



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

ZERO challenge
engaging sustainability

Solo race non-stop around the world
Global Solo Challenge



ZERO challenge

engaging sustainability

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 Käsäkoski 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 Käsäkoski 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

GLOBAL SOLO CHALLENGE Groups starts explained

A system of staggered starts ensures a fair Event

The smaller and slower boats will start first



The diagram shows a horizontal timeline from 26 AUGUST 2023 to DECEMBER 2023. Six red location pin icons are placed along the timeline, labeled Group 4, Group 3, Group 2, Group 1, Group 0, and Super 0. The pins are positioned at approximately 26 August, TBC, TBC, TBC, TBC, and DECEMBER 2023 respectively. The pins for Groups 4, 3, and 2 are on the left side, while Group 1, Group 0, and Super 0 are on the right side, indicating that smaller and slower boats 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



GLOBAL SOLO CHALLENGE

GSC's Unique format

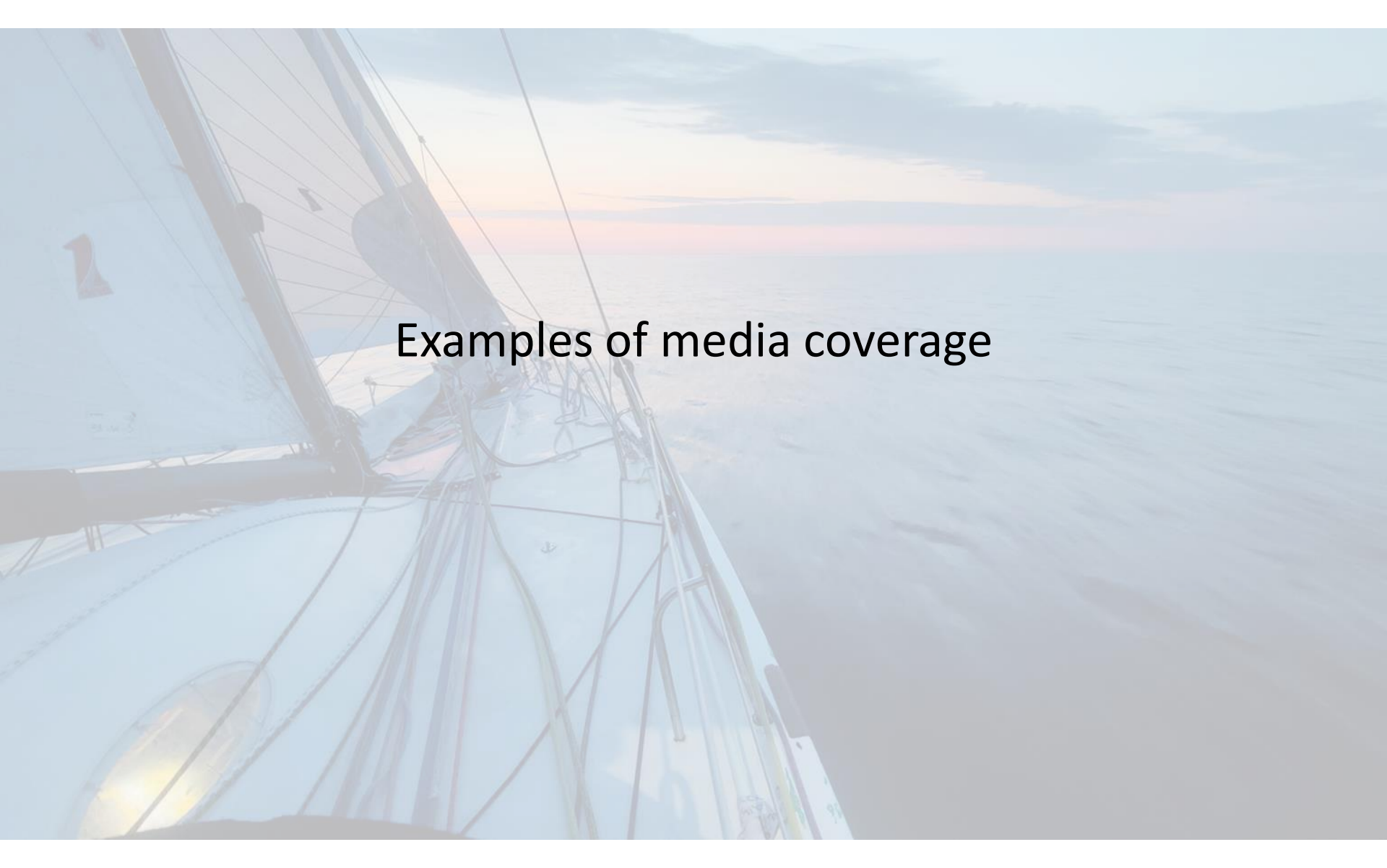
The format is unlike any other round the world solo sailing event and will make it fair and exciting for the Skippers as well as easy and engaging for the public and sponsors to follow:

- ➡ 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=XKV0Nblz8rk>

ZERO challenge
engaging sustainability



Examples of media coverage



EST. 1894

Subscribe
Digital Edition
Find YW

Fastnet

1,200 miles by jury rig in the Roaring Forties



Helen Fretter
January 16, 2024

f t p 0 shares

Finnish solo sailor Ari Käsäkoski 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 Käsäkoski has safely reached Durban, South Africa, 25 days after **dismasting** in the remote Indian Ocean and sailing 1,200 miles under jury rig.

Käsäkoski, 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.

Käsäkoski 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.

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

by Dave Proctor 8 Jul 2023 14:07 BST



Fuji - Class40 © Ari Käsäkoski

Like Share Be the first of your friends to like this.

Finnish Skipper Ari Käsäkoski, 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 skippers 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 Käsäkoski

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 Seventar 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 Käsäkoski



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



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

Like Share Be the first of your friends to like this.

After dismasting on the night between 21st and 22nd December Ari Käsäkoski'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 11 in width would not come in contact with ZEROchallenge. Ari however reported that "they had good clear floating lines and bouys 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 were 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.



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

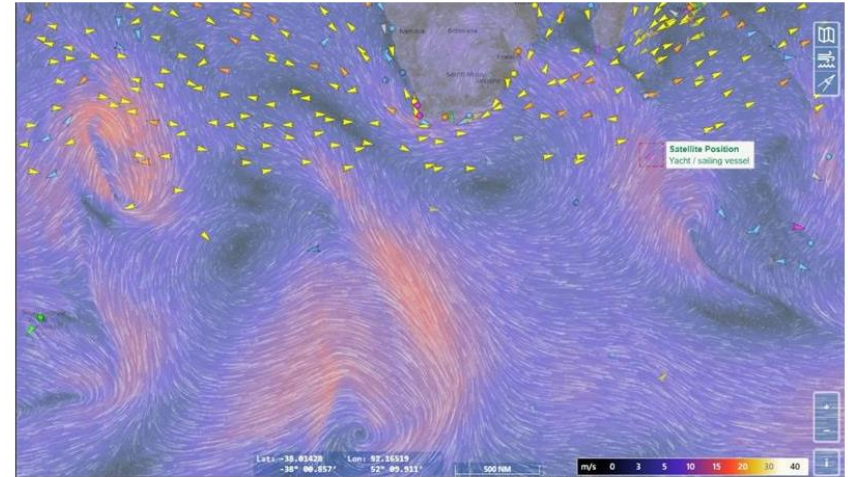
Ari now has a total of 380 liters of fuel on board, plans are not firm yet as the fuel is only enough to cover approximately 600 Nautical Miles, or a little more if the jury rig can be improved and the weather conditions are favourable. Certainly the refuelling operation has put Ari in a much better 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 Käsäkoski'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



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

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

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



Ari Käsäkoski - Global Solo Challenge © Stefan Vyborov

Ari Käsäkoski'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 Käsäkoski, 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 Käsäkoski 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 Käsäkoski'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 Käsäkoski 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 Käsäkoski 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 Käsäkoski's hope of reaching a safe port and salvaging his vessel, continuing his arduous journey in challenging circumstances.

Class 40 ZeroChallenge – Seuraava solisti yksinpurjehduskilpailuun

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

28.10.2023 KIRJOITAJA PASI NUUTINEN KUVAAJA KARI WILÉN, PASI NUUTINEN



Valkeaa uskoa, mutta joppa näin tyynessä ZeroChallenge omistaja keräämään kolmen solmun venevaudin.

