

Hyvän veneilytavan yleiset käytännöt vesillä

Vesillä liikkumisen ohjeistoon on aikojen saatossa seuloutunut suuri joukko parhaimpia käytäntöjä hyvän veneilytavan perustaksi. Veneilysuuntauksestaan riippumatta jokaisen on syytä omaksua nämä hyväksi koetut käytännöt ja uusimmat ohjeet turvallisemman sujuvan vesiliikennepelin nimissä.



” Säätöjä pimeäajoon ja heikossa näkyvyydessä

- Viritä kulkuvalosi niin, etteivät ne häikäise eivätkä valaise venettäsi.
- Ohjaa venettä vakaasti siten, että muu liikenne tulkitsee aikomuksesi oikein.
- Tähystä huolellisesti kaikkiin suuntiin keskeytyksettä.
- Sovita nopeutesi väylätyypin ja olosuhteiden mukaiseksi.
- Pysyttele aina kapeahkon väylän oikealla laidalla.
- Ota väylän liikennejakajat aina oikein.
- Kun näkyvyys heikkenee, laske nopeus niin alhaiseksi, että saat veneen pysähtymään näkyvyysrajan sisällä.
- Kun näkyvyys heikkenee, varmista riittävä veden syvyys jatkuvalla luotaamisella.
- Sisäisillä kulkuvesillä keskeytä matkanteko sankassa sumussa ja odota sään selkenemistä.

” Kipparin muistilista

- Testaa tyhjennuspumppujen toimintakunto useamman kerran kesässä.
- Perehdytä uudet miehistöjäsenet veneen keskeisiin kohteisiin ja toimintoihin aina aluksi.
- Aseta vahdit ja jaa tehtävät.
- Huolehdi huolellisen tähystämisen noudattamisesta. Valvo sitä.
- Seuraa sään kehittymistä.
- Huolehdi kulkuvaloista.
- Seuraa navigointia.
- Valvo ajoa yöllä.
- Puutu toimintaan rajoitetussa näkyvyydessä.
- Ilmoita kotivälille välisatamassa reissun edistymisestä.

okaisessa veneessä on sen koosta, tyyppistä ja miehistöluvusta riippumatta oltava päällikkö eli kippari, joka viime kädessä vastaa veneen ja sen miehistön merikelpoisuudesta sekä turvallisuudesta ja kaikesta mitä veneessä tai veneellä tehdään tai jätetään tekemättä. Kipparin tehtävä on johtaa miehistöä, estää tyhmyyksien tekeminen ja huolehtia siitä, että hyvää veneilytapaa ja säädoksiä noudatetaan. Päällikkö vastaa veneen tapahtumista sekä vesillä kohdattuille muille aluksille että viranomaisille.

Kippari on venekunnan ehdoton johtaja. Kun hän päättää, muut vaikenevat ja toteuttavat hänen päätöksensä. Ehdoton johto- ja komentovastuu tarkoittaa ja koskee käytännössä lähinnä turvallisuuteen liittyviä asioita, operaatioita ja toimintoja. Se merkitsee myös sitä, että kipparin on otettava kantaa kaikkiin niihin asioihin, jotka vaikuttavat aluksen ja siinä olevien turvallisuuteen. Siksi kippariksi tulee valita henkilö, jolla on riittävä pätevyys, tiedot, taidot ja kokemusta tehtävään.

Kuka on sopiva tai sopivin päälliköksi? Ei suinkaan aina veneen omistaja. Itsensä kokematomaksi tunteva omistaja toimii hyvin viisaasti, jos asettaa veneensä päälliköksi kokeneimman ja pätevimmän miehistöjäsenen kunnes itse kouliintuu tehtävään.

Entäpä mihin asioihin kipparin tulee puuttua ja ottaa kantaa. Ihan kaikkeenko? Ei suinkaan, eikä aina. Asia riippuu paljolti siitä, millainen väki veneessä on. Veneessä voi esimerkiksi olla miehistövajausta, veneessä voi olla erinomaisen pätevä, rutinoitunut ja myös "täysilukuihin" miehistö, vene voi olla liikkeellä perhemiehistöllä puoli-

son ja alaikäisten lasten kanssa tai veneessä voi olla noviisimiehistö, siis pelkästään maakrapuja eli matkustajia, joilla ei ole tunteamaa mihinkään veneilylajiin ja jotka kiperässä tilanteessa saattavat uimataidottomina joutua paniikkiin. Käytännössä tilanne on harvoin näin selkeä eli veneessä on useimmiten monen sortisia ihmisiä.

