada kahden prosentin laimennus.

Tätä varten kalastusalus lähetti Känsäkoskelle kevytöljyä ja kerosiinia.

"Laimensin polttoainetta ja se toimi. Kanisterit alkoivat kuitenkin loppua, ja minun piti kierrättää niitä takaisin alukseen. Japanilainen merimies pyydysti kanisterit kyttiin heittokoukulla ja sain taas täydennystä."

Kun japanilaisalus poistui paikalta, Känsäkosken moottorin suuttimet tukkeutuivat epäpuhtauksista. Puhdistaminen vei jälleen aikansa.

Moottorilla nilkuttaen ja hätärikillä purjehtien hän pääsi noin 300 merimailin (555 kilometriä) päähän Durbanista Etelä-Afrikan itärannikolla.

Noin viikkoa ennen pääsyä Durbaaniin Känsäkoski luki Starlinkillä uutisen Finnlinesin uudesta Fincanopus laivasta.

Finnlinesin varustamolla Kiinassa rakennettu Finncanopus oli neitsytmatkallaan kohti Suomea. Punaisenmeren kruisin takia alus oli kiertämässä Afrikkaa Hyväntoivonniemen kautta ja kulki melkein kohti Känsäkosken Fuji-venettä.

Japanilaisten diesel alkoi olla käytetty ja pienet purjeet veivät venettä väärään suuntaan.



Global Solo Challenge -yksinpurjehduskisan osallistuneen Ari Känsäkosken veneen sähköä tuottavat vestiturbinit. Kuva: Outi Pyhäraanta / HS

JÄLEEN Känsäkoskella oli tuuria.

Känsäkoski sai yhteyden Finnlinesiin ja tiedusteli mahdollisuutta puhtaan dieselin toimittamiseen. Tähän suostuttiin nopeasti.

Suomessa purjehtijaa avustanut **Sampo Valjus** reitti Känsäkoskelle ja FinnCanopusille oikeat tulokulmat ja suunnat.

"Odottelin tapaamispaialla vain puolisen tuntia, kun jo näin aluksen. Oli iso helpotus, kun sain puhdasta dieseliä", Känsäkoski kiiteelee.

Yllättykseen Känsäkoski sai vielä leipää, tuoreita pannukakkuja ja hilhoa.

"Toisessa lähetyksessä tuli vielä olutta, mutta paketti hajosi. Etsin sitä vielä turhaan mereltä", Känsäkoski naurahtaa.



Ari Känsäkoski veneessään nukkumapaikallaan, josta hän pystyi samalla ohjaamaan venettä.
Kuva: Outi Pyhäraanta / HS

PÄÄSTYÄÄN 1600 merimailin, lähes 3 000 kilometrin päästä maston katkeamispaijalta vain 8,3 mailin päähän Durbanin satamasta Känsäkoski joutui pyytämään ensi kertaa virallisesti apua.

"Viimeinen niitti oli, kun moottorista kuului hirveä räpärys. Se piti sammuttaa. Nokkahihna oli revennyt, eikä sitä voi korjata merellä."

Känsäkoski hinattiin satamaan, jonka hän melkein pääsi 26 päivää erilaisilla hätävirityksillä.

Durbanissa Känsäkoski yritti hankkia uutta mastoa ja pohti, voisiko hän purjehtia vastatuuleen Hyväntoivonniemen kautta takaisin Eurooppaan. Aikataulusystä se ei ollut mahdollista.

Vene laivattiin Durbanista Hampuriin, jossa se varustettiin uudestaan hätärikillä. Tämän jälkeen Känsäkoski purjehti Itämeren yli Helsinkiin.



Global Solo Challenge -yksinpurjehduskisassa osallistunut Ari Känsäkoski veneessään Kanavarannassa Helsingissä. Kuva: Outi Pyhäraanta / HS

VENEEN varustelun Känsäkoski aloitti jo vuonna 2014. Kilpailun 10 000 euroa osallistumismaksua hän pitää muihin vastaaviin purjehduksiin verrattuna halpana.

"Varustin venettä tähän kisaan vuodesta 2015 asti eli hiljalleen. Olen laittanut likoon kaiken, ja sitten on joitain pieniä sponsoreita. Varustepuolella niillä on iso merkitys. Finnlinesin rahti on iso juttu."

Sisustusarkkitehdin koulutuksen saanut Känsäkoski palaa elokuussa takaisin siviilitöihinsä yhden hengen konsulttitoimistoonsa, kunnes meri vetää jälleen puoleensa.

Vuonna 2027 hän aikoo osallistua samalla veneellä seuraavaan Global Solo Challenge -kilpailuun.

"Olen purjehtinut kilpaa kaksitoistavuotiaasta alkaen. Ei leikkiä voi tähän takaiskuun lopettaa."

Oikaisu 16.7. kello 20.15: Korjattu Sampsa Valjus Sampo Valjukseksi.



Ari Känsäkoski rakensi merellä kuvassa näkyvän hätärikin ja varusti siihen pienet myrskypurjeet. "Hätäriki pitäisi määrästä pakolliseksi yksinpurjehduskisojen säännöissä." Kuva: Outi Pyhäraanta / HS



Browsing the "Ari Känsäkoski" Tag

Feature

Mission complete to Durban

January 15th, 2024

by Marco Nannini, Global Solo Challenge For Global Solo Challenge competitor, Ari Känsäkoski's ordeal started with the dismasting on December

News

Refueling in the Indian Ocean

December 28th, 2023

After dismasting on the night between December 21 and 22, Global Solo Challenge competitor Ari Känsäkoski has had to weigh

News

Dismasted in Global Solo Challenge

December 26th, 2023

It was during the night between December 21 and 22 of the Global Solo Challenge occurred when Ari Känsäkoski (FIN)

Feature

Solo sailors: ice in their veins

August 18th, 2023

The inaugural Global Solo Challenge 2023-24 seeks to be a budget-friendly solo, non-stop race around the world. For boats from

Marine News

DECEMBER 27, 2023

Global Solo Challenge: Dismasting in the remote Indian Ocean



Text By Marco Nannini / Global Solo Challenge

Image: Ari Känsäkoski - ZERO Challenge @Ari Känsäkoski

This past week at the Global Solo Challenge was meant to be just one of celebrations with skippers trying their best to enjoy their Christmas at sea. Hidden presents, special treats and phone calls with their loved ones made the festive day feel a little less lonely in the vastness of the Indian and Pacific oceans. However, this joyous moment was somewhat shadowed by thoughts that went to fellow skipper Ari Känsäkoski who was certainly not having the best time of his life.

On the night between the 21st and 22nd December, on board ZEROchallenge, Ari Känsäkoski was shocked to see that one of the lower diagonal shrouds, the D1, had broken, with the lower pressed head shearing off at the tip-cup, despite an all rigging inspection just before the Global Solo Challenge. Ari immediately lowered all sails hoping to be able to secure the mast at first light and even, perhaps, manage a makeshift Dyneema replacement D1 to allow him to sail on to Australia.

However a squally front was headed his way and despite winds of just around 20 knots the boat under bare poles rolled violently enough to cause the unsupported mast to break in half in the depth of night. Ari was sailing in an area of the Indian Ocean, just north of the Crozet Islands which is affected by a strong flow of the countercurrent of Agulhas which can cause the sea state to be far worse than it would normally be for any given wind strength.

The deck-stepped mast buckled in half breaking just above the first set of spreaders. Fortunately Ari was not injured and there was no damage to the hull. Ari then proceeded to secure the mast against the boat during the night to ensure it could not cause a waterway by hitting the hull in the rolling waves. When daylight came he passed on to assessing the situation and determined that he did not require assistance. He deemed that neither him nor the boat were under immediate danger and that by having preserved all sections of the mast and the boom on the boat he could work on building a jury rig.