"TÄLLAISTA se tulee olemaan doldrumellakin", Ari Käsäkoski virnistää. Siis niillä pahamaineisen arvaamattomilla täysin tyynen ja hyvin kevyen tuulen vyöhykkeellä päiväntasaajan molemmin puolin. Niitä kohti Käsäkoski lähtee pian Espanjan luoteiskulman A Coruñasta. Yksinpurjehduskilpailu maailman ympäri, *Global Solo Challenge* alkaa hänen osaltaan lokakuun 21. päivänä.

Mutta nyt hiiviskellään vielä Helsingin edustalla. Harmajan tuulimittari näyttää vajaat kaksi metriä sekunnissa eikä suhteellinen tuuli veneen omassa anturissa nouse ihan kolmeen asti.

Code0:n ja leveähuippuisen isopurjeen voimin saamme juuri ja juuri tirsistettyä lokin muutaman kerran yli 3,0 solmun venevaudin. Kokematta jää purjehduselämys, jota tietenkin odottaa päästessään Class 40 -kilpapurren kyytiin.

Lohduttautua voi sillä, että Käsäkosken mukaan juuri kevyet tuulet ovat *ZeroChallenge*n vahvuus muihin saman luokan veneisiin verrattuna. Siltä huolimatta, että Käsäkosken vene on vanha, vuonna 2007 rakennettu, ja useimpia kilpukumppaneitaan painavampi. Siihen ovat syvästä alkuperäisestä rakennuttajan kaveri kokeemukset avoeneräilyaluista.



KILPAILUT

Global Solo Challenge: Ari Käsäkoski masto ja kilpailu poikki

Ari Käsäkoski menetti mastonsa Madagaskarin kaakkoispuolella ja joutuu keskeyttämään Global Solo Challenge -kilpailun.

23.12.2023 KIRJOITAJA PASI NUUTINEN



Isävä heveri juuri joulun alla pakottaa Ari Käsäkosken jättämään kaiken unelmiansa yksinpurjehduksesta maailman ympäri.

Varhain aamulla 22. joulukuuta Ari Käsäkosken veneestä katkesi masto. D1-vantin katkettua masto jäi pumpaamaan suuressa aallokossa, kun päälle tuli äkillisen saderintaman työntämiä noin 10 m/s tuulia, kertoo Käsäkoski. Hän ennätti vielä laskea purjeet, mutta sekään ei auttaanut.

Kahteen osaan katkennut masto putosi veneen vierelle osumatta kanteen tai runkoon, ja Käsäkoski sai sen osat ja puomin hallitusti kiinni ja nostettua kannelle. Myös purjehtija itse säilyi loukkaantumisilta.

Nyt vuorossa on hätärikin pystytys ja purjehdus turvasatamaan. Ensimmäisessä Käsäkoski tavoittelee Etelä-Afrikan rannikkoa, jonne kuitenkin on matkaa noin 1 300 merimailia. Sieltä veneen siirto myöhemmin kotiin olisi huomattavasti helpompaa, kuin lähempänä sijaitsevalta Crozet-saarilta.

KAPPSEGLING / NYHETER

Ari Käsäkoski har hamnat i knipa i GSC

23.12.2023



Foto: Emmi Hakala

Den finska soloseglaren Ari Käsäkoski 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 Käsäkoski i ett pressmeddelande.

Käsäkoski 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 Käsäkoski 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 Käsäkoski att bygga en nödrigg som gör det möjligt att fortsätta segla båten. Han planerar också att ta sig till en skyddshamn. Förutom Käsäkoskis team följer också tävlingsarrangörerna och lokala sjöräddningsmyndigheter situationen.

Global Solo Challenge startade i oktober från A Coruna i Spanien. Käsäkoskis 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

TV-OHJELMAT

ILTALEHTI

Tampere 🌧️ -15°

MUUT LAJIT

Ari, 53, joutui pahaan pulaan keskellä Intian valtamerä

Ari Käsäkosken veneen masto katkesi kesken purjehduksen.



Ari Käsäkoski joutui kiipeiliin. Kuvituskuva. AOP



Otto Leinonen

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

Suomalaispurjehtija **Ari Käsäkoski**, 53, joutui perjantaiaamuna pahaan kiipeiliin, kun hänen veneensä masto katkesi keskellä Intian valtamerä. Asiasi kertoo Finnish Ocean Racing Association tiedotteessaan.

Käsäkoski purjehtii Global Solo Challenge yksinpurjehduskilpailussa maailman ympäri. Kisa alkoi lokakuussa.

Käsäkosken veneen mastoa kannatteleva vantti katkesi, jonka seurauksena masto antoi periksi.

– 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 siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Käsäkoski kertoi tiedotteessa.

Käsäkoski on kunnossa, eikä hänellä ole akuuttia hätää. Hän ei ole pyytänyt apua. Veneeseen ei tullut muita vaurioita. Tiedotteen mukaan hän on nostonut maston vedestä ja kiinnittänyt sen veneen kannelle.

Käsäkoski rakentaa hätärikin. Sen avulla venettä voi vielä purjehtia. Hän pyrki purjehtimaan sopivaan suojasatamaan, mutta tilanteen tekee vaikeaksi tapahtumapaikan syrjäisyys. Käsäkosken 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 Käsäkosken tilannetta.

Käsäkosken tavoitteena oli purjehtia maailman ympäri 130–150 päivässä. Hän purjehtii yksimastoisella Class 40–tyyppisellä ”Fuji”-veneellä.



arikansakoski.solo.sailing
2 939 seuraajat

Näytä profiili

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

Takaa-ajo

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

Kilpailu purjehditaan takaa-ajona.

Tiedotteen mukaan Käsäkoski aloitti kilpapurjehduksen 1980-luvun alussa ja on osallistunut urallaan satoihin purjehduskilpailuihin eri merialueilla. Hän työskentelee ekotehokkaan arkkitehtuurin ja tulevaisuudentutkimuksen asiantuntijana ja kouluttajana.



arikansakoski.solo.sailing
2 939 seuraajat

Näytä profiili



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 Käsäkoski (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.

Käsäkoski 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.

Käsäkoski 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.



At the time of the accident, Käsäkoski 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, 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, Käsäkoski 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, Käsäkoski 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 eddie he is currently within will prevent him from drifting too far south with the wind.

After the cold front, Käsäkoski 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.



Global Solo Challenge. Le Finlandais Ari Käsäkoski 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 Käsäkoski (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 Käsäkoski. "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

Dans la nuit du 21 au 22 décembre, Ari Käsäkoski se trouvait au nord des îles Crozet, une zone où les navigateurs doivent composer avec le fort courant des Aiguilles, qui peut aggraver l'état de la mer. A plus de 1 000 milles nautiques au sud de Madagascar, à 1 600 milles du Cap et à plus de 3 000 milles de l'Australie-Occidentale, Ari Käsäkoski a constaté qu'un des bas haubans de son bateau, le D1 (diagonaux 1), était cassé.


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 Käsäkoski 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 Käsäkoski 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 Känäsakoski 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 Känäsakoski 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 Känäsakoski, 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 Känäsakoski est visible sur la [cartographie en direct de la course](#).



Ari Känäsakoski est parti de La Corgne le 21 octobre 2012, à bord de Fog, un Oceanic40 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 Käsäkoski som tävlar i ensamkappseglingen Global solo challenge tappade masten för tre dagar sedan. Nu kämpar han mot Agulhasströmmen söder om Afrika.

SEGLING



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

Richard Nordgren richard.nordgren@hbl.fi

26.12.2023 13:21 UPPDATERAD 27.12.2023 08:09

Ari Käsäkoski 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.

Käsäkoski 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 Käsäkoski

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: Globa solo challenge

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

Det var för tre dagar sedan som ensamsegelaren 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 Kärnäkoski efter rigghaveriet.

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



Ensamsegelaren Ari Käsäkoski tappade masten i Indiska oceanen men är inte i fara och haltar norrut under nödrigg **CLASS 40 FINLAND**

Käsäkoski seglar i tävlingen Goba 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.



Ensamsegelaren Ari Käsäkoski när allt gick bra. **EMMI HAKALA**

Käsäkoskis 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 Käsäkoskis båt på huvudbilden seglar under Gamlakarleby segelförenings flagg.

