

**REIJO RUOKANEN**

**TAHDOLLA  
MAAILMAN  
YMPÄRI  
ARI HUUSELAN  
TARINA**



Helsingissä Kustannusosakeyhtiö Otava

© Reijo Ruokanen ja Kustannusosakeyhtiö Otava 2021

Kuvaliitteen kuvat ovat Ari Huuselan kuva-albumista, ellei toisin mainita.

ISBN 978-951-1-41204-5

**OTAVA**  
**KIRJAPAINO**  
Keuruu 2021



# Sisällys

<b>Lukijalle</b>	7
<b>Prologi</b>	9
Kaato	11
<b>1. Lentäjäksi ja valtameripurjehtijaksi</b>	19
Minusta tulee lentäjä	21
Ammattilaiseksi taivaalle	30
Omaa reittiä kilpurjehtijaksi	39
Ensimmäinen Atlantin ylitys	49
Retkipurjehdusta ja venekauppoja	55
Ensi kertaa yli päiväntasaajan, Mini Transat, 2007	63
Tavoitteena rommireitti	68
Pysähtymättä yli Atlantin, Route du Rhum, 2014	83
<b>2. Kohti kuninkuusluokkaa</b>	87
Epäonnistuminen	89
Viimein oma IMOCA	106
Route du Rhum uudelleen, 2018	120
Odotuksen vuosi 2019	132
Valtava rahapula	145
Katastrofin partaalla	154

<b>3. Unelma toteutuu: Vendée Globe 2020–21</b>	163
Vihdoin kaiken jälkeen liikkeelle	165
Super Happy Sailor	179
Vuoron perään vaikeuksissa	194
Kohti maalia	206
Mahdottomasta tuli mahdollista	216
<b>Henkilöhakemisto</b>	223
<b>Vendée Globe -projektin isot kumppanit</b>	226
<b>Vendée Globe -projektin muut kumppanit</b>	227

## Lukijalle

Sunnuntaiamu 7. maaliskuuta 2021. Olen myöhässä Pariisiin Charles de Gaullen lentokentän turvatarkastuksessa. Tanakka, keski-ikäinen virkailija puhuu vain ranskaa, jota en osaa lainkaan.

Käsimatkatavaroissani on muiden muassa tietokone, iPad ja repullinen valokuvaajan kalustoa, johon kuuluu iso määrä akkuja. Varustus voisi aiheuttaa ongelmia, vaikka olisin ajoissa paikalla ja osaisin kieltä.

Mies huomaa *Vendée Globe* -kisan lehdistökortin, joka on unohtunut kaulaani. Hänen ilmeensä kirkastuu, ja yllättäen hän osaakin englantia:

”Suomella oli loistava kippari kisassa.”

Olemme asiasta yksimielisiä.

”Neljän vuoden päästä taas”, hän sanoo ja lopettaa reppujeni penkomisen. Minut on luokiteltu hyväksi tyypiksi, jonka matkustamista ei vaikeuteta turhaan.

Kerron, että ei. Ari Huusela ei aio enää lähteä purjehtimaan kilpaa maapallon ympäri pysähtymättä.

”*Non*. Hän muuttaa mielensä. Aina he muuttavat.”

Toivotamme toisillemme erinomaista sunnuntaita. Kiiruhdan lähtöportille.

Kaksi vuorokautta aiemmin Ari Huusela tuli maaliin purjehtittuaan 116 vuorokautta, 18 tuntia, 15 minuuttia ja 46 sekuntia yhteen menoon. Siinä ajassa hän oli kiertänyt maapallon.

Vastassa olleille toimittajille hän totesi liikuttuneena: ”Mahdottomasta tuli mahdollista.”

Vendée Globe -kilpailuun pääseminen vaati Ari Huuselta yli kahdenkymmenen vuoden työn. Siihen verrattuna itse kilpailu oli enää pieni ponnistus.