MRCC Finland (as the country of the boat's flag) and MRCC Reunion were informed of the events and have since been in constant contact to monitor the situation with the skipper. As organisers, we have made ourselves available as a bridge for any information that needs to be exchanged between Ari and MRCC and or any other party that may become involved in the difficult task of making sure Ari can safely reach a port.

At the time of the accident Ari was more than 1000 nautical miles south of Madagascar, 1600 miles from Cape Town and over 3000 miles from Western Australia. The Crozet Islands were around 300 miles to his south but after discussion with MRCC reunion Ari opted not to head south as the main island, l'Île de la Possession, offers little more than a bay for anchorage. Ari did not require medical assistance and reaching the island would not have improved his situation much and would have forced him to sail further away from Africa.

The immediate problem for Ari was to raise and secure the section of the mast hanging off the side of the boat which became submerged at every roll making it impossible for Ari to consider motoring, especially given the sea state. Using a spinnaker whisker pole he managed to winch up and secure the mast onto the boat and start his engine.

The Agulhas countercurrent however caused more than just some confused seas, it was flowing at over three knots from the North West, exactly where Ari wanted to go. Ari therefore set course at 90 degrees to the current and took over 2 days to cross what in fact is a 50 miles wide river of hot water running against him in the middle of nowhere.

By Christmas eve Ari had gotten through the worst of the countercurrent and had managed to hoist a small sail onto his whisker pole whilst considering options for hoisting further canvas. By boxing day Ari was out of the countercurrent and had reached a favourable eddy to the north but was preparing for the passage of a depression which due to bring him up to 30 knots of wind from the north. However, by the evening of the 27th both the warm and cold fronts should go through bringing southwesterly and even southerly winds to help Ari make way to the north.

Ari will have to try not to lose any ground in the northerly winds between the 26th and 27th, especially making sure he is not blown back in the Agulhas countercurrent. He may resort to using a sail in the water as a sea anchor hoping that the northerly eddy he is currently within will prevent him from drifting too far south with the wind.

After the cold front Ari will have to try to make the most of the south westerly and southerly winds to go as far north as possible. Above approximately 35 degrees south of latitude the prevailing surface currents and winds tend in fact to be favourable to sail towards Cape Town, out of the influence of the low pressure systems to the south that characterise the Roaring Forties. North of the Roaring Forties the route west was part of the Tea Route from the China Sea back to Europe, so it would effectively put Ari in a place where patience and prevailing conditions can be of great help to him.

As we write several other options are being considered including the possibility of further fuel being dropped by passing ships to Ari. MRCC Reunion will broadcast a message to all ships sailing within 150 miles of Ari, explaining the situation and collecting any positive response to the possibility of a fuel drop off. However, he probably needs to gain further mileage to the north as the area he is in now is still below the belt of commercial traffic.

Ari has dealt with the situation so far with a very collected, calm and positive attitude and he has repeatedly wanted to reassure everyone on land that he's absolutely fine, just very far from land and moving very slowly with a huge challenge ahead.

We certainly admire his seamanship and management of the situation, which is far from simple. It looks like, following the short spell of northerly winds between the 26th and 27th, that Ari may have relatively favourable conditions which at least will help him gain him miles and time to find a solution, with a better jury rig and more fuel.

We would like to help support Ari in raising funds towards his salvage operation as any additional help he receives may unlock other options to speed his return to a safe port, he is obviously too far for even considering a tow, but it may become necessary to organise the private delivery of diesel to his boat and he will certainly incur many costs to address the consequences of his dismasting.. You can contribute directly through the event's page at <https://globalsolochallenge.com/product/ari-kansakoski-fundraiser/>

We also wish to encourage any fishing or commercial ships that may cross those waters in the imminent future to get in contact, if they can offer any assistance by providing Ari with more fuel. Ari's latest position on ZEROchallenge can be tracked on the Global Solo Challenge tracker at <https://globalsolochallenge.com/tracking/> (from PC, or with the YB Races App from Mobile) or on his personal Predict Wind tracking page at <https://forecast.predictwind.com/tracking/display/Zerochallenge/>

After the cold front Ari will have to try to make the most of the south westerly and southerly winds to go as far north as possible. Above approximately 35 degrees south of latitude the prevailing surface currents and winds tend in fact to be favourable to sail towards Cape Town, out of the influence of the low pressure systems to the south that characterise the Roaring Forties. North of the Roaring Forties the route west was part of the Tea Route from the China Sea back to Europe, so it would effectively put Ari in a place where patience and prevailing conditions can be of great help to him.

As we write several other options are being considered including the possibility of further fuel being dropped by passing ships to Ari. MRCC Reunion will broadcast a message to all ships sailing within 150 miles of Ari, explaining the situation and collecting any positive response to the possibility of a fuel drop off. However, he probably needs to gain further mileage to the north as the area he is in now is still below the belt of commercial traffic.

Ari has dealt with the situation so far with a very collected, calm and positive attitude and he has repeatedly wanted to reassure everyone on land that he's absolutely fine, just very far from land and moving very slowly with a huge challenge ahead.

We certainly admire his seamanship and management of the situation, which is far from simple. It looks like, following the short spell of northerly winds between the 26th and 27th, that Ari may have relatively favourable conditions which at least will help him gain him miles and time to find a solution, with a better jury rig and more fuel.

We would like to help support Ari in raising funds towards his salvage operation as any additional help he receives may unlock other options to speed his return to a safe port, he is obviously too far for even considering a tow, but it may become necessary to organise the private delivery of diesel to his boat and he will certainly incur many costs to address the consequences of his dismasting.. You can contribute directly through the event's page at <https://globalsolochallenge.com/product/ari-kansakoski-fundraiser/>

We also wish to encourage any fishing or commercial ships that may cross those waters in the imminent future to get in contact, if they can offer any assistance by providing Ari with more fuel. Ari's latest position on ZEROchallenge can be tracked on the Global Solo Challenge tracker at <https://globalsolochallenge.com/tracking/> (from PC, or with the YB Races App from Mobile) or on his personal Predict Wind tracking page at <https://forecast.predictwind.com/tracking/display/Zerochallenge/>



[Etusivu](#) / [Urheilu](#)

Yksinpurjehtija Ari Känsäkoski joutui pulaan Intian valtamerellä – masto katkesi isossa aallokossa

STT

23.12.2023 8:39



Suomalainen yksinpurjehtija Ari Känsäkoski joutui hankalaan tilanteeseen Intian valtamerellä, kun hänen veneensä masto katkesi noin 1 000 merimailia Madagaskarin eteläpuolella. Känsäkoski kilpaillee lokakuussa alkaneessa Global Solo Challenge -kilpailussa. Hänen alkuperäisenä tavoitteenaan oli kiertää maailma 130–150 päiväässä.

Perjantaina Känsäkosken Class 40-tyyppisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vanti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Känsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akuuttia hätätilannetta. Katkennut masto on kiinnitettyvä veneen kannelle.

– Jokin pienempi saderintama tuli niskaan isolla rullaavalla aallolla ja melkein 20 solmun tuullella. Otin myrskypurjeenkin pois, mutta sekään ei auttanut, ja masto lähti pumppaamaan isoissa aalloissa ja katkesi. Se putosi siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Känsäkoski kuvaili tiedotteessa.

Tiedotteen mukaan Känsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivan suojasatamaan.

Suomalaispurjehtija on kaukana valtamerellä, sillä Kapkaupunkiin oli perjantaina matkaa yli 1 300 merimailia ja Australian länsirannikolle yli 3 000 merimailia. Yksi merimaili vastaa 1 852 metriä.