Un altro giro del mondo in solitario

Global Solo Challenge, Ari Käsäkoski 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
+
Computec 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 Käsäkoski, 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.



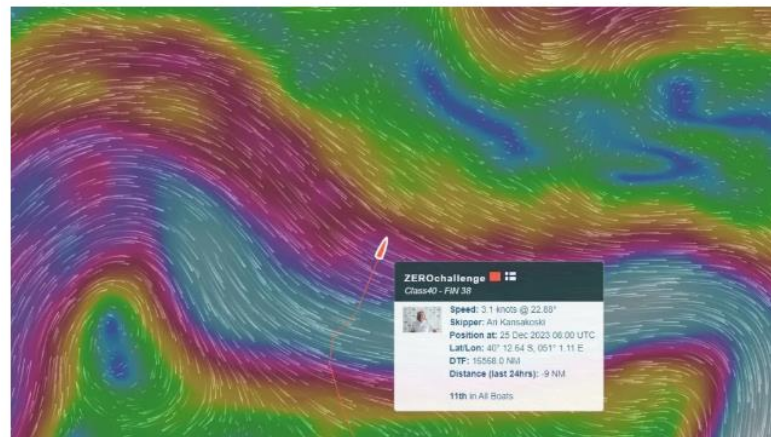


(Marco Nannini – <https://globalsolochallenge.com>) La scorsa sarebbe dovuta essere una settimana di festeggiamenti alla Global Solo Challenge con gli skipper impegnati a fare del loro meglio per godersi il Natale in mare. Regali nascosti, prelibatezze speciali e telefonate con i loro cari hanno reso 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 Käsäkoski, 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 Käsäkoski 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 sartame 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.

Il problema immediato 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 di 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 refluxo 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.

Ammiamo 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 arco 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 la 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												
Rank	Boat	Skipper	Start Date	Last Update	DTF	Start	ETA	Est. Finish	Time Off	Time OnT	dt (Start/Est. Fin)	
1	Albatros	Philipp Debus	20/10/23 13:00	21/10/23 08:00	5,800	16,814	7:20	09/03/24 03:07				
2	First Light	Colin Butler	20/10/23 14:28	21/10/23 08:00	12,204	15,141	6:50	09/03/24 04:49	+ 1:01:00.00	+ 2:09:30	01:30	
3	Wayward Dreaming	Shane Gilchrist	20/10/23 08:00	21/10/23 08:00	13,203	15,400	6:20	09/03/24 04:40	+ 1:01:11.00	+ 0:02:00	1:17	
4	Oceanic	Richard Bourke	20/10/23 08:00	21/10/23 08:00	14,281	11,443	7:03	10/03/24 03:25	+ 1:01:16:07	+ 0:03:00	6:40	
5	Yonah de Brabant	Andreas Jurek	19/10/23 15:00	21/10/23 08:00	14,707	8,511	8:20	10/03/24 01:40	+ 2:06:22:01	+ 7:00:00	11:00	
6	Kanaka 3 - Ultramar	Parag Mehta	20/10/23 08:00	21/10/23 08:00	14,600	10,506	7:30	10/03/24 03:26	+ 1:04:01:01	+ 0:44:10	11:29	
7	Rubea West	David Lopez	20/10/23 08:00	21/10/23 08:00	14,261	10,112	6:50	09/03/24 07:28	+ 1:09:01:01	+ 0:09:00	6:30	
8	Edgemoor Martin	Philippe Mahieu	21/10/23 15:00	21/10/23 08:00	14,824	10,104	6:20	09/03/24 04:40	+ 1:10:00:00	+ 0:09:00	11:00	
9	Phœnix	Wilson Mulraney	21/10/23 13:00	21/10/23 08:00	15,100	10,087	6:30	09/03/24 03:25	+ 1:01:20:01	+ 0:03:00	1:17	
10	ZEROchallenge	dt/NotKnown	21/10/23 15:00	21/10/23 08:00	15,514	10,057	6:20	09/03/24 03:10	+ 1:01:00:00	+ 1:19:30	20:17	

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

Urheilu | Purjehdus

Suomalaisen yksinpurjehtijan masto katkesi Intian valtamerellä

Global Solo Challenge -kisaan osallistuva Ari Käsäkoski on joutunut pulaan kaukana kuivasta maasta.



Ari Käsäkoski arkistokuvassa. KUVA: HANDOUT

Mikko Knuutila

22.12.2023 23:44

SUOMALAINEN yksinpurjehtija Ari Käsäkoski koki kovia perjantaina.

Global Solo Challenge -kilpailuun osallistuvan Käsäkosken, 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", Käsäkoski kertoi tiedotteessa.

Käsäkoski on kaukana kuivalta maalta. Onnettomuuspaikalta on yli tuhat merimailia Madagaskariin, yli 1300 merimailia Kapkaupunkiin ja yli 3000 merimailia Australiaan. Yksi merimaili vastaa 1,852 kilometriä.

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

Seuraavien päivien aikana Käsäkoski aikoo rakentaa hätärikin, jonka avulla venettä voi vielä purjehtia. Hän aikoo myös suunnitella reitin suojaatamaan yhdessä maissa toimivan tiiminsä kanssa.

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

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

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 Käsäkosken masto katkesi

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

Perjantaina Käsäkosken Class 40-tyyppisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vantti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Käsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akuuttia hätätilannetta. Katkennut masto on kiinnitettynä 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 siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Käsäkoski kuvaili tiedotteessa.

Tiedotteen mukaan Käsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivaan 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 meripelastuksen vastuuviranomaiset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Käsäkosken tilanteesta.

STT Urheilu

Tuoreimmat

- 18:52 Koripallo**
Susijengi aloittaa EM-karsinnat kisoihin, joissa sillä on jo paikka – helmikuussa vastassa kivikova Serbia ja mielenkiintoisin Tanska
- 18:00 Urheilu**
Pekka Holopaisen kolumni: Nuori norjalaisihittäjä tuli, näki ja voitti – sitten tapahtui jotain, mitä ei ole todeksi uskoa
- 16:00 Yleisurheilu**
Maratonin nuoren ME-miehen kuolemassa synkkää symboliikkaa – "Automatkan mitta olisi ollut 42 kilometriä"
- 15:22 Paini**
Arvi Savolainen EM-paininen suomalais-toivona – Yli-Hannuksela ja Mäenpää taipuivat
- 13:57 Mäkihyppy**
Suomen mäkinaisilla tyly kohtalo – väistävät miesten tieltä Lahdessa
- 12:44 Jalkapallo**
Palloliitto käsitteli erotuomariskandaalia – merkittävä tuomaripomo vaihtoon
- 10:30 Hiljto**
Aino-Kaisa Saarinen ei voi käsittää suomalaishiittäjän toimintaa: "Miten voi käydä tuollainen moka?"
- 8:32 Amerikkalainen jalkapallo**
Musiiikin supertähti Taylor Swift lensi lähes 10 000 kilometriä Super Bowliin – voitonsuokot nousivat otsikoihin maailmalla

Onnettomuudet

Huthikapinallisia kiertävä rahti- matkustajalaiva pelasti yksinpurjehtijan Intian valtamerellä

Suomalaisvarustamo Finnlinesin uusi Finncanopus kiertää Afrikan mannerta turvallisuussyistä matkalla Kiinasta Naantaliin.

Kuuntele juttu 2:22



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

MINNA ROSVALL

131. 10:53

Jaa

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

Apua hän sai yllättäen samalla alueella ajavalta Finnlinesin uudelta alukselta. 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 -kilpailuun osallistuva Käsäkoski oli nähnyt uutisen Finncanopuksen reitistä ja oli yhteydessä aikaisemmin tapaamaan Finnlinesin **Timo Vanhalaan**.

Käsäkosken Fuji-vene oli aiemmin kuljetettu syksyllä 2023 Suomesta Bilbaon Finnlinesin Finneco II -roro-rahtilaivalla.



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

Evästä ja polttoainetta köyden avulla veneeseen

Purjehtija Ari Käsäkoski rakensi veneeseen niin sanotun hätäriikin. Hän pystyi käyttämään jäljelle jääneitä ehjiä purjeita. Hän sai japanilaiselta kalastusalukselta meridieselä, mutta tarvitsi veneensä koneeseen tavallista dieselä.