Vajaamiehityksessä kippari on miehistön jäsenenä toimija sen ohella, että hänelle jää vastuun kantaminen. Toisessa vaihtoehdossa kippari voi irrottautua miehistötehtävistä eikä hänellä ole aihetta puuttua rutiineihin, kunhan miehistön tehtäväjako on suoritettu ja vahdit asetettu. Kipparille jää kuitenkin valvonta, että kaikki sujuu kuten pitää.

Perhemiehistöllä kipparin rooli korostuu ja vastuu kasvaa. Hän on paitsi päällikkö ja aktiivinen toimija, myös isä tai äiti, jonka ohjaukseen perhe luottaa. Niissä tehtävissä häneltä edellytetään erityisiä kommunikointikykyjä ja opettamisen sekä valmentamisen taitoja. Lisäksi hänen tulee toimillaan aina varautua siihen, että perhe selviää veneellä silloinkin jos hänelle itselleen tapahtuisi kesken kaiken jotakin yllättävää.

Noviisimiehistö on kipparille kaikkein vaativin eikä mitenkään harvinainen tilanne. Etenkin järvillä ja sisävesillä on tavallista, että soutuveneessä tai kiihkerässä perämoottoriveneessä matkustajina on veneilemisen ummikointa. Tilanne edellyttää päälliköltä psykologista silmää ohjata ihmisiä veneen ohella sillä tapaa, ettei vahinkoja satu.

Olipa miehistö kokoonpanoltaan millainen tahansa, kipparilla on aina kokonaisvastuu. Hänen tulee toimia niin avoimesti, että kaikki tietävät, mitä heidän tulee tehdä, mitä he eivät saa tehdä ja



Suuret alukset pystyvät syväyksensä vuoksi kulkemaan vain hyvin lähellä väylän keskilinjaa. Hyvän veneilytavan mukaisesti huvivene pysyttelee aina erillään kauppa-aluksista ja väistää näitä väylän laitoja pitkin.

Hyvä navigointitapa

- Tee aina reittisuunnitelma ennen lähtöä.
- Noudata jatkuvaa merkinnänpitoa kartalla.
- Noudata jatkuvaa paikanmäärittystä.
- Valista etenkin perhemiehistöä veneen kulloisestakin sijainnista.
- Jos olet epävarma veneen sijainnista kartalla, pysäytä vene välittömästi ja tutki paikantamista rauhassa.
- Ota huomioon, että elektroniset navigointilaitteet ovat ohjeellisia ja häiriöalttiita apuvälineitä.
- Elektroniikasta riippumatta veneessä tulee olla paperiset merikartat.
- Vältä gps-laitteen reitittämistä sisäisille kulkuvesille.
Jos reitität, valitse reitti kulkemaan väylän oikeaa reunaa.
- Älä kytke gps-laitetta autopilottiin sisäisillä kulkuvesillä.
- Pysyttele väylällä, kun on pimeä ja vedet ovat sinulle tuntemattomia.
- Sytytä kulkuvalot auringon laskettua.

mitä veneessä tapahtuu tai on tapahtumassa. Kaikkien on syytä tietää, mikä veneen sijainti kartalla on, mihin suuntaan kuljetaan, paljonko vettä kölin alla on, onko syytä varautua madaltuvaan veteen jne. Vesillä ei siis harrasteta salaisuuksia, vaan turvaudutaan mahdollisimman monen ihmisen toimintaan, valpauteen ja havainnointikykyyn.

Kipparin tehtäviin kuuluu aina myös miehistön kouluttaminen ja opastaminen. Kun joku ei halitse hänelle annettua tehtävää

tai tekee sen väärin, kipparin tehtävänä on opastaa henkilöä kädestä pitäen. Onhan merkittävä osa veneilyä, olipa se sitten purjehdusta, moottoriveneilyä tai melontaa, ikuista uuden oppimista. Ja lisäksi, kun jokaisessa veneessä asiat tehdään sille ominaisella tavalla, uusi miehistöjäsen on aina opastettava toimimaan veneen tavoilla.