Kilpailun järjestävä organisaatio ja paikalliset meripelastukseen vastuuviranomaiset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Känsäkosken tilanteesta.



12.01.2024 | MEILLÄ TÖSSÄ, MERELLÄ

Avustustehtävä merellä: Finncanopus kohtasi Fuji- purjeveneen

Kova kokemuksen pilkkuinen purjevene kelloi jättiläisimisen matkustaja-rehutilan viereessä. Veneen masto on katkaa. Averonmerellä ja muilla aluksilla, saati masto ole näkyvissä. Kohta purjeveneeseen siirettään kovien avulla pottitoimetta ja erittäin vähän kulttuuria jätkevää.

Mitä onko on kyse?

Maailman meriä seliatessa voi sattua kaikenlaista, jopa odottamattomiaakin kohtaanmia. Suomalaisen Global Solo Challenge -yksinpurjehtija Ari Känsäkosken onni kääntyi, kun hän kohti Intian valtamerellä Finnlinen uusimman ropax-aluksen, Finncanopuksen. Känsäkoski tarvitsi pottitoainetta ja tarvikeita. Finncanopuksella ryhdyttiin valmistelemaan pikaoperaatiota.

Onnettomuus Intian valtamerellä

Joulukuun 22. päivä, vuonna 2023, yksinpurjehtija Ari Känsäkoski joutui rajuun kelini Fuji-purjeveneellään. Veneen masto katkesi, mutta kippari selvisi tärskystä, eikä akuttiä häitä ollut.

Yksin merellä täytyy olla neuvokas. Känsäkoski rakensi veneeseen niin sanotun hotarikin, eli hän pystyi käyttämään jäljelle jääneitä ehijä purjeita joten kuten. Lisäksi hän sai japanilaiselta kalastusaluksesta meridiisel-pottitoainetta, joka ei kuitenkaan ollut ihan parasta menovettä Fuji-purjeveneen koneelle, ja Känsäkoski kaipasikin tavallista dieselä.

Mistähan dieselä salsi keskellä Intian valtamerta? Horisontissa kun harvoin näkyi toisia aluksia.

Operaatio pannukakku

Uskomattominta Finncanopuksen ja Fuji-purjeveneen kohtaamisessa oli puhdas sattuma. Finncanopuksen edes pitänyt olla täällä pään maailmaa! Lisäksi välimatkat merellä ovat pitkiä. Jotain valtamerten mittasuhdesta kertoo Känsäkosken joulukuun onnettomuuspalkka, josta oli tuhat merimailaa, eli parihatta kilometriä, Madagaskarin ja tuhakolmeesta maapalkkapuunkin. Tukijoukot tai lähin satama olivat siis kaukana.

Känsäkoski oli similtelyt merellä rikkialleen veneen ja väärältäisen pottosaineen kanssa parikymmentä päivää. Vaihtoehtoja suunnitellessaan Känsäkoski näki uutisen Finncanopuksen reitistä, jolloin mies oli heti yhteydessä Finnlinille aikaisemmin tapaamansa Timo Vanhalaisa. Pyörät alkoiivat pyörilä. Tottakai Finncanopuksen auttajaksi!

Etelä-Afrikan Durbanin matkalla ollut Finncanopus pääsi avustustehtävään. Käytännössä kohtaamisreitti edes hidastanut supertähtemme matkaa. Toivottu dieselilä Finncanopukselle löyti, minkä lisäksi messissä valmisteltiin eväspakettiä. Koska oli torstai, oli Finncanopuksen messin ruokalista hernekeitto ja pannukakkua, kuten edellisessä postauksessa kerroimmekin.



Ari Känsäkosken kova kokemuksen Class40 Fuji-purjevene kuvattuna Finncanopuksella.



Juuri kauassa sattuneen onnettomuuden jälkeen Känsäkoski sai nostettua katkenneen maston kyytiin.



Avustustehtävän aikana Finncanopuksen päällikkö Jyrki Repo oli yhteydessä Ari Känsäkoskeen VHF-radion avulla.



Eipä unohtaa eväitä! Messissä kettilömedan Peter Palander teki purjehtia Ari Känsäkoskeelle eväleipää ja pakasi lisäksi mukaan tuoretta pannukakkua.



Känsäkoski kova, kovaleikkaava kaveri! Tässä sekoitus toimii operatiivinen varajohtaja. Tässä kuvassa jo paljon enemmän kuin kuvitusti.



Opettaja oli ohi, ja Finnkanopus jatkoi matkaa kohti Durbania, joka on satamakaupunki Etelä-Afrikan itärajan kohdalla. Kuva: Ari Känsäkoski



Finnkanopuksen ja Fuji-purjeveneen kohtauspäikkä ympäryöty. Kuva: MarineTraffic

Purjevenekipparin terveiset avustusoperaation jälkeen

Kohtaamisen jälkeen Finnkanopuksen oli aika jatkaa matkaa kohti Durbania. Ari Känsäkoski järji Fuji-veneelleen tutkimaan avustuspaketiaan. Myöhempin kuulimme Arin terveiset operaatiosta.

- Finnkanopuksen pääliiköö Jyrki Repo ajo Fujiin ympäri tasoltaakseen aallokkoja ja pysähtyi tuulen puulle, jotta pystyin lähestymään luotsiporttia. Virtausta keulasta perään oli vielä huomattavasti, ja ajottainen maininki teki lähestymisestä haastavaa. Muutaman yrityksen jälkeen pääsin turvallisesti riittävän lähelle, ja heittotilina saatini Fujin. Pikaisen kiristyksen jälkeen kanistereita päästtin laskemaan heittotilinaan Jyrkin pitäässä Finnkanopusta hitaassa liikkeessä, sivuttain tuulta.

- Kanistereiden laskun jälkeen siirryin turvalliseille etäisyydelle, kelaasin liinan sisään ja aloitin kanistereiden nostamisen. Finnkanopukselta laskettiin vielä keittiön tuliaisia köyteen kiinnitettyissä kelluvissa kanistereissa, jotka kävin myöhempin poimimassa kyytiin.

- Laivan keittiön yllätystä löyti tuoreita ohukaisia, makeisia ja lajitelma herkullisia leipiä, joista muodostui matkan mauskain illallinen. Miljoonat kiitokset Finnlinesille ja Finnkanopuksen ammattitaitoiselle miehistölle, keittiölle ja kipparille!

Operaatio oli siis kaikin puolin onnistunut. Fuji pääsee nyt jatkamaan kohti Durbania puhtaan dieselin voimin.



Polttoaine ja keittiön terveiset saatiin onnistuneesti siirrettyä Finnkanopukselta Fuji-purjeveneelle köysien ja keltuke-kanistereiden avulla. Kuva: Ari Känsäkoski

Fakta: Global Solo Challenge

- Global Solo Challenge käynnistyi lokakuussa Espanjasta
- Ari Känsäkosken alkuperäisenä tavoitteena oli purjehtia maailman ympäri 130–150 päivässä
- Känsäkosken vene on yksimastoinen Class 40 -luokan Fuji
- Finnlines on yksi ZEROchallenge-yksinpurjehdusprojektiin yhteistyökumppaneista
- Syksyllä 2023 Fuji-vene kuljetettiin Suomesta Bilbaoon Finnlinesin Finneco II -roro-rahtilaivalla



Pannukakkua ja dieseliä merihätään – Finnlinesin uusin alus ja Ari Känsäkoski kohtasivat onnekkaasti Intian valtamerellä

13.1.2024 07:00 | päivitetty 15.1.2024 10:00

KAUPPALEHTI OPTIO AUTO VENEET LIFESTYLE URHEILU



Apua tulossa. Finnlinesin uusin alus Finncanopus avusti Ari Känsäkoskea Intian valtamerellä torstaina 11. tammikuuta. KUVA: FINNLINES/ARI KÄNSÄKOSKI

Ari Känsäkosken hyvin alkanut Global Solo Challenge-kisa katkesi joulun alla, kun masto kaatui Intian valtamerellä. Nyt suunta on kohti Durbania ja käytössä suunnitelma B.