Tarvikkeet ja polttoaine siirrettiin Käsäkosken veneeseen kastiliinoinen avulla. Käsäkoski sai blogikirjoituksen mukaan muun muassa pannukakkua, jota tarjottiin laivalla torstaipäivän kunniaksi.

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

– Virtausta keulasta perään oli vielä huomattavasti, ja ajoittainen maininki teki lähestymisestä haastavaa. Muutaman yrityksen jälkeen pääsin turvallisesti riittävän lähelle, ja heittoiliina saatiin Fujiiin. Pikaisen kirstyksen jälkeen kanistereita päästiin laskemaan heittoiliinaan Jyrkin pitäessä Finncanopusta hitaassa liikkeessä, sivuttain tuulta kohti, kertoo Käsäkoski operaation jälkeen.

Keittiön tullaiset hän kävi poimimassa myöhemmin merestä kyytiin.

Suomalainen yksinpurjehtija hurjassa tilanteessa Intian valtamerellä



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

JULKAISTU 23.12.2023 10:41



MTV URHEILU – STT

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

Perjantaina Käsäkosken Class 40-tyyppisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vantti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Käsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akuuttia hätätilannetta. Katkennut masto on kiinnitettynä 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 siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Käsäkoski kuvailee tiedotteessa.

Tiedotteen mukaan Käsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivaan 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 meripelastuksen vastuuviranomaiset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Käsäkosken tilanteesta.

Lue lisää aiheesta:

PURJEHDUS

URHEILU



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

Tapio Lehtinen
Keskipohjanmaa

Pe 29.12.2023 klo 18:00



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

Viime päivinä suomalaismediassa on raportoitu yksinpurjehtija Ari Käsäkosken kohtaamista vaikeuksista Global Solo Challenge -purjehduskisassa Intian valtamerellä. Viime perjantaina kilpailuveneen masto katkesi kesken purjehduksen, ja nyt Käsäkoski etenee kohti suoiasatamaa

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

STT

23.12.2023 8:39



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

Perjantaina Käsäkosken Class 40-tyyppisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vantti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Käsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akuuttia hätätilannetta. Katkennut masto on kiinnitettynä 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 siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Käsäkoski kuvaili tiedotteessa.

MAINOS - SISÄLTÖ JATKUU ALLA

MAINOS PÄÄTTY

Tiedotteen mukaan Käsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivaan 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 meripelastuksen vastuuviranomaiset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Käsäkosken tilanteesta.

Amatörkappseglaren Ari Käsäkoski siktar på Global Solo Challenge



Amatörkappseglaren Ari Käsäkoski 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 Käsäkoski 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 förklarar: "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 kappseglingsbåtar 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 inställd 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 långsammaste 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 verklig 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.

Browsing the "**Ari Käsäkoski**" Tag

Feature



Mission complete to Durban

January 15th, 2024

by Marco Nannini, Global Solo Challenge For Global Solo Challenge competitor, Ari Käsäkoski'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 Käsäkoski 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 Käsäkoski (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, 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 eddie 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/>

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

STT

23.12.2023 8:39



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

Perjantaina Käsäkosken Class 40-tyyppisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vantti. Hetkeä myöhemmin koko masto katkesi. Tiedotteen mukaan Käsäkoski on kunnossa eikä suomalaisella ole akuuttia hätätilannetta. Katkennut masto on kiinnitettynä 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 siististi paaraan ja mikään osa ei osunut runkoon, Käsäkoski kuvaili tiedotteessa.

Tiedotteen mukaan Käsäkoski suunnittelee taustajoukkojensa kanssa parhaan mahdollisen reitin, jotta vene saadaan sopivaan 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 meripelastuksen vastuuviranomaiset ovat tiedotteen mukaan ajan tasalla Käsäkosken tilanteesta.

12.01.2024 | MELLÄ TÖSSÄ MERELLÄ

Avustustehtävä merellä: Finncanopus kohtasi Fuji-purjeveeneen

Kovia kokenut pikkurainen purjevene keltau jäätälämäisen matkustaja-rahtilaivan vieressä. Veneen masto on kaski. Avomerellä ei muita aluksia, saati maata olla näkyvissä. Kotta purjeveneeseen siirretään kyytiin avulla polttoainetta ja torstaipäivään kuuluva jälkiruokaa. Mistä oikein on kyse?



Ari Känkäskösen kovia kokenut Class40 Fuji-purjevene kuvattuna Finncanopuselta.



Joulukuussa sattuneen onnettomuuden jälkeen Känkäsköki sai nostettua katiimmeen maston kyytiin.

Maailman meriä seilattaessa voi sattua kaikenlaista, jopa odottamattomiakin kohtaamisia. Suomalaisen Global Solo Challenge -yksinpurjehtija Ari Känkäskösen onni kääntyi, kun hän kohtasi Intian valtamerellä Finnlinesin uusimman ropax-aluksen, Finncanopusen. Känkäsköki tarvitsi polttoainetta ja tarvikkeita. Finncanopusella ryhdyttiin valmistelemaan pikaoperaatiota.

Onnettomuus Intian valtamerellä

Joulukuun 22. päivä, vuonna 2023, yksinpurjehtija Ari Känkäsköki joutui rajuiin keliin Fuji-purjeveneellään. Veneen masto katkesi, mutta kippari selvisi tärsykystä, eikä akuuttia hätää ollut.

Jaksin merellä täytyy olla neuvokas. Känkäsköki rakensi veneeseen niin sanotun hätäriikin, eli hän pystyi käyttämään jäljelle jääneitä ehjiä purjeita joten kuten. Lisäksi hän sai japanilaiselta kalastusalukselta meridiesel-polttoainetta, joka ei kuitenkaan ollut ihan parasta menovettä Fuji-purjeveeneen koneelle, ja Känkäsköki kaipaaskin tavallista dieseliä.

Mistähän dieseliä saisi kesselillä Intian valtamerä? Horisontissa kun harvoin näkyi toisia aluksia.

Operaatio pannukakku

Uskomattominta Finncanopusen ja Fuji-purjeveeneen kohtaamisessa oli puhdas sattuma. Finncanopusenhan ei alunperin edes pitänyt olla täällä päin maailmaa! Lisäksi välimatkat merellä ovat pitkiä. Jotain valtameren mittasuhteista kertoo Känkäskösen joulukuinen onnettomuuspaikka, josta oli tuhat merimailia, eli parituhatta kilometriä, Madagaskariin, ja tuhatkolmesataa merimailia Kapkaupunkiin. Tukijoukot tai lähin satama olivat siis kaukana.

Känkäsköki oli sinnitellyt merellä rikkinaisen veneen ja vääränlaisen polttoaineen kanssa parikymmentä päivää. Vaihdohtoja suunniteltessaan Känkäsköki näki uutisen Finncanopusen retistä, jolloin mies oli heti yhteydessä Finnlinesilta aikaisemmin tapaamaansa Timo Vanhalaan. Pyörät alkoivat pyöriä. Tottakai Finncanopus auttaisi!

Etelä-Afrikan Durbaniin matkalla ollut Finncanopus pääsi avustustehtäviin. Käytännössä kohtaamisreitit ei edes hidastanut superhätemme matkaa. Toivottua dieseliä Finncanopuselta löytyi, minkä lisäksi messissä valmisteltiin eväspakettia. Koska oli torstai, oli Finncanopusen messin ruokalistalla hernekeittoa ja pannukakua, kuten edellisessä postauksessa kerroimmekin.



Avustustehtävän aikana Finncanopusen päällikkö Jyrki Repo oli yhteydessä Ari Känkäsköseen VHF-radion avulla.



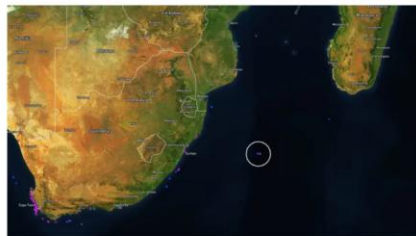
Eipäs unohdeta eväitä! Messissä keittiömestari Peter Palander teki purjehtija Ari Känkäsköskelle eväsläpää ja pakkaa lisäksi mukaan tontetta pannukakkuja.