Todennäköisesti Ari ei koskaan olisi päässyt kisan lähtölinjalle, ellei hän olisi ensin toteuttanut haavettaan päästä lentämään isoa matkustajakonetta ammatikseen. Unelma oli kaatua puuttuvaan ylioppilastutkintoon, mutta hän korvasi sen sinnikkyydellä ja kovalla työllä.

Jokaisessa ihmisessä on ainakin yksi tarina, joka ansaitsee tulla kerrotuksi ja kuulluksi. Ari Huusella on ainakin kaksi isoa tarinaa, jotka kulkevat läpi hänen elämänsä. Niihin perehtyminen on ollut kiinnostavaa, palkitsevaa ja välillä työlästäkin. Ari on parempi tekemään kuin puhumaan omista tekemisistään. Onneksi sekä lentämisestä että kilpapurjehduksista jää paljon kirjallisiakin jälkiä.

Tiimiläistensä tekemästä työstä Ari sen sijaan kertoo kiitollisena vuolaasti pieniäkään asioita unohtamatta. Ilman heitä ainakin toinen hänen tarinoistaan olisi jäänyt syntymättä.

Kiitokset tiimille myös omasta puolestani. Ilman teitä tätä kirjaa ei olisi syntynyt. Ilman teitä minulla ei olisi ollut sitä miellyttävää kohtaamista turvatarkastajan kanssa.

Ari on ensimmäinen kertomaan, että ilman tiimiä mahdottomasta ei olisi tullut mahdollista.

Onneksi tuli.

*Reijo Ruokanen*

## PROLOGI





## Kaato

Ari Huusela lepää säkkipatjallaan, jonka hän on sijoittanut *Stark*-veneensä hytin oikeaan laitaan, styyrpuurin puolelle. Kun hän on mennyt nukkumaan muutamaa tuntia aiemmin, vene on purjehtinut automaattiohjauksella länsilounaaseen. Tuuli on puhaltanut lounaasta noin 20 metriä sekunnissa.

On myrsky, kuten Biskajanlahdella ja sen liepeillä marraskuussa usein on. Säärintamien muutokset ovat myös hyvin nopeita. Siirtyminen rintamasta toiseen on kuin astuisi kynnyksen yli eteisestä ulkoilmaan.

Arin torkkuessa Stark purjehtii kylmän rintaman läpi. Samalla tuuli kääntyy muutamassa sekunnissa lähes sata astetta pohjoiseen. Kääntynyt tuuli kaataa Starkin hetkessä vasemmalle, paa-puurin puoleiselle kyljelleen. Veneen oikea laita ei enää olekaan oikea laita vaan katto.

Ari alkaa pudota alas kohti vasenta laitaa, joka siis nyt on aluksen pohja. Pudotusta on melkein viisi metriä. Ari haroo otetta mistä tahansa hidastaakseen putoamistaan. Ihmeitä hän ei kykene tekemään. Vähänkin voi silti olla paljon, kun putoaa myrskyssä kahdeksantoista metriä pitkän ja lähes kuusi metriä leveän veneen poikki kahdensadan merimailin päässä Espanjan luoteiskulmasta.

On keskiviikko, 11. marraskuuta 2020. Kello on noin kahdeksan aamulla. Ari on ollut matkalla alle kolme vuorokautta.

Matka on alkanut sunnuntai-iltapäivänä 8. marraskuuta 2020 Les Sables-d'Olonnen satamasta Ranskan länsirannikolta. Tarkoitus on kiertää maapallo ympäri pysähtymättä kertaakaan ja palata takaisin samaan satamaan. Ari on ensimmäisenä pohjoismaalaisena päässyt mukaan maailman vaativimpaan yksinpurjehduskilpailuun, jonka nimi on Vendée Globe. Kisa on ollut Arin unelma jo 24 vuotta. Kolme edeltävää vuotta hän ja hänen tukijoukkonsa ovat paiskineet töitä kellon ympäri haaveen eteen. Nyt unelma on vaarassa murskautua.

\*\*\*

Ei ole yllätys, että Ari Huusela joutuu pulaan Biskajanlahden liepeillä. Hän on purjehtinut lahden halki kuusi kertaa. Niistä neljä on ollut kamppailua myrskyjen kanssa. Saman ovat kokeneet useimmat merenkulkijat, jotka ovat lahdelle päätyneet.