⌚ Lukuaika noin 2 min

Harvalle on tarjolla torstain kundiaksi dieseliä, tuoreta leipää, hernekeittoa ja pannukakkua Intian valtamerellä. Etelä-Afrikan Durbania kohti Fuji-veneellään nilkuttavalle Ari Känsäkoskelle näin kävi, kun Finnlinesin uusin Finncanopus-alus ehti sopivasti hätiin.



FINNISH sailor Ari Känsäkoski had to withdraw from the Global Solo Challenge when his yacht was dismasted. He is currently in Durban. | SHELLEY KJONSTAD Independent Newspapers



R30.00

Annual Subscriber R28.44
0800 20 47 11

DURBAN 25°19'
Wind: Moderate east-north-easterly
CTN 26°18' JHB 29°12'



BREAKING NEWS
iol.co.za/SUNDAY-TRIBUNE

ON THIS DAY IN HISTORY
OPINION | P4
PUZZLES & COMICS | P15 & 18
| P24

THE FIRST METHOD FOR ESTIMATING THE
INTELLIGENCE OF A RULER IS TO LOOK AT THE MEN
HE HAS AROUND HIM

SAILING

High sea drama after yacht was dismasted

WENDY JASSON DA COSTA
wendy.jdc@iolt.co.za

A FINNISH sailor's dream to sail single-handedly around the world was washed away this week when the National Sea Rescue Institute (NSRI) towed his vessel into Durban's port.

Ari Känsäkoski was only 12 when he started sailing and by the time he was 17 he harboured a dream that one day he would have his own vessel and enjoy a global high sea adventure.

"There's a Finnish solo sailor who did it in the 80s and had me excited about the idea when I was 17, and since then it's been on my mind that some day I

have to do it," he said.

Last year the interior architect entered the Global Solo Challenge and set sail in the first pursuit race of its kind from Corona in Spain and expected to be at sea for 140 days.

He had bought his yacht Fuji in 2014 specifically for such a race.

Känsäkoski said pursuit races are unique in that the slower vessels start first and then the faster ones follow.

When he finishes first wins the race. "I enjoyed the time on the ocean, especially the action in the 'high pressure places'."

However, his dream ran aground when just days after launching in October he

ran into difficulties.

From satellite footage it appears that he was in the 11th position at the time. He had to go till the south Atlantic and there he ran aground with two of the downwards halyards.

"One of them broke and the other was damaged so I had one halyard left for downwards sail so that's definitely not enough for the southern ocean.

"And on top of that I ran into this really big thunderstorm and I ripped some sails and so it was clear that I needed to go through Cape Town for repairs," Känsäkoski said.

"So I was there for five days and then I carried on."

At that stage he was still on track to finish the race when disaster struck.

Just days before Christmas his Class40 sailing yacht was dismasted in a remote part of the Indian Ocean in the infamously rough seas.

On Christmas day the Maritime Rescue Co-ordination Centre in Bonniers, who co-ordinated with Känsäkoski, broadcast a message hoping to reach any vessel navigating in nearby waters.

A Japanese fishing vessel, Tomin Maru No 58, responded and transferred 300 litres of fuel and other supplies to assist him.

To Page 3

SAILING

Point Yacht Club guest

From Page 1

This fuel proved crucial in covering many miles to the north towards easier conditions and favourable winds.

However, the fuel transferred was not enough for the whole journey to safety, according to the Global Solo Challenge. It said with more than a third of his 1 200 nautical miles journey to go, he had a "lucky" encounter with the Finnish RO-PAX vessel Financanpus which was en route to Durban. Making very slow progress and with little fuel left, Känsäkoski reached out for help.

"The operation involved the transfer of essential supplies, including clean diesel and additional provisions (freshly baked bread and pancakes) using a throwing line and floating cans," according to the Global Solo Challenge website.

Känsäkoski continued his journey to Durban and two weeks ago the Maritime Rescue Co-ordination Centre alerted the NSRI that a sailor participating in the Global Solo Challenge was in distress in the Indian Ocean and was heading towards Durban.

On Monday the NSRI was asked to launch a rescue craft to assist the yacht into the port under her own motor power but it then suffered motor mechanical failure and NSRI Durban had to tow her into port.

"We rendezvoused with the casualty sailing yacht 10 nautical miles off-shore of Durban where a towline was rigged and in favourable sea conditions we towed her into port.

"The mast lying across her foredeck contributed to a rather challenging effort to safely moor her at the international moorings which was achieved without incident and once safely moored no further assistance was required," said NSRI spokesperson Craig Lambinon.

Officially Känsäkoski is still in the race but with the repair work needed he won't be able to continue. For now he is a guest of the Point Yacht Club until plans can be made to get his vessel to Europe.

● Uutiset

Kun veneesi masto katkeaa keskellä valtamerta

Riski kiehtoo yksinpurjehtija Ari Känsäkoskea, mutta " pieni terve pelko" on sekkin tarpeen.

Pertti Mattila/STT

Voisiko seuraava olla painajaisista peruskuvastoa, olet purjehtimassa yksin keskellä valtamerta, kun veneesi masto katkeaa. Näin kävi olkaisti suomalaiselle yksinpurjehtijalle **Ari Känsäkoskelle** (pyöreä kuva) Intian valtamerellä ennen joulua.

Hänelle jäi kuitenkin käyttöön pikkupurjeet ja dieselmoottori.

– En ole missään vaiheessa nyt pyytänyt merihätään liittyvillä apua, Känsäkoski kertoii STT:lle, joka sai lääni-

ja kuvayhteyden alustaan levollisen olosena ohjanneeseen mieheen perjantaina.

Class 40 -tyypisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin masto, kannatteleva vanti ei vaivari. Hetkeä myöhempin kaatu koko masto.

– Sain pelastettua katkenneen maston merestä ja kiinnitettiä sen veneen kyljelle, purjehtija kertoi.

Se valkutus haverilla oli, että Australian sunnataan purjehtinut Känsäkoski kääntyi takaisin Afrikan suuntaan. Hän oli ollut määrä kiertää maapallo Global Solo Challenge -kilpailussa, joka alkoi lokakuussa Espanjan La Corunasta.

Känsäkoski myöntää, etträ kääntyminen takaisin ei olut helppoa kilpailutavoiteil-



Suomalaisen yksinpurjehtijan Ari Känsäkosken veneen masto katkesi Intian valtamerellä ennen joulua ja hän joutui ottamaan kurssin takaisin Etelä-Afrikkaan.

den takia – eikilä myöskään käytännössä.

– Lähiteminen takaisin Afrikaan oli haastavaa tulleen suunnan takia sekä siksi, et-



3 000 kilometriä, vaikkakin varsinkin hitaasti.

Hän ei ollut keskeyttänyt kisaa vielä perjantaina.

– Todellisuudessa kilpailuni ei tule jatkumaan, jos ei joitain ihmettiä, kuten uutta mastoa, jostain yllättäen Afrikassa ilmesty.

Perjantaina Känsäkoski oli noin 500 kilometrin päässä paluutapistaan, Etelä-Afrikan Durbanista. Nyt hän oli saanut tietoonsa uuden huolen Durbanin edustalle on tulossa ensi kesäviikkona tuhti myrsky.

– Tällä hetkellä yrityän pitää vähän vauhtiakin. Yritän ehdiltä myrskyn alta ajossa satamaan.