Katsoo toista kuvaa: Kattopöytä kassan, keltainen hantti. Tässä kuvassa näkyy avustuksen aikana Repola. Täälläkin ja muualla avustettiin Ari Känkäskösköä.



Operaatio oli ohi, ja Finncanopus jatkoi matkaa kohti Durbania, joka on satamakaupunki Etelä-Afrikan läänneillä. Kuva: Ari Känsäkoski



Finncanopusen ja Fuji-purjehvehen kohtauspaikka ymyröity. Avus: MarineTraffic



Polttoaine ja keittiön terveiset saatiin onnistuneesti siirrettyä Finncanopuselta Fuji-purjehveelle köysien ja kelluke-kanistereiden avulla. Kuva: Ari Känsäkoski

Purjebenekkiparin terveiset avustusoperaation jälkeen

Kohtaamisen jälkeen Finncanopusen oli aika jatkaa matkaa kohti Durbania. Ari Känsäkoski jäi Fuji-veneelleen tutkimaan avustuspakettiaan. Myöhemmin kuulimme Arin terveiset operaatiosta.

- Finncanopusen päällikkö Jyrki Repo ajoi Fujin ympäri tasoittaakseen aallokkoa ja pysähtyi tuulen puolelle, jotta pystyi lähestymään luotsiporttia. Virtausta keulasta perään oli vielä huomattavasti, ja ajoittainen maininki teki lähestymisestä haastavaa. Muutaman yrityksen jälkeen pääsin turvallisesti riittävän lähelle, ja heittoliina saatiin Fujin. Pikaisen kiristyksen jälkeen kanistereita päästiin laskemaan heittoliinaan Jyrkin pitäessä Finncanopusta hitaassa liikkeessä, sivuttain tuulta kohti.

- Kanistereiden laskun jälkeen siirryin turvalliselle etäisyydelle, kelasin liinan sisään ja aloitin kanistereiden nostamisen. Finncanopuselta laskettiin vielä keittiön tullaisia köyteen kiinnitetyissä kelluissa kanistereissa, jotka kävin myöhemmin poimimassa köytiin.

- Laivan keittiön yllätyksestä löytyi tuoreita ohukaisia, makeisia ja lajitelma herkullisia leipiä, joista muodostui matkan maukkaain illallinen. Miiljoonat kiitokset Finnlinesille ja Finncanopusen ammattitaitoiselle miehistölle, keittiölle ja kipparille!

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

Fakta: Global Solo Challenge

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



OPTIO

Pannukakkua ja dieseliä merihätään – Finnlinesin uusin alus ja Ari Käsäkoski kohtasivat onnekaasti 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 Käsäkoskea Intian valtamerellä torstaina 11. tammikuuta. KUVA: FINNLINES/ARI KÄNSÄKOSKI

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



Luku-aika noin 2 min

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



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

SAILING

High sea drama after yacht was dismantled

WENDY JASSON DA COSTA
wendy.jdc@inl.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.

Arto Känkäkoski 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.

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

Whoever finishes first wins the race. He enjoyed the time on the ocean, especially the action in the "high pressure places".

However, his dream ran amok 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.

"I was able to tilt the south Atlantic and there I had a problem with two of the downwinds halyards.

"One of them broke and the other one was damaged so I had one halyard left for downwinds 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," Känkäkoski 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 dismantled in a remote area of the Indian Ocean in the infamous roaring forties.

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

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

To Page 3



R30.00

Annual Subscriber: R28.44
0800 20 47 71

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



BREAKING NEWS
IOL.CO.ZA/SUNDAYTRIBUNE

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

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

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 Finncanopus which was en route to Durban. Making very slow progress and with little fuel left, Känkäkoski 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.

Känkäkoski 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 hport. er in.

"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 Lambson.

Officially Känkäkoski 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 valtamerä

Riski kiehtoo yksinpurjehtija Ari Känkäkoskea, mutta "pieni terve pelko" on sekoin tarpeen.

Pertti Mattila/STT

Voisiko seuraava olla pamaisten peruskuvasto: olet purjehtimassa yksin keskellä valtamerä, kun veneesi masto katkeaa. Näin kävi oikeasti suomalaiselle yksinpurjehtijalle **Ari Känkäkoskelle** (pyöreä kuva) Intian valtamerellä ennen joulua.

Hänelle jäivät kuitenkin käyttöön pikkupurjeet ja dieselmoottori.

– En ole missään vaiheessa nyt pyytänyt merihätään liittyvää apua, Känkäkoski kertoi STT:lle, joka sai ääni-

ja kuvayhteyden alustaan levollisen oloisena ohjanneeseen mieheen perjantaina.

Class 40 -tyyppisestä ja Fuji-nimisestä veneestä katkesi ensin mastoa kannatteleva vantti eli valjeri. Hetkeä myöhemmin kaatui koko masto.

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

Se vaikutus haverilla oli, että Australian suuntaan purjehtinut Känkäkoski kääntyi takaisin Afrikan suuntaan. Hänen oli ollut määrä kiertää maapallo Global Solo Challenge -kilpailussa, joka alkoi lokakuussa Espanjan La Corunasta.

Känkäkoski myöntää, että kääntymisen takaisin ei ollut helppoa kilpailutavoittele-



STEPHAN VYBOROV / LEHTIKUVA

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

den takia – eikä myöskään käytännössä.

– Lähteminen takaisin Afrikkaan oli haastavaa tuulten suunnan takia sekä siksi, et-

tä sillä alueella voimakkaat merivirrat kuljettavat idän suuntaan. Pikkupurjeilla ja moottorilla olen tullut paluumatkaa lähteen runsaat



3000 kilometriä, vaikkakin varsin hitaasti.

Hän ei ollut keskeyttänyt kisaan vielä perjantaina.

– Todellisuudessa kilpailuni ei tule jatkumaan, jos ei jotain ihmettä, kuten uutta mastoa, jostain yllättäen Afrikasta ilmesty.

Perjantaina Känkäkoski oli noin 500 kilometrin päässä paluuetapistaan, Etelä-Afrikan Durbanista. Nyt hän oli saanut tietoonsa uuden huo- len: Durbanin edustalle on tulossa ensi keskiviikkona tuhti myrsky.

– Tällä hetkellä yritän pitää vähän vauhtiakin. Yritän ehtiä myrskyn alta ajoissa satamaan.

Mikä sitten saa miehen lähtemään riskialtrille maratonmatkalle maailman merille? Syyinä on Känkäkosken mukaan osittain juuri riski.

– Valtamerellä olemista, varsinkin yksin, voin verrata

vain siihen, mitä saan kokea kiipeillessä vuoristossa. Siellä kokemus on yhtä voimakas: saat eteesi haasteita, ja olet välillä vähän pahassakin paikassa.

Känkäkoski samalla korostaa, että uhkarohkeus ei ole merellä järkevää.

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

Osa merielämän viehätystä on Känkäkosken mukaan siellä matkavien keskinäinen avunanto, solidaarisuus.

– Jos joutuu merellä pulmiin ja kohtaa sitten muun veneen tai aluksen, saa kyllä apua. Merenkulkuun lisäksi kuuluu velvollisuus auttaa.

Maston katkeamisen jälkeen sai Känkäkoskikin apua. Ensinnäkin antoi polttoainetta japanilainen kalastusalus. Myöhemmin samalle reitille osui ja dieseliä antoi suomalainen Finnerlinen uusi hiva Finncanopus, jota oliin tuomassa Kiinasta Suomeen.