Biskajanlahti on Euroopan portti Atlantilille. Idässä se rajoittuu Ranskan rannikkoon, etelässä Espanjan pohjoiseen rantaviivaan. Pohjoisessa se päättyy Kelttimeren, joka sijaitsee Irlannin eteläpuolella.

Nimensä se on saanut baskimaan Biskaja- eli Bizkaia-maakunnan mukaan. Bizkaia-nimellä tunnetaan lahden ja maakunnan lisäksi Espanjan-puoleisen baskimaan itsehallintoasiakirja. Baskien alue jatkuu Ranskan puolellekin, mutta siellä heillä ei ole omaa hallintoaan, eikä Ranskan baskeilla ole lahteakaan, vaan sen nimi on Cascogenlahti Manner-Ranskan läntisimmän maakunnan mukaan. Muille se siis on Biskajanlahti, joka tunnetaan myös Merimiesten hautausmaana. Synkkää lempinimeään lahti on kantanut jo vuosisatojen ajan vaarallisuutensa takia.

Vaaran aiheuttajia on useita. Yksi niistä on Atlanti, jonka tuulten nostattamat mainingit vyöryvät suoraan lahdelle. Toinen on pohjan topografia. Rannikon läheisyydessä, American

ja Akvitanian mannerjalustoilla, lahden syvyys on vain parisataa metriä. Kun jalustat päättyvät, pudotus yli neljän kilometrin syvyyteen on paikoin melkein pystysuora. Tämä aiheuttaa sen, että Atlantilta tulevat mainingit muodostavat jalustat kohdatessaan suuria ja jyrkkiä, ajoittain jopa pystysuoria aaltoja. Ne voivat olla 30 metriä korkeita.

Kolmas syy löytyy Golfvirrasta, jonka itäinen haara tuo alueelle lämmintä vettä ja voi sopivissa tuuliolosuhteissa aiheuttaa myrskyn. Neljäs on vuorovesi. Nousu- ja laskuveden välinen korkeusero voi olla kuusi metriä ja enemmänkin kuunkierrosta riippuen. Vuorovesi aiheuttaa lahteen voimakkaita virtauksia, jotka paitsi rasittavat aluksia myös helposti vievät mukanaan sen onnettoman, joka on joutunut veden varaan.

Biskajanlahti on ollut vaarallinen myös ihmisten vuoksi, sillä alueella on käyty useita suuria meritaisteluita 500-luvulta lähtien.

Suomalaisille Biskajanlahti on tullut tutuksi esimerkiksi Seppo Murajan ansiosta. Hän oli turkulainen rakennusmestari ja hui-mapää, joka hankki mainetta muun muassa tehtailemalla vesihiihdon nopeusennätyksiä.

Vuonna 1970 Muraja lähti ylittämään Atlanttia ystävänsä kanssa 4,3-metrisellä *Marino Mustang* -avoveneellä, jonka perämoottorin tueksi oli pystytetty omatekoinen masto purjeineen. Vastoin kaikkia odotuksia parivaljakko säilyi hengissä ja pääsi vielä valtameren ylikin. Vuonna 1973 oli seuraavan seikkailun vuoro. Muraja lähti kiertämään maapalloa 5,9-metrisellä *Finmar Daycruiser* -veneellään *Hymy*-lehden sponsoroimana.

Tiistaina 12. maaliskuuta 1974 Muraja käynnisti *Hello Dolly* -veneensä moottorin tihkusateessa ja kevyessä tuulessa La Trinité-sur-Merin satamassa Luoteis-Ranskassa, ja käänsi keulan lounaaseen. Hänen tarkoituksensa oli ajaa Biskajanlahden poikki Espanjan lounaiskärkeen. Matkaa oli linnuntietä ehkä 450 kilometriä, eikä moottoriveneellä sopivassa säässä oikeastaan yhtään enempää.