Mikä sitten saa miehen lähteenä riskialttiile maratonmatkalle maailman merille? Syynä on Känsäkosken muukaan osittain juuri riski.

– Valtamerellä olemista, varsinkin yksin, voih verrata

vain siihen, mitä saan kokea kiipeileessä vuoristossa. Sieltä kokemus on yhtä voimakas; saat eteisi haasteita, ja olet vilillä vähän pahassakin paikassa.

Känsäkoski samalla korostaa, että uhkarohkeus ei ole merellä järkevä.

– Pieni terve pelko, olosuhteiden kunnioitus, pitää aina olla mielessä. Pieni pelko kuuluu siihen jännitykseen, joka tässä koko teemissä on.

Osa merielämän viehääystä on Känsäkosken mukaan siellä matkaavien keskinäinen avumanto, solidaarisuus.

– Jos joutuu merellä pulmille ja kohtaa sitten muun veneen tai aluksen, saa kylli apua. Merenkulkun lisäksi kuuluu velvollisuus auttaa.

Maston katkeamisen jälkeen sai Känsäkoskki apua. Ensinnäkin hänen antoi polttoainetta japanilainen kalastusalus. Myöhempin samalle reitille osui ja dieselihä antoi suomalaisen Finnlinnesi uusi laiva Finnicanopus, jota oltiin tuomassa Kiimasta Suomeen.

– Minun onnekseni koitui se, että Punaisenmeren levottomuuksien takia Finnlinnes päätti ajaa laivan Suczin sijasta Afrikan kiertävällä reitillä pitkin, Känsäkoski huomauttaa.

Examples of media coverage

Links to the previous stories:

<https://www.yachtingworld.com/all-latest-posts/1200-miles-by-jury-rig-in-the-roaring-forties-150278>

<https://www.yachtsandyachting.com/news/263991/Sailing-Solo-with-Ari-K%C3%A4ns%C3%A4koski-Class40-Fuji>

<https://www.sail-world.com/news/270153/Global-Solo-Challenge-update>

<https://www.sail-world.com/news/270588/Ari-K%C3%A4ns%C3%A4koski-in-Durban>

<https://venelehti.fi/global-solo-challenge-class-40-zerochallenge-seuraava-solisti-yksinpurjehduskilpailuun/>

<https://venelehti.fi/global-solo-challenge-ari-kansakoskelta-masto-ja-kilpailu-poikki/>

<https://www.mauronet.fi/pages/swan-purjeveneet>

<https://friskbris.fi/kansakoski/>

<https://www.iltalehti.fi/muutlajit/a/d8d520d0-fcdb-4cf8-aa86-647372259594>

<https://www.sailingscuttlebutt.com/2023/12/26/dismasted-in-global-solo-challenge/>

<https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/course-au-large/tour-du-monde/en-solitaire/global-solo-challenge-le-finlandais-ari-kaensaekoski-a-demate-dans-les-quarantiermes-rugissants-7c00e0ce-a4d5-11ee-9c1f-9c2fef22f9fa>

<https://www.hbl.fi/artikel/5a6703cd-ab78-54ea-9c04-daf17a1a9e06>

<https://app-article.ksfmedia.fi/?uuid=5a6703cd-ab78-54ea-9c04-daf17a1a9e06&paper=hbl&mode=dark&token=undefined&userId=undefined&isLogged=undefined>

<https://www.saily.it/2023/12/27/global-solo-challenge-ari-kansakoski-disalbera-al-centro-dellindiano-la-situazione/>

<https://www.hs.fi/urheilu/art-2000010079096.html>

https://yle.fi/a/74-20013000/64-3-199556?utm_source=social-media-share&utm_medium=social&utm_campaign=ylefiapp

<https://yle.fi/a/74-20069281>

<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/suomalainen-yksinpurjehtija-hurjassa-tilanteessa-intian-valtamerella/8845550#gs.4xl8ou>

<https://www.keskipohjanmaa.fi/artikkeli/kokkolan-velsilta-maailman-merille-yksinpurjehtija-ari-kansakoski-kohtasi-vaikeuksia-intian-valtame>

<https://www.ksml.fi/urheilu/6442522>

https://www.searchmagazine.se/artiklar/amatörkappseglaren-ari-känsäkoski-siktar-på-global-solo-challenge_18710.htm

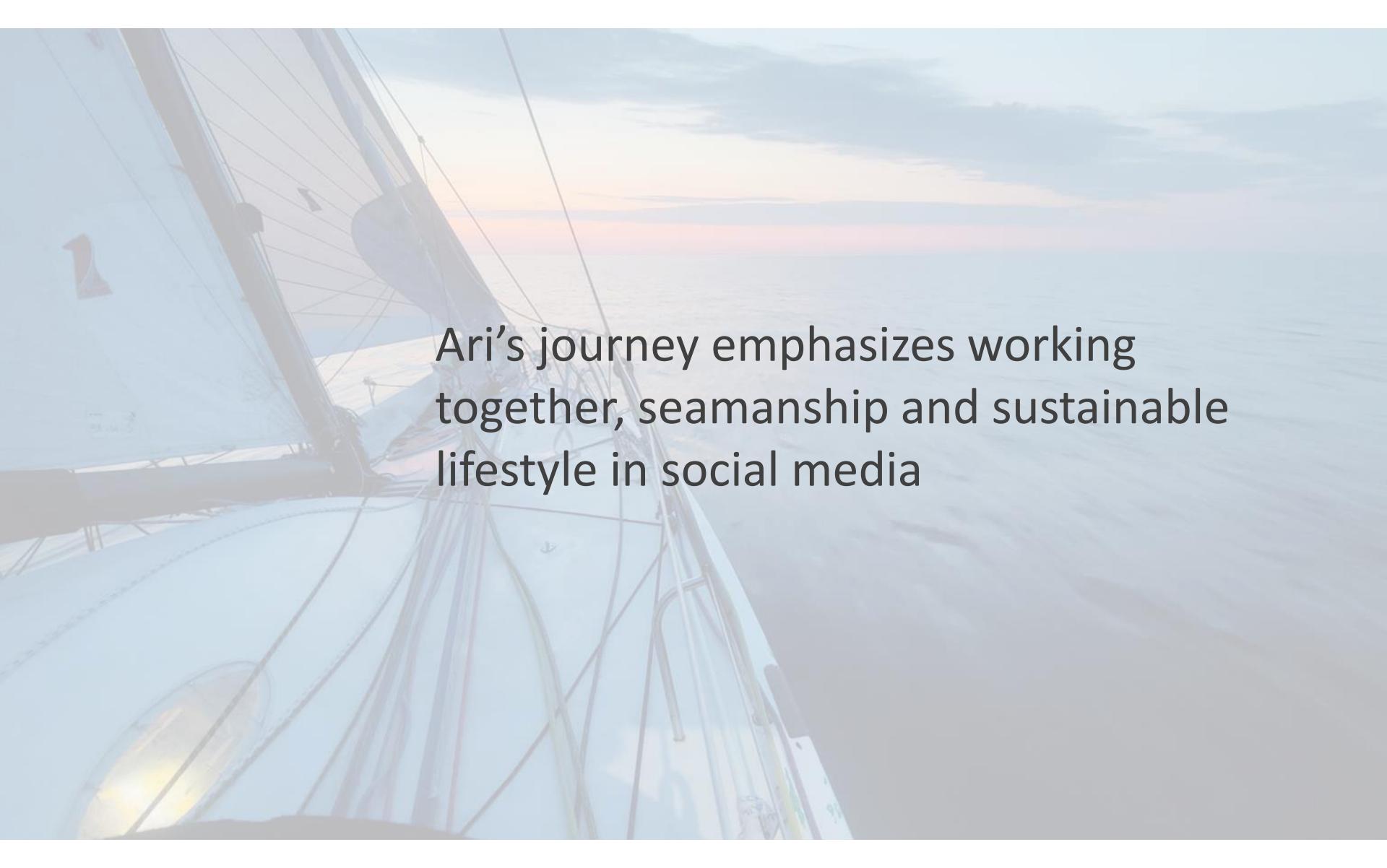
<https://www.sailingscuttlebutt.com/tag/ari-kansakoski/>