Noviisimiehistö tai noviisit miehistössä vaativat jatkuvaa kouluttamista, sillä muuten he eivät voi tietää, miten toimia ja

mitä ei esimerkiksi turvallisuussyistä saa tehdä. Kipparin onkin syytä harkita, onko hänellä edellytyksiä lähteä noviisimiehistön kanssa vesille aiotulla veneellä. Jos esimerkiksi perhemiehistö on täysin ummikko, suositeltavampaa on lähettää se sopivaan käytännön peruskoulutukseen ennen vaativien yhteisten perhekeskeisten veneretkien suunnittelua.

Kipparin tehtävät ja vastuut tiivistetysti

Ennen rannasta irrottautumista kipparin tulee tarkistaa, että hän itse, miehistö ja vene ovat merikelpoisessa kunnossa. Hänen tulee useamman kerran kesässä varmistaa, että tyhjennyspumput toimivat. Tämä on tärkeää erityisesti normaalisti täysin kuivissa matkapurjeventeissä, joissa pumppujen käyttämistä ei yleensä tarvita. Kipparin tulee myös valvoa, että vene kuormataan oikein ja ettei sitä ylikuormiteta.

Kipparin tulee suorittaa tehtäväjako, siis jakaa kullekin aktiivimiehistön jäsenelle tehtävä tai tehtävät, joista tämä on vastuussa. Muulle vaille hänen tulee antaa tarpeelliset ohjeet. Jos aiottu reissu on pitkäaikoinen, päällikön on syytä asettaa vahtit eli jakaa miehistö vahteihin jo rannasta lähdettäessä.

Tehtävien ja niihin kuuluvien vastuiden jakaminen miehistölle ei vapauta kipparia kokonaisvastuusta. Päällikön vastuutahan ei voi jakaa eikä luovuttaa muille kuin ainoastaan siinä tapauksessa, että kippari luovuttaa päällikkyyden jollekin toiselle, kun esimerkiksi poistuu veneestä. Kipparin valvontavastuun piiriin kuuluvat erityisesti seuraavat ruutiinit:

- tähyttäminen,
- nopeuden hallinta,
- liikenteen seuraaminen,
- väistämissääntöjen noudattaminen,
- muiden veneiden huomiominen mm. lähestymis- tai kohtaamistilanteissa,
- operointi ahtaissa paikoissa,
- sään seuraaminen ja navigointi,
- kulkuvalojen, ankkurivalon, äänimerkkien, signaalien ja merkkikuvioiden käyttö,
- yhteydenpito kotiväkeen.

Kippari on siis vastuussa siitä, että veneessä tähytetään kaiken aikaa huolellisesti ympäri näköpiiriin ja että kulkunopeus on aina tilanteeseen nähden oikea. Muun liikenteen seuraaminen ja väistämissääntöjen noudattaminen on korostetusti hänen vastuullaan. Samoin se, että kohtaamistilanteissa aina jätetään riittävästi tilaa toisiin aluk-

” Sääntöjä miehistölle

- Ruorivuorolla keskity ohjaamiseen ja tähystämiseen.
- Raportoi huomiosi kipparille.
- Pidä kurssi vakaana erityisesti kohtaamistilanteissa.
- Tee kaikki tehtävät ripeästi mutta hosumatta.
- Noudata veneen tapoja ja käytäntöjä sekä järjestystä.
- Palauta varusteet heti käytön jälkeen paikoilleen.
- Käytä silmiäsi ja järkeäsi.
- Ole aktiivinen.

” Sääntöjä matkustajille

- Ellet ole tottunut veneilijä, olet matkustaja veneessä.
- Pue yllesi pelastusliivit.
- Pysy rauhallisena.
- Nauti vesillä olosta, mutta noudata aina kipparin ohjeita.
- Pienessä kiihkerässä veneessä istu paikallasi penkillä äläkä nouse seisomaan.
- Anna miehistön häärätä omissa tehtävissään niihin puuttumatta.
- Kysy kipparilta ohjeita kaikkeen, mitä haluat tehdä veneessä.



siin eikä omalla vanavedellä – siis peräaallolla – aiheuteta vaaraa pienille veneille ja melojille eikä kaaosta purjehtijoille.