– Minun onnelleni koitui se, että Punaisenmeren leivottomuuksien takia Finnerlinen päätti ajaa laivan Suezin sijasta Afrikan kiertävää reittiä pitkin, Känkäkoski 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%A4koskis-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://venelevi.fi/global-solo-challenge-class-40-zerochallenge-seuraava-solisti-yksinpurjehduskilpailuun/>

<https://venelevi.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-quarantiemes-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.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-vesilta-maailman-merille-yksinpurjehtija-ari-kansakoski-kohtasi-vaikeuksia-intian-valtame>

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

https://www.searchmagazine.se/artiklar/amatorkappseglaren-ari-kansakoski-siktat-pa-global-solo-challenge_18710.htm

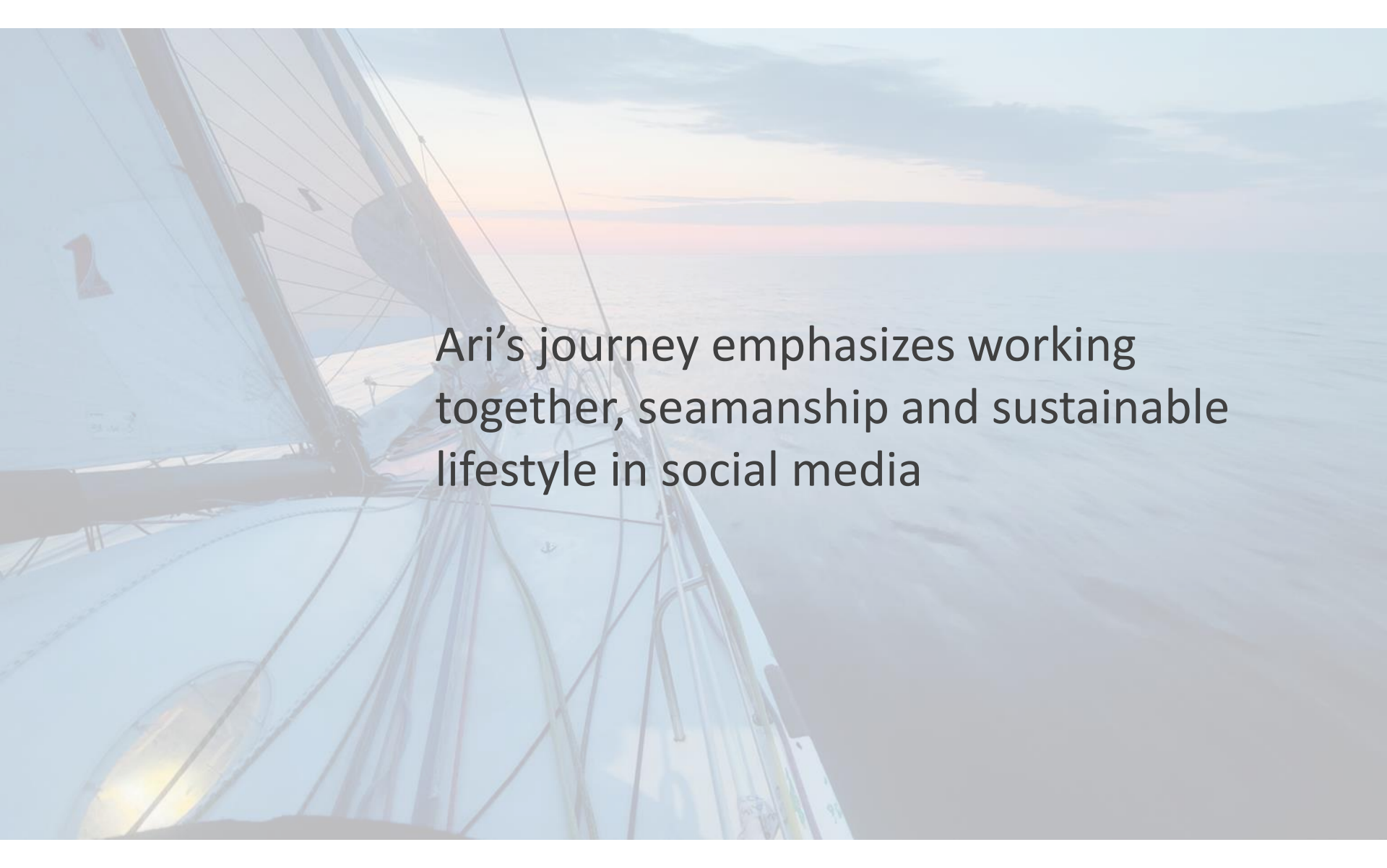
<https://www.sailingscuttlebutt.com/tag/ari-kansakoski/>

<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-onnekaasti-intian-valtamerella/02cb7da9-3fb0-400e-ac27-15efeff760da>



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

Ari Käsäkoski Solo Sailing Instagram Account

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

44 julkaisut 2 941 seuraajat 215 seurataan

Ari Käsäkoski #zeroCO2challenge #class40racingfinland
Personal blog
Ari Käsäkoski is sailing non-stop around the world solo race #globalsolochallenge 2023-2024 with #renewableenergy
globalsolochallenge.com/p... ja 4 muuta

Ammattilaisen hallintapaneeli
16 t. tiliä tavoitettiin 30 viime päivän aikana.

Muokkaa profiilia Jaa profiili

Dismasted AfterCapeTo... HowToSupport CapeTownSto... GSC

All Last 6 Months

Accounts reached

31K 15.8K 15.8K

14.4K 14.1K 13.9K

11.7K 9,470 9,367

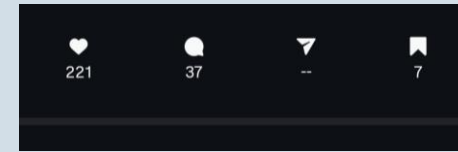
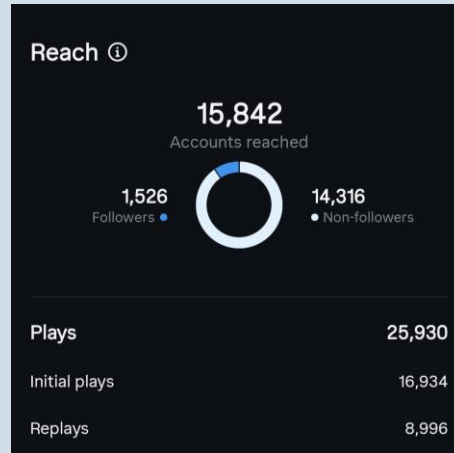
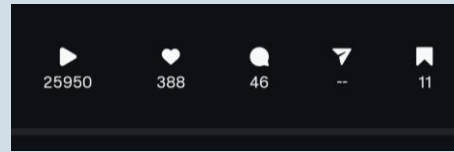
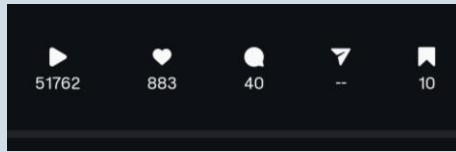
9,325 9,024 8,007



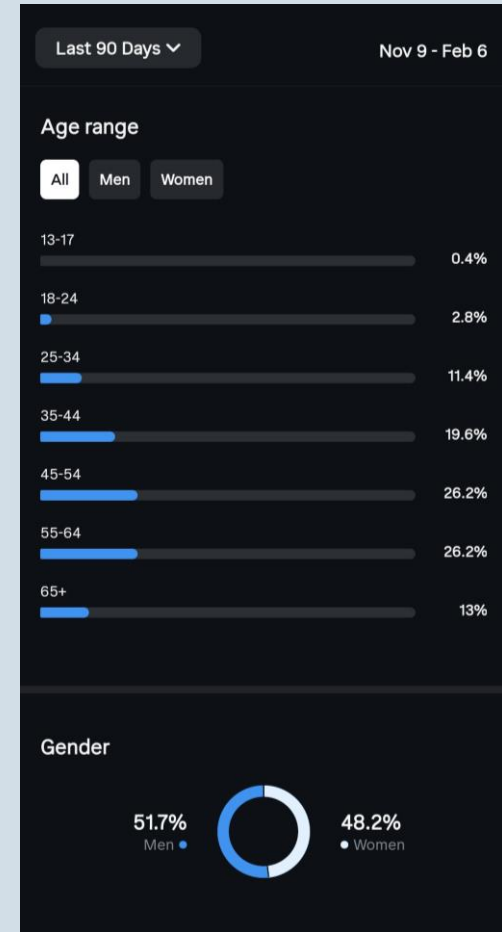
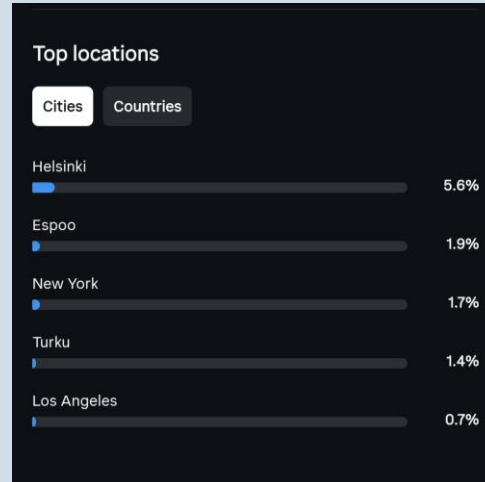
Account continues to grow even after the accident