Ennen lähtöään Muraja laittoi lyhyen viestin *Hymy*-lehden toimitukseen. Hänen veneensä löytyi viisi päivää myöhemmin kaatuneena ilman kippariaan. Miehen ruumis ajautui rantaan 28. maaliskuuta Castetsin edustalla lähellä Ranskan ja Espanjan rajaa.

\*\*\*

Ari tömähtää veneen pohjalle, eli sen vasemmalle laidalle. Hän ymmärtää, että vene on kaatunut kyljelleen. Mielen valtaa pelko siitä, että kisa päättyy tähän. Jos vene kääntyy ylösalaisin, se on kisan loppu. Projektin ja unelman loppu.

Ei ole aivan helppoa kaataa *IMOCA*-luokan purjevenettä, mutta voi olla todella vaikeaa nostaa se pystyyn rikkomatta venettä. Ensimmäiseksi Arin pitää päästä sisältä veneen sitlooraan. Se on purjeveneen takaosan avotila, jossa on normaalisti aina-kin veneen ohjaukseen käytettävä työntötanko eli pinna tai samaa tehtävää hoitava ruori. Starkin sitloorassa ovat pinnan lisäksi purjeiden säätämiseen käytettävät vinssit.

Koska vene on kyljellään, kajuutan kulkuaukon alareuna on parin metrin korkeudella. Aallot paiskovat Starkia muutaman sekunnin välein. On vaikeaa pysyä pystyssä, kiipeämisestä puhumattakaan. Ari ryhtyy kapuamaan, onnistuu kampeamaan itsensä oviaukkoon ja punnertaa siitä sitlooran puolelle. Ensin pää ja hartiat, sitten keskivartalo ja lopulta jalat. Lopulta hän on kontallaan sitloorassa.

Kiivetessä varmistuu, että luita ei ole mennyt poikki rytäkässä. Kai sen olisi jo huomannut, ehkei ihan pieniä murtumia, mutta pahat ainakin. Tuulen nopeus on noin 20 metriä sekunnissa. Sellainen puhuri repii vaikka peltikaton irti talosta.

Sitloorassa Ari pysähtyy vetämään henkeä. Konkaripurjehtijoiden neuvojen mukaan tällaisessa tilanteessa kannattaa ensin kääriä sätkä ja polttaa se. Vasta sen jälkeen voi ryhtyä tekemään jotakin. Ari ei polta, joten hän pitää pienen miettimistauon.

Hosumalla hän ei voittaisi mitään, mutta sillä voisi pilata kaiken. Jos venettä yrittäisi nostaa pystyyn väärin, se rikkoisi maston takuuvarmasti. Kisa päättyisi siihen.

\*\*\*

Vendée Globe -purjehduksen kehitti ranskalainen Philippe Jeantot. Hän oli öljynporauslauttojen syvänmerensukeltaja, kunnes ryhtyi vuonna 1980 yksinpurjehduksen ammattilaiseksi. Hän nousi maailman eliittiin hyvin nopeasti ja voitti muun muassa kahdesti kaikkein vaativimpana pidetyn *BOC Challenge* -maailmanympäripurjehduksen.

Jeantotin mielestä etappikisana purjehdittu BOC Challenge ei ollut riittävän haastava, koska pysähdysten aikana purjehtijoilla oli tilaisuus levätä satamassa sekä korjata ja varustella venettään. Todellinen kilpa olisi sellainen, ettei lepotaukoja olisi eikä maisa saisi käydä.

Koska etapitonta kilpailua ei ollut, Jeantot päätti perustaa sen. Kisa sai kotipaikan, rahoituksen ja nimen Vendéen hallintokunnasta Ranskan länsirannikolta. Ensimmäinen startti oli 26. marraskuuta 1989. Purjehduksen lähtö ja maali sijoitettiin Les Sables-d'Olonnen kaupunkiin.

Kilpareitti oli yksinkertainen: maapallon ympäri kolme kapia kiertäen. Kapit eli niemet ovat Hyväntoivonniemi Afrikan kärjessä, Cape Leeuwin Australian lounaiskulmassa ja Kap Horn Etelä-Amerikan kärjessä.