Ahtaassa väylässä ja vesistökaupikoissa voi aina syntyä kiperiä liikennetilanteita. Siksi kipparin on tällaisissa paikoissa aina oltava valveilla ja jalkeilla seuraamassa, että riittävää varovaisuutta noudatetaan niin kulkureitin kuin nopeudenkin osalta.

Sään seuraaminen ja tieto veneen sijainnista kartalla ovat välttämättömiä kipparille, jotta hän voi tehdä turvallisuuteen liittyviä päätöksiä veneen kulkureitistä ja esimerkiksi oikea-aikaisesta hakeutumisesta suojasatamaan.

Perinteisesti kippari on vastuussa kulkuväylän käyttämisestä Meriteiden sääntöjen mukaisesti, äänimerkkien antamisesta ja tulkitsemisesta, äänimerkkien antamisesta sumussa sekä muista signaaleista ja merkikuvioista.

Myös yhteydenpito kotiväkeen välisatamissa on viime kädessä kipparin vastuulla estämässä aiheuttomien etsintäilmoitusten tekemistä viranomaisille.

Kokonaan oman lukunsa kipparin vastuun kantamisessa muodostaa noviisimiehistö. Aina kannattaa miettiä, onko viisasta

lähteä noviisien kanssa vesille sekä monenko noviisiin kanssa hän selviää ongelmatilanteissa. Maakravut nimittäin herkästi joutuvat paniikkiin vaikkapa kun vene hörppää vettä. Paniikkiin joutunutta joukkoa on lähes mahdotonta saada rauhoittumaan ja toimimaan järkevasti kuin vasta kuivalla maalla. Mieti siis kipparina, kannattaako riskin ottaminen. Jos kuitenkin päädyt lähtemään liikkeelle ummikkojen kanssa, ohjeista ennen lähtöä kunnolla, miten heidän tulee toimia.

Hyväksi havaittuja käytäntöjä kullussa

Ruorin pitäminen eli veneen ohjaaminen on itsenäinen ja aloitteellinen tehtävä. Kun laivassa ruorimies ohjaa vain ja ainoastaan täsmällisesti päällystön ohjeiden mukaisesti, veneessä harvoin näin aktiivista ohjeistamista ja valvontaa harjoitetaan. Suuntaakaan ei veneessä pystytä pitämään ehdottoman vakaana ja sitä paitsi isot aallot pitää "ottaa". Lisäksi kun venettä useimmiten ohjataan väylää myöten, se edellyttää ruorin pitäjältä yleensä oma-aloitteisia kulkusuunnan tarkastuksia.

Moottoriveneessä ruorin pitäjä vastaa ilman erityistä käskyä ohjaamisen lisäksi aina myös tä-

hystämisestä kaikkiin suuntiin. Purjeveneessä keskittyminen tuuleen, aaltoihin, purjeisiin ja mittareihin lohkaisee ruorimieheltä yleensä suurimman huomion, joten jos miehistöä on useampi henkilö, tähystysvastuu jakautuu purressa koko kannella olevalle vahdille.

Tähystäjän/ruorin pitäjän tulee raportoida välittömästi kaikki uudet havaintonsa ja suunnanmuutokset tilanteen mukaan kipparille, navigoinnista vastaavalle tai vahtipäällikölle. Moottoriveneen ruorivastuussa olevan tulee myös aloitteellisesti säätää nopeutensa Meriteiden 6. säännön mukaisesti siten, että vene voi aina välttää yhteentörmäymisen ja tarvittaessa pysähtyä sopivalla etäisyydellä kohdattavasta riippumatta siitä, millainen näkyvyys on. Mitä nopeampi vene on, sitä tähdellisempää nopeuden oikea hallinta on.

Veneiden tulee kohtaamistilanteissa aina pitää kurssinsa mahdollisimman vakaana, jotta kohdatulle, ohittavalle tai ohitettavalle ei synny virheellistä käsitystä veneen aikomuksista. Kun purjeveneellä suoritetaan vastatai myötäkäänös, on tätä edeltävästi aina huolellisella tähystyksellä varmistettava, että liikenteessä on tilaa ja että lähistöllä olevissa aluksissa havaitaan purren aikomus. Tämä on sitä tähdellisempää, mitä kapeammalla vesiväylällä liikutaan.