<https://www.racecarmarine.com/News/99510/Global-Solo-Challenge-Dismasting-in-the-remote-Indian-Ocean>

<https://www.ess.fi/urheilu/6442522>

<https://www.finnlines.com/fi/blogi/odottamaton-avustustehtava-merella/>

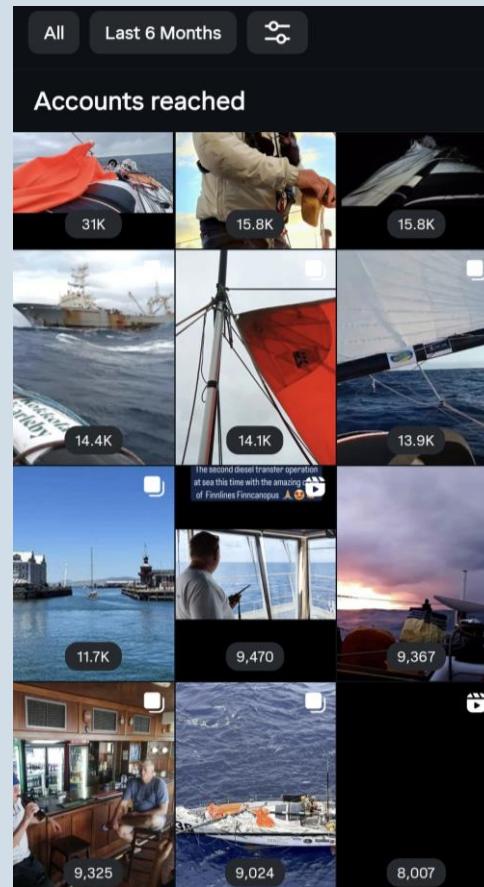
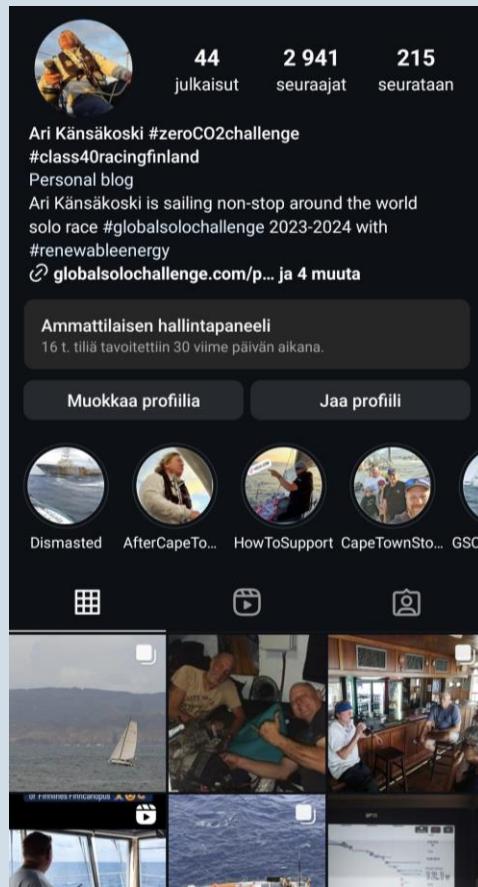
<https://www.kauppalehti.fi/uutiset/pannukakkua-ja-dieselia-merihataan-finnlinesin-uusin-alus-ja-ari-kansakoski-kohtasivat-onnekkaasti-intian-valtamerella/02cb7da9-3fb0-400e-ac27-15efeff760da>

A photograph of a sailboat on the water during sunset or sunrise. The sky is filled with warm, orange and pink hues. The boat's sail is partially visible, showing some rigging and a small red logo. The water is calm with gentle ripples.

Ari's journey emphasizes working
together, seamanship and sustainable
lifestyle in social media

Ari Känsäkoski Solo Sailing Instagram Account

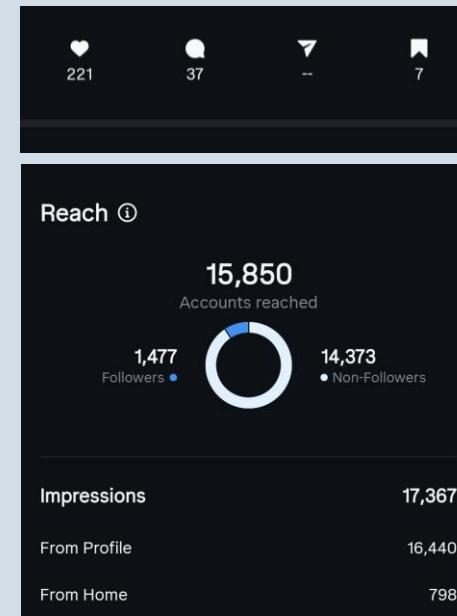
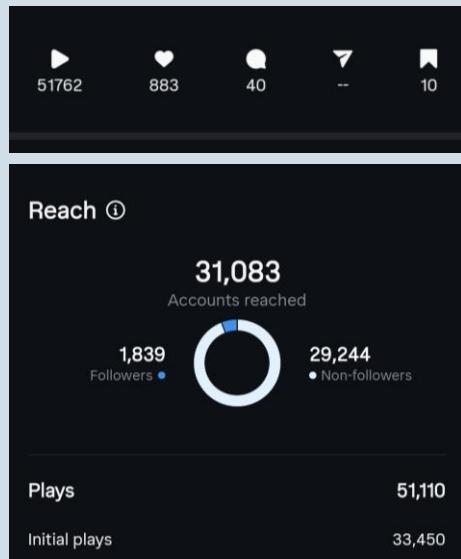
<https://www.instagram.com/arikinsakoski.solo.sailing/>



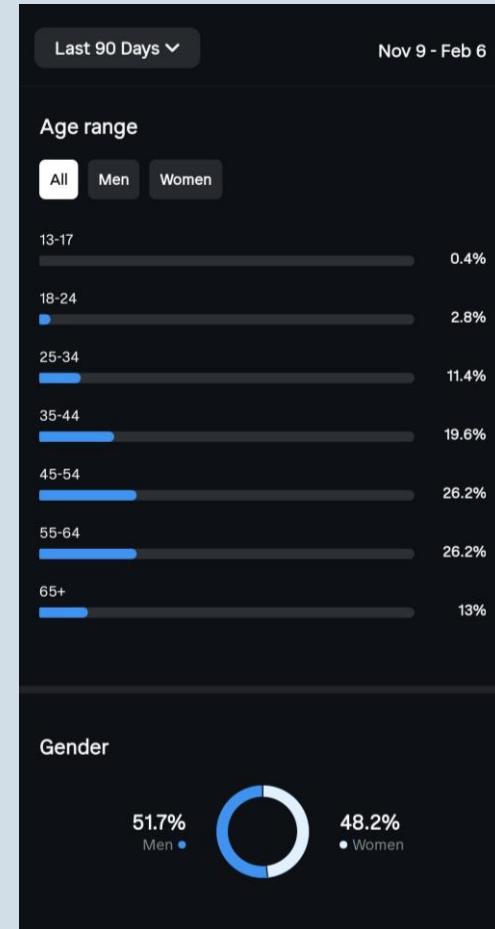
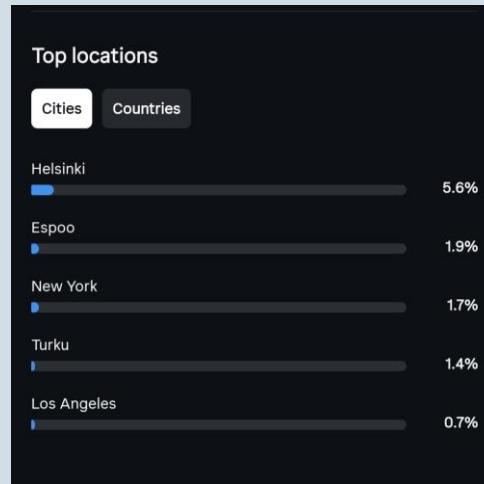
Account continues to grow even after the accident