Menomatalla pitää purjehtia Atlanti etelään. Sitten käännetään Hyväntoivonniemen ohi itään Intian valtamerelle. Siitä matka jatkuu itään kohti Australiaa. Se kierretään eteläpuolelta, mutta liian etelään ei saa mennä, koska siellä ovat jäävuoret. Australian jälkeen matka jatkuu yhä itään Tyynen valtameren poikki, kunnes saavutaan Kap Hornin kohdalle Etelä-Amerikan eteläkärkeen. Sen ohittamisen jälkeen käännetään pohjoiseen

Atlantille ja purjehditaan takaisin lähtöpisteeseen eli Les Sables-d'Olonnen satamaan.

Reitin pituus on kartalla 22 296 merimailia eli 44 996,2 kilometriä. Todellisuudessa osallistujat joutuvat kiertelemään ja luovimaan sen verran, että kisa on hankalaa päästä läpi alle 26 000 merimailin.

Purjeveneellä ei voi kiertää maapalloa meritse nopeammin, paitsi jos seilaa Panaman ja Suezin kanavien kautta. Siksi kisaan valittu reitti on ollut käytössä jo 1800-luvun puolivälistä lähtien. Silloin sulavarunkoiset, monimastoiset rahtilaivat eli *klipperit* kulkivat Aasiaan ja Australiaan suuntautuneilla kauppamatkoille kolmen kapin reittiä. Lontoossa lyötiin yleisesti vetoa siitä, kuinka nopeasti mikin klipperit matkastaan suoriutuisi.

Vendée Globe -kisa käydään IMOCA-luokan veneillä, jotka ovat enintään 60-jalkaisia (18,28 metriä), yksirunkoisia purjeveneitä. Niiden tarkoitus on olla mahdollisimman nopeita. Teknistä kehitystä ei juuri rajoiteta, mutta turvallisuusvaatimukset ovat äärimmäisen tiukat.

Kaksi säännöistä on ylitse muiden. Veneen pitää olla uppoamaton. Se pitää myös voida kääntää takaisin pystyyn, vaikka se olisi täynnä vettä ja kaatunut ympäri. Uppoamattomuus saadaan aikaan muun muassa sopivilla kelluntamateriaaleilla. Käännettävyydessä avainroolissa on köli. Veden alla sijaitseva köli mataltaa veneen painopistettä, jota masto ja purjeet hilaavat ylöspäin. Köli toimii myös tuulen vastavoimana ja estää venettä kaatumasta normaalitilanteissa. Purjehdusominaisuuksien maksimoimiseksi IMOCA-veneiden köli on saranoitu, jotta sitä voidaan tarvittaessa kallistaa kumpaankin suuntaan. Jotta köli läpäisee IMOCA-luokan katsastuksen, sen toimivuus pitää osoittaa laskelmin ja käytännön kokein.

\*\*\*

Paapuurin puolella Starkia painaa meren pintaan 27 metriä pitkä masto purjeineen. Styyrpuurissa on 4,5 metriä pitkä, yhdestä teräskappaleesta sorvattu kölievä. Sen päässä on liki kolme tonnia painava vastapaino eli kölibulbi. Styyrpuurista puhaltaa myös myrskytuuli. Sen mukana vyöryvät kuusimetriset aallot, jotka hakkaavat pohjaa ja yrittävät kääntää veneen kokonaan ympäri.

Hosua ei saa, mutta aikailuunkaan ei ole varaa. Ensimmäiseksi Ari löysää purjeet. Tiukka purje toimisi alussa meressä vesipussina ja hidastaisi veneen kääntämistä pystyyn. Sen jälkeen purje nappaisi tuulen ja alkaisi kammata venettä takaisin nurin, kuten se on jo kertaalleen tehnyt.