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

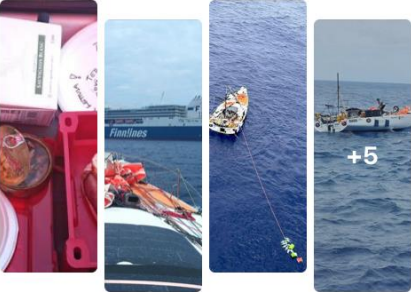
<https://www.facebook.com/Class40RacingFinland>

Class40 Racing Finland
Published by Ari Kansäkoski · 12 January ·

Suomalaista yhteishenkeä Intian Valtamerellä

Huomattuani Ylen uutisen Finncanopusken kurssin vaihdoksesta Punaiseltamereltä Hyväntoivon Niemen ympäri olin yhteydessä Timo Vanhalaan Finlinesilla ja kerroin tilanteistani. Finncanopus oli uskomatonta kyllä melkein risteävällä kurssilla Fujin kanssa. Hän alkoi heti tehokkaasti järjestelemään asioita. Finncanopus kiittasi nopeasti, että he toimittavat mielellään tarvittavat polttoaineet.

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



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

[Blondit purjehtii](#) and 187 others 10 11

Performance

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

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

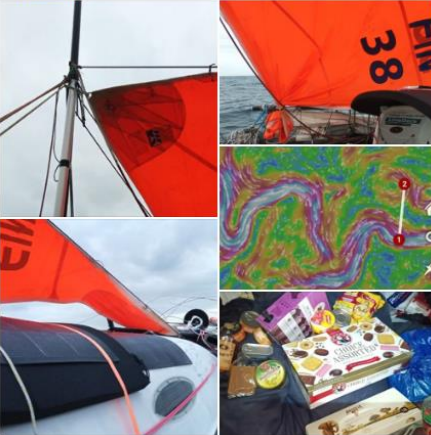
Probably never felt so good to hoist a sail! 🥰🥰🥰 Building the jury rig progressing well but crossing a strong current takes time and using the engine is necessary.

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](#)

[Blondit purjehtii](#) and 158 others 10 10

Performance

Reach	Engagements	Negative interactions
Total 10,560	Reactions 456	Total 0
Organic Paid	Comments Shares	Unique
10,560 (100%) 0 (0%)	19 10	

[Boost post](#)

Lauantaina 10.2 11.00-12.00 @venemessut Purjehdusstataman la...
9 February 2024 at 02:08
ID: 862777048987460

Interactions

174 reactions 4 comments 16 shares

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

Performance

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

[View Details](#)

[Boost post](#)

Ari ja Fuji menee tällä hetkellä reippaassa kelissä 30-40 so
26 November 2023 at 16:19
ID: 819812759950556

Interactions

247 reactions 9 comments 9 shares

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

Performance

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

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

The image displays a grid of social media posts related to the Global Solo Challenge. The posts feature Ari Känkäkoski's Class40 racing yacht, number 38, in various settings: docked at a harbor, sailing on the open ocean, and being spotted by a Finnlines ferry. The posts are shared by users like @voilesetvoilers, @pasipetteri69, and @finnlines_group, and include engagement metrics such as likes and comments.

TikTok Post 1: @Global Solo Challenge. Ari Känkäkoski Class40 Racing Finland #globalsol... 286 likes, 17 comments, 3 weeks ago.

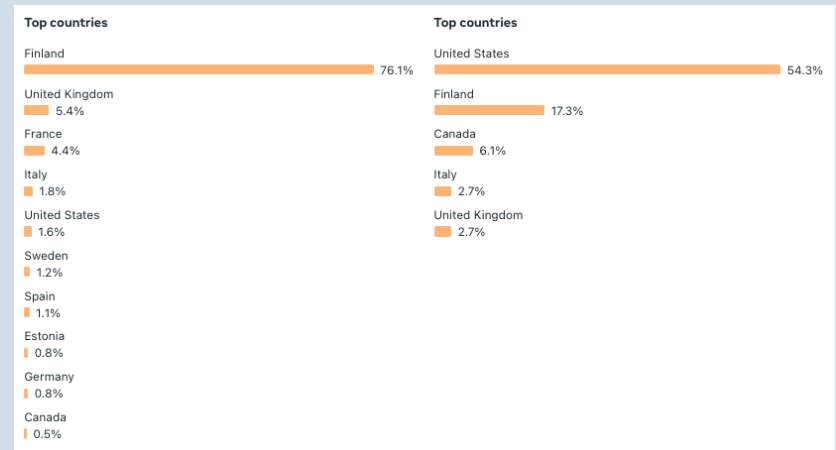
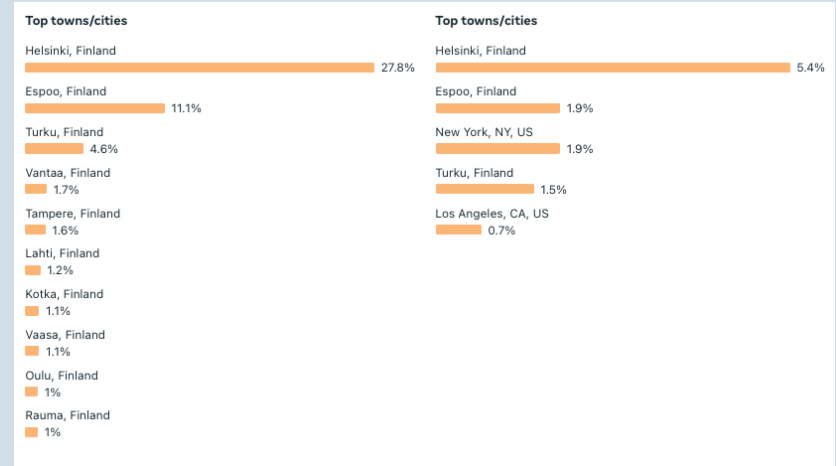
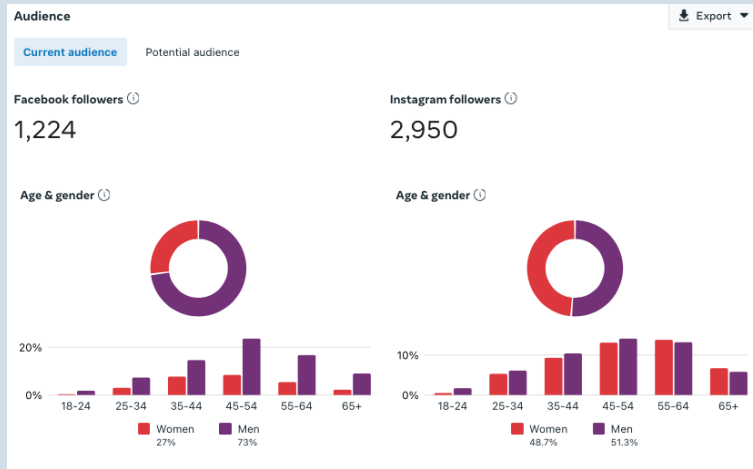
Instagram Post 1: @voilesetvoilers. IL AVAIT DÉMÂTÉ DANS LES 40ES : ARI KÄNSÄKO... 758 likes, 2 comments, 3 weeks ago.

TikTok Post 2: @Global Solo Challenge. Ari Känkäkoski Class40 Racing Finland #globalsol... 257 likes, 11 comments, 3 weeks ago.