All growth has been organic, not paid

Examples of visibility and reactions of individual posts



Followers of Instagram account



Examples of visibility and reactions of individual posts on Facebook

<https://www.facebook.com/Class40RacingFinland>

 **Class40 Racing Finland**
Published by Ari Känsäkoski · 12 January ·

Siomalaista yhteisenkeä Intian Valtamerellä
Huomattuan Ylen uutisen Finnkanopusen kurssin vaihdoksesta Punaiseltaamerellä Hyvänköön Niemen ympäri olin yhteydessä Timo Vanhalan Finnlinesilla ja kerroin tilanteestani. Finnkanopus oli uskomaton kyllä melkein risteävällä kurssilla Fujin kanssa. Hän alkoi heti tehokkasti järjestelemään asioita. Finnkanopus kuittasi nopeasti, että he toimittavat mielellään tarvittavat poltoaineet.

Reititys tiimimme projisoi aluksille sop... [See more](#)



[See Insights and Ads](#) [Boost post](#)

10 11 ↗

Performance

Reach	Engagements	Negative interactions
Total 4,068	Reactions 445	Total 0
Organic	4,068 (100%) 0 (0%)	Comments Shares
Paid	0 (0%) 0 (0%)	40 11 Unique

 **Class40 Racing Finland** is 🎉 feeling grateful.
Published by Emmi Kristina · 25 December 2023 ·

Probably never felt so good to hoist a sail! 🎉⛵️ Building the jury rig progressing well but crossing a strong current takes time and using the engine is necessary.
Thank you very much for all the support and messages Ari and the team have received!! It means a lot to us and Ari. 🙏🙏 All good in ZEROchallenge (Fuji).
In the last picture you can see the skipper's Christmas dinner. 😊
Wishing you all merry Christmas and happy holidays! 🎅🎄🙏

[Global Solo... See more](#)



[See Insights and Ads](#) [Boost post](#)

10 10 ↗

Performance

Reach	Engagements	Negative interactions
Total 5,238	Reactions 247	Total 0
Organic	5,238 (100%) 0 (0%)	Comments Shares
Paid	0 (0%) 0 (0%)	9 9 Unique

 **Lauantaina 10.2 11.00-12.00 @venemessut Purjehdussataman la...**
9 February 2024 at 02:08
ID: 862777648957460

Interactions

174 reactions 4 comments 16 shares

[Overview](#) [Performance](#) [Feed preview](#)

Performance

Reach	Engagements	Negative interactions
Total 4,307	Reactions 174	Total 0
Organic	4,307 (100%) 0 (0%)	Comments Shares
Paid	0 (0%) 0 (0%)	4 16 Unique

 **Ari ja Fuji menee tällä hetkellä reippassa kelissä 30–40 so...**
26 November 2023 at 16:19
ID: 819812759960356

Interactions

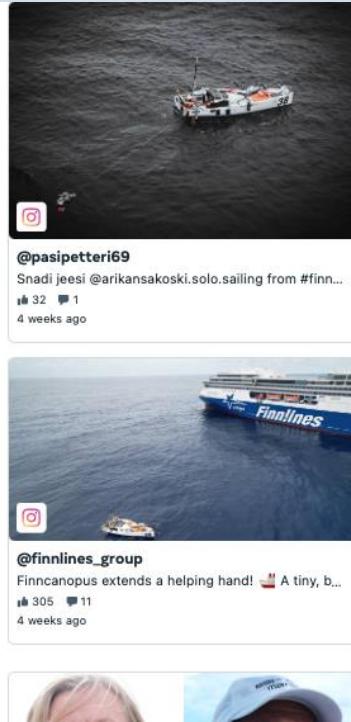
247 reactions 9 comments 9 shares

[Overview](#) [Performance](#) [Feed preview](#)

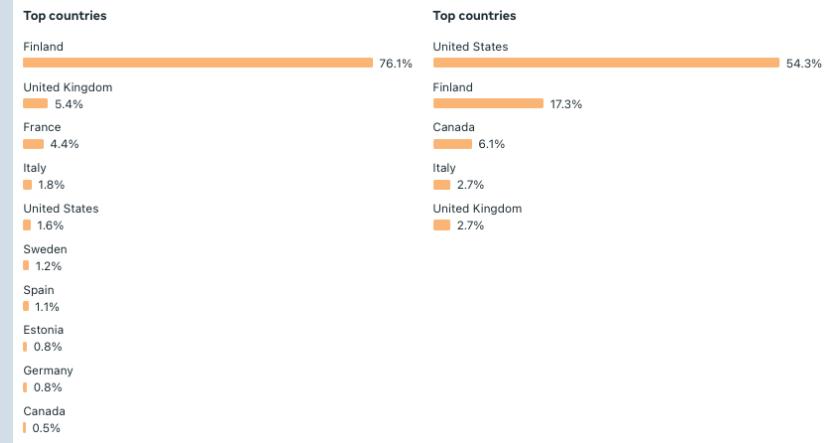
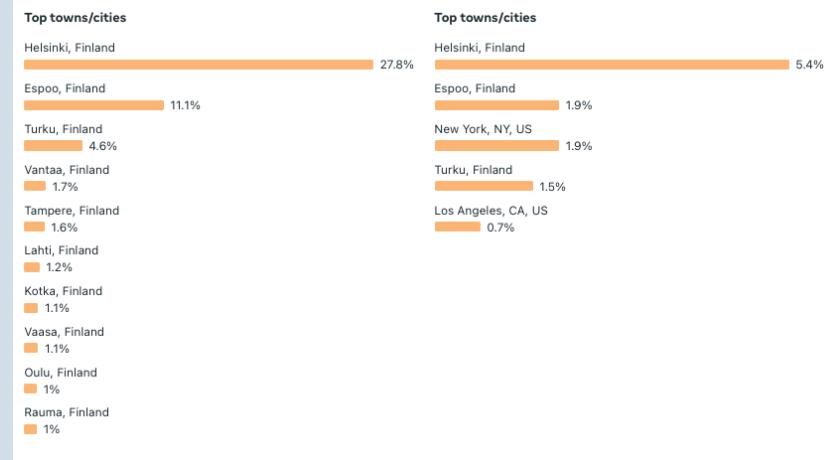
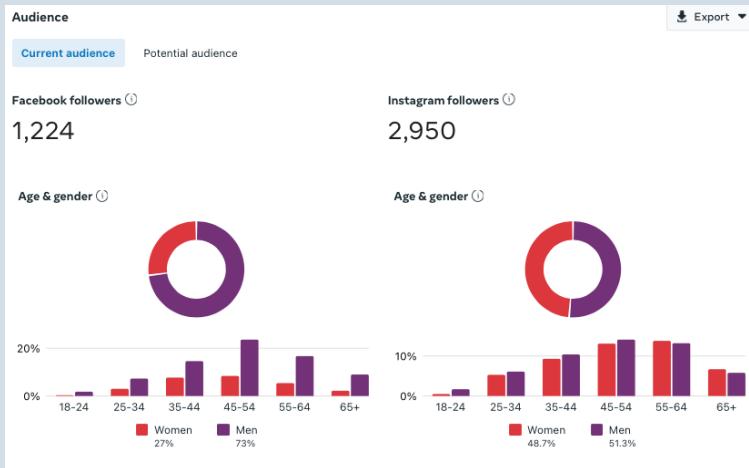
Performance