Purjeen jälkeen on kölin vuoro. Ennen veneen kaatumista köli on ollut kallistettuna vasemmalle, paapuurin puolelle. Painopisteen muuttamiseksi kolmen tonnin bulbi pitää saada kallistettua toiseen suuntaan. Koska vene on kyljellään, se tarkoittaa, että bulbia pitää nostaa ylöspäin, siellä on nyt styyrpuuri.

Ari voi olla varma, että kölin avulla hän saisi veneensä takaisin pystyyn, kunhan toimisi harkitusti. Hän alkaa kallistaa köliä ylös hydraulikoneiston avulla. IMOCA-sääntöjen mukaan kölin koneiston täytyy toimia veneen asennosta riippumatta. Starkin köli on uusittu kesällä 2020, ja se on läpäissyt katsastuksen, jossa koneisto on testattu huolellisesti. Se toimii. Vene alkaa nopeasti kääntyä takaisin pohjansa päälle.

Sätkän mittaisesta tauosta huolimatta koko välikohtaus veneen kaatumisesta sen ylös saamiseen vie aikaa vain muutamia minuutteja. Kun Stark on pystyssä, Ari alkaa saman tien purjehdittia. Purje pitää saada oikeaan vireeseen, vene oikeaan kurssiin ja vauhti kohoamaan. Koska kyse on kilpailusta, aikaa ei ole haastavaksi.

Tämän jälkeen Ari alkaa siivota. Starkissa on köysiä ainakin viiden kilometrin edestä. Iso osa niistä on sekaisin veneen kannella. Niiden setvimiseen menee tunti. Sisällä kaaos on pienempi, mutta siivous vaikeampaa. Veneen kaatuessa irtain tavara voi

aiheuttaa suurimmat vahingot sekä purjehtijalle että alukselle. Painava akku tai vaikkapa kovakuorinen ensiapulaukku saattaa pahimmillaan halkaista kallon tai tehdä reiän veneen kylkeen. Siksi ainakin kaiken raskaamman tavarahan on syytä olla huolellisesti kiinnitettynä. Starkissa on. Mitään ei ole hajonnut. Vain kevyt irtain on hujan hajan.

Polttoainetankin korkki ei ole aivan pitänyt lupaustaan, ja veneen sisätiloihin on vuotanut muutamia desilitroja dieselöljyä. Se pitää saada pois. Öljyn katku on vain epämukavuustekijä, mutta sen aiheuttama liukkaus on turvallisuusriski. Ari saa pikkuhiljaa öljyn siivottua kertakäyttöisillä puhdistusliinoilla.

Onneksi vene kulkee hyvää vauhtia oikeaan suuntaan. Ensimmäiseen kapiin eli Hyväntoivonniemeen, Afrikan eteläkärkeen, on vielä matkaa 7 700 merimailia.

### **Ote Starkin lokikirjasta keskiviikkona 11.11.2020**

*Kovaa keliä. IV reiviä ja staysail (isopurje) isolti liikaa. Meno aika hirveää. Ryminä ja ryske infernaalista. Kylmän rintaman läpi puskettua tuuli muuttui äkisti aamulla n. klo 8. 100 astetta ja siitä seurasi crashtack (vahinkokäännös). Vene oikeasti kyljelleen ja kaikki kamat sisällä kaaoksessa. Pelkäsin veneen menevän ympäri, aallot työnsivät sitä pahasti. Sain homman hallintaan ja sotkun siivoaminen kesti koko päivän. Tappiona mastonkääntöjalan köysipussit ja jonbuoy (pelastusrengas). Loppupäivä meni levätessä.*



1.

LENTÄJÄKSI JA  
VALTAMERIPURJEHTIJAKSI



## Minusta tulee lentäjä

Jos 1960-luvulla syntyi köyhään, monilapsiseen itähelsinkiläiseen perheeseen, joka asui kaupungin vuokratallossa, todennäköistä oli päätyä kansalaiskoulun jälkeen suorittavaan työhön, ellei sattunut ensin käymään ammattikoulua. Ajatus urasta Finnairin suihkukoneen kapteenina ja yksinpurjehtijana olisi tuntunut niin mahdottomalta, ettei sitä olisi voinut ääneen sanoa, jos vahingossa sellainen haihattelu olisi mieleen päässyt.