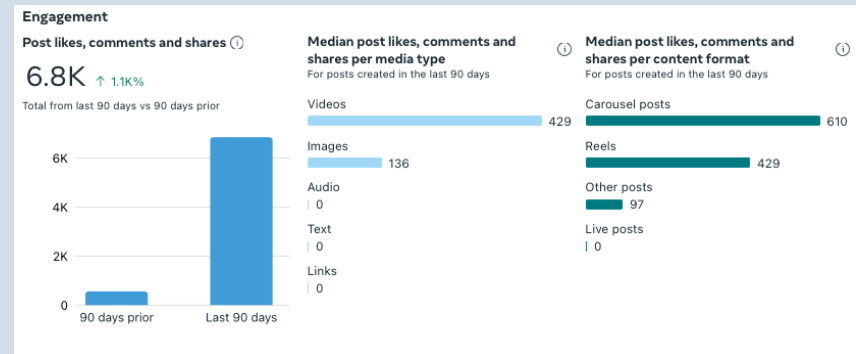
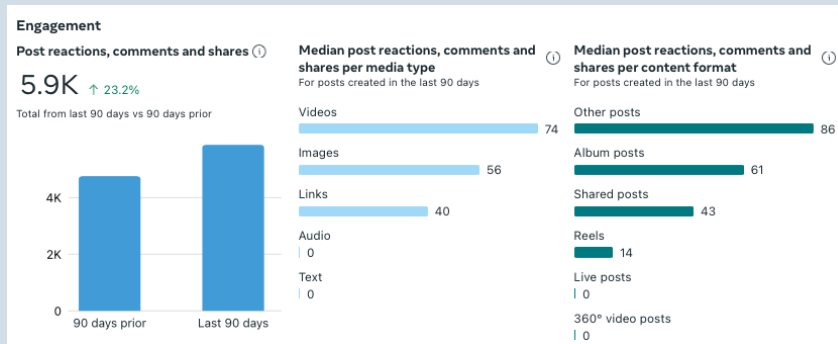
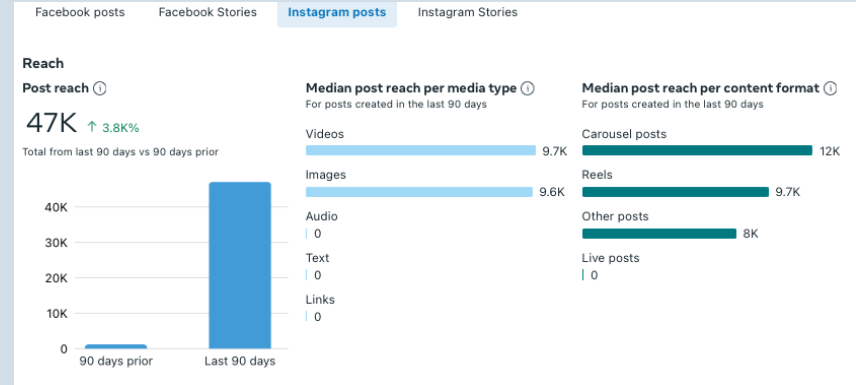
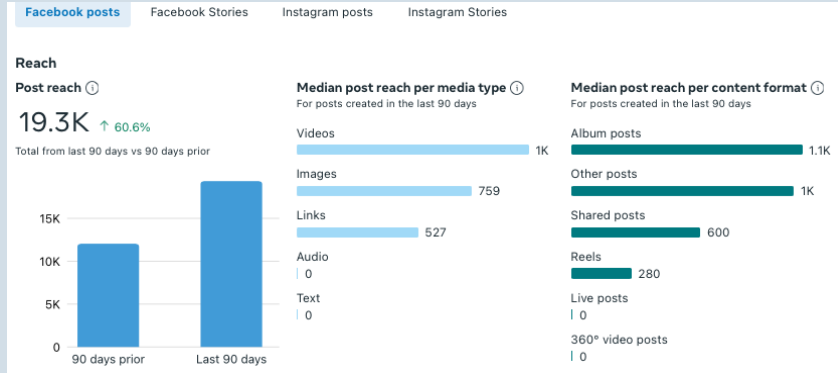
Instagram Post 2: @pasipetteri69. Snadi jeesi @arikansakoski.solo.sailing from #finn... 32 likes, 1 comment, 4 weeks ago.

Instagram Post 3: @finnlines_group. Finnscanopus extends a helping hand! 🙌 A tiny, b... 305 likes, 11 comments, 4 weeks ago.

Summary of the followers on Instagram and Facebook

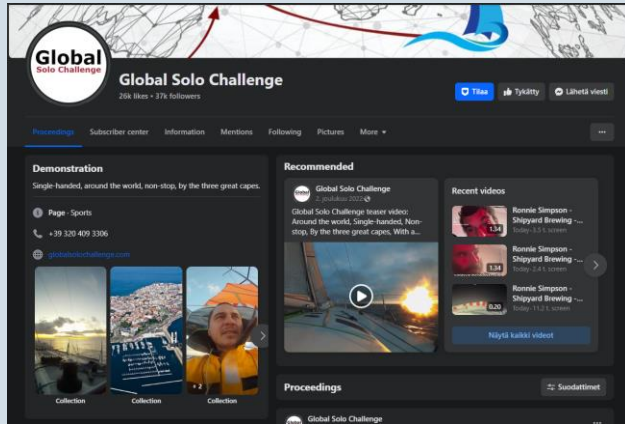


Content overview of the visibility and reactions on Facebook and Instagram (last 90 days)



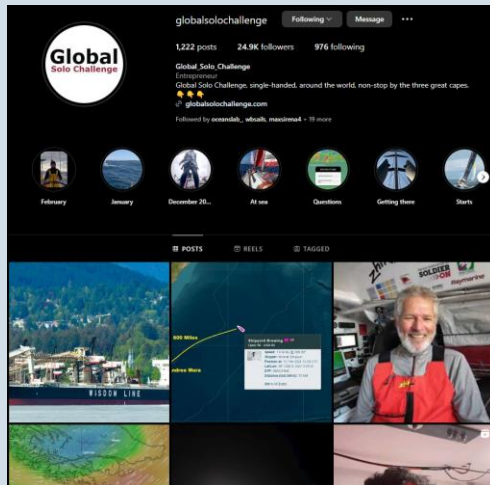
Global Solo Challenge, race social media channels 84 300 followers

Race organization shares all of the teams site content



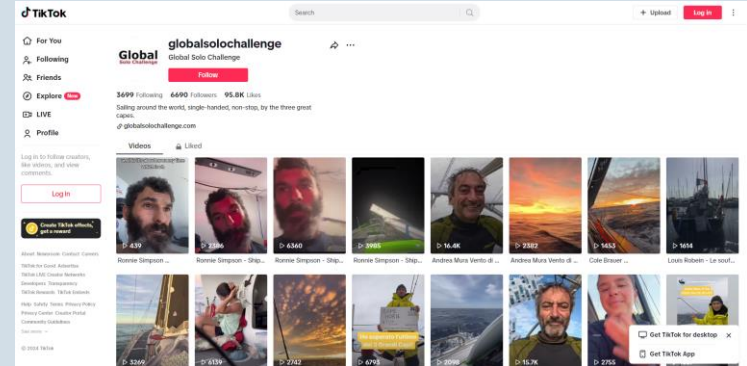
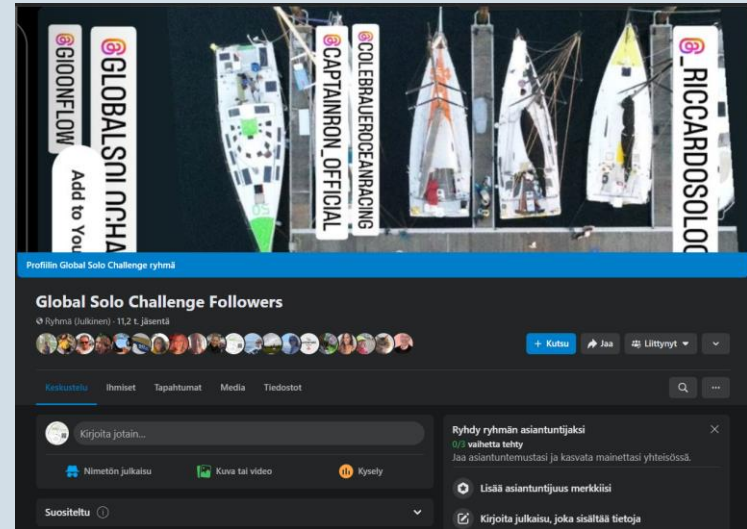
Facebook page
=37 000

Facebook
open group
11 200=



Instagram
=24 900

TikTok
11 200=
95 800 Likes=





Helsinki Boat Show 2024 presentation



Instagram: [@arikansakoski.solo.sailing](https://www.instagram.com/arikansakoski.solo.sailing)
Facebook: facebook.com/Class40RacingFinland/



engaging sustainability