Reach	Engagements	Negative interactions
Total 5,238	Reactions 247	Total 0
Organic	5,238 (100%) 0 (0%)	Comments Shares
Paid	0 (0%) 0 (0%)	9 9 Unique

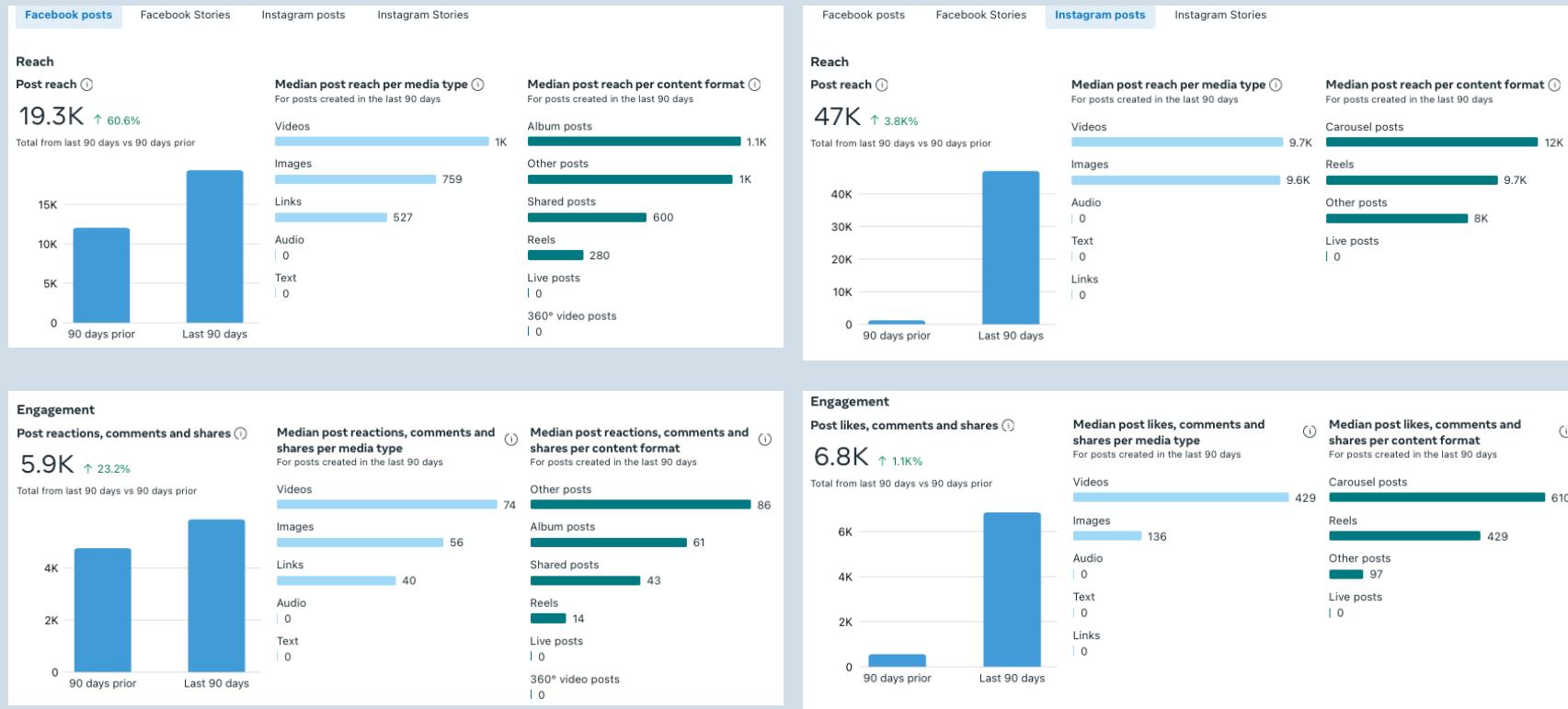
A large global network with hundreds of thousands of followers sharing Ari's posts on Instagram and Facebook



Summary of the followers on Instagram and Facebook

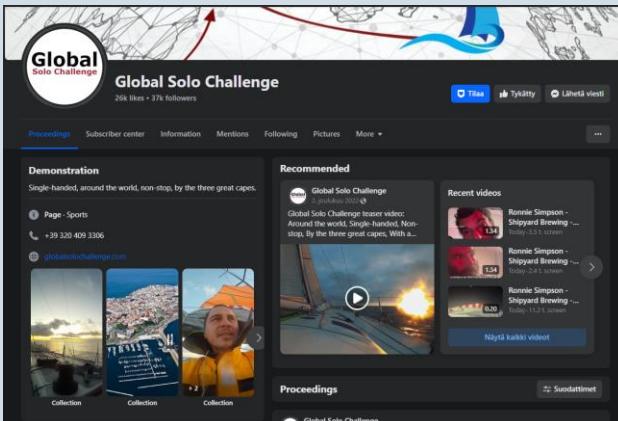


Content overview of the visibility and reactions on Facebook and Instagram (last 90 days)



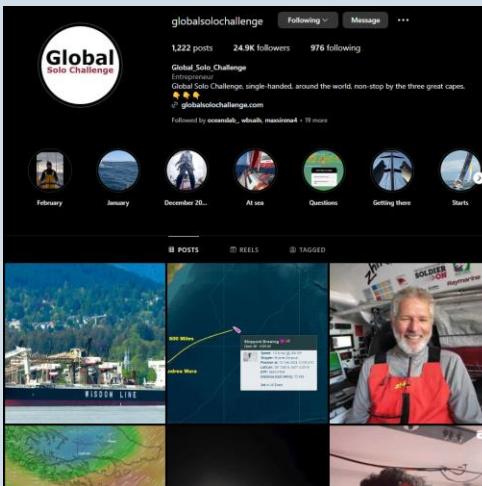
Global Solo Challenge, race social media channels 84 300 followers

Race organization shares all of the teams site content



Facebook page
=37 000

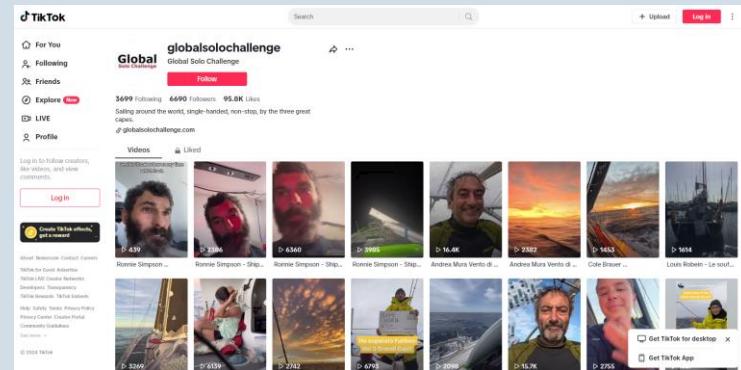
Facebook open group
11 200=



Instagram
=24 900

TikTok
11 200=

95 800 Likes=





Helsinki Boat Show 2024 presentation



Finnlines
a Grimaldi Group company



Raymarine

SAILTECH



AARNI



Instagram: @ari kansakoski.solo.sailing
Facebook: facebook.com/Class40RacingFinland/

ZERO
challenge

engaging sustainability