Ari Pekka Huusela syntyi esikoisena 28. lokakuuta 1962 työläisperheeseen. Siihen aikaan Ari-Pekka oli varsin suosittu etunimi. Arin isä Esa Huusela ei voinut vaikuttaa nimeen kuin sen verran, että etunimien väliin kaavailtu yhdysviiva jäi pois. Yksitoista kuukautta myöhemmin Ari sai Jukka-pikkuveljen. Perhe vahvistui vielä Nina-tyttärellä viisi vuotta myöhemmin.

Esa Huusela oli ammatiltaan autonkuljettaja. Aluksi hän ajoi taksia, mutta perheen kasvaessa työpaikkakin kasvoi kuorma-autoksi. Arin äiti Sinikka oli kotirouva, kuten tapana oli. Alussa perhe asui Sinikan äidin, Bertta Karhun eli Bertta-mummon, alivuokralaisena Töölössä, kunnes Itä-Helsingin Puotilasta löytyi kaupungin vuokra-asunto, Tämän jälkeen Huuselat saivat kaupungin vuokra-asunnon merellisestä Laajasalosta, jonne 1960-luvun lopulla valmistui kaupungin vuokrataloja, ei kovin monta, mutta yhden korttelin verran. Muilta osin Laajasalo kehittyi voimakkaasti ylemmän keskiluokan konnuksi.

Laajasaloon muutto tarkoitti, että Arin oli aloitettava koulu-  
lutaipaleensa Yliskylän kansakoulussa vuonna 1969. Sinne piti  
mennä kotoa bussilla, mikä oli jännittävää ja melkein pelot-  
tavaakin, vaikka oli Ari matkustanut bussilla Töölöönkin asti  
Bertta-mummon luo kyläilemään.

Laajasalon lisäksi Huuseloiden maailma laajeni Raisioon, jos-  
sa asui ja pyöritti firmaansa isän työnantaja, yrittäjä Matti Uu-  
sihonko. Hän oli mukava mies, ja Huuselat viettivätkin paljon  
aikaa hänen luonaan kaukana länsirannikon tuntumassa.

Raisiossa Ari, Jukka ja Uusihongon pojat rakentelivat puu-  
laatikoista lauttoja, joilla he seilasivat ristiin rastiin veden täyt-  
tämää hiekkakuoppaa. Isommille vesille he pääsivät, kun Uusi-  
honko vuokrasi mökin Tyrvältä. Siihen kuului soutuvene, joka  
kiinnitettiin laituriin 20 metrin köydellä. Se määritteli poikien  
reviirin rajat.

Pian mökille ilmestyi jolla. Ja jos on jolla ja järvi, jollalla on  
purjehdittava. Näin Ari ja Jukka arvelivat. Luvattomalla neit-  
sytpurjehduksellaan he pääsivät helposti järven poikki myötä-  
tuudessa, mutta palaaminen oli vaikeaa. Kumpikaan ei tiennyt,  
mitä luoviminen tarkoittaa, eikä kummallaan ollut muutenkaan  
käsitystä purjehtimisesta.

Jollain keinolla, jotta Ari ei jälkeensä osaa selittää,  
he onnistuivat seilaamaan jollan kävelymatkan päähän lähtö-  
satamasta. Sitten piti nolona mennä hakemaan apua mökil-  
tä. Jolla hinattiin soutuveneeseen perässä takaisin laituriin. Olisi  
houkuttelevaa arvella, että Arille syntyi tästä halu purjehtia vie-  
lä maailman ympäri, mutta niin ei tapahtunut. Purjehduskipinä  
sammui yhtä nopeasti kuin se oli hetkellisesti syttynytkin.

Kun Ari oli käynyt neljä vuotta kansakoulua, hän törmäsi ensim-  
mäisen kerran kunnolla luokkayhteiskuntaan. Jos Huuselat oli-  
sivat asuneet esimerkiksi Rovaniemellä, kohtaaminen olisi jäänyt  
tapahtumatta.