Kun pienellä purjejollalla, sou-tuveneellä tai kanootilla aiotaan ylittää vilkasliikenteinen väylä, tämä tehdään lyhintä mahdollista reittiä eli kohtisuoraan väylän poikki ja mahdollisimman no-

peasti. Jos melojia on ryppäessä useampia, heidän tulee suorittaa väylän ylitys samanaikaisesti tiiviinä ryhmänä. Pienellä veneellä tai kanootilla ei pidä puikkelehtia laivojen seassa, sillä nämä eivät pysty väistämään.

Ennen jokaista uutta operaatiota vahtipäällikkö tai kippari selvittää, mitä on tarkoitus tehdä, miten operaatio suoritetaan, mitä kukin siinä operaatioissa tekee sekä mitä tulee varoa, ellei toimenpidettä ole aikaisemmin harjoiteltu. Kaikkien asianosaisten tulee siis olla tietoisia, mikä heidän tehtäväosansa toimenpiteessä on. Se, miten monisanainen selvityksen tulee olla, riippuu tietenkin miehistön kokemuksesta. Kokeneelle miehistölle ei esimerkiksi purjeveneessä vastakäänöksen tekemiseen tarvita varoituksen jälkeen kuin yksi ainoa sana, "venda!", ja se on siinä. Vastaavasti myötäkäänöksen kommentosana on "jiippii!".

Sujuvuus edellyttää kipparilta tai vahtipäälliköltä myös, että kaikki komennot ovat selkeästi ymmärrettävät, ja että peräkkäiset operaatiot suoritetaan järjestyksessä, seuraava vasta, kun edellinen on suoritettu. Siis kippari antakoon käskyn kerrallaan.

Käytännön tärkeitä opetuksia on myös se, että operaatiot tehdään veneessä aina täsmälleen samalla, juuri sille veneelle ominaisella tavalla. Vierailleva miehistön jäsen pitäköön pulinat mahassaan ja tehköön asiat sillä tapaa kuin ne on tässä veneessä totuttu aina tekemään. Näin järjestys säilyy, operaatiot onnistuvat eikä vahinkoja satu. Satamassa voi sitten keskustella mahdol- ●●●



Ehdoton edellytys veneilyturvallisuu-
delle on keskeytyksetön
tähtäminen kulku-
suuntaan, sivuille ja
taakse. Siis ympäri
näköpiiriin. Näin väl-
lyttään yllätyksiltä ja
voidaan reagoida
ajoissa.

lisuudesta viilata veneen mene-
telmiä, mutta vasta siellä.

Toinen järjestyksen säilymisen
kannalta oleellinen käytäntö on,
että kaikki köydet, purjeet, työ-
kalut ja muut varusteet pakataan
aina samalla tavalla ja sijoitetaan
välittömästi käytöstä vapaudut-
tuaan niille kuuluville paikoil-
leen, jotka ovat koko miehistön
tiedossa. Näin kaikki varusteet
löytyvät aina välittömästi, satoi
taikka paistoi, olipa päivä taikka
pimeä yö.

Tärkeitä rutiineja

Avainasia onnistuneelle navigoi-
miselle on reitin edeltävä suun-
nittelu. Mitä nopeampi vene on,
sitä tärkeämpää on huolellinen
etukäteissuunnittelu, joka kattaa
elektronisten apuvälineiden,
karttojen ja muiden tarpeellisten
lähteiden reitittämisen ja vara-
amisen käyttöön.

Navigoinnin tulee olla kulussa
jatkuva. Navigointivastuussa

olevan tulee merikartasta jatku-
vasti seurata veneen etenemistä
ja siis noudattaa jatkuvaa mer-
kinnänpitoa. On suositeltavaa
merkitä lyijykynällä pienin poik-
kiviivoin kartassa veneen kulloi-
nenkin sijainti väylällä. Näin kan-
nattaa tehdä etenkin, jos navi-
gointivastuussa on ruorin pitäjä,
jonka pitää samanaikaisesti hu-
mioida monia muitakin asioita.

Heti jos tarkka sijainti saaris-
tossa käy epäselväksi, hyvän ve-
neilytavan mukaista on välittö-
mästi pysäyttää alus ja tutkia
rauhassa kartasta sekä ympäris-
töstä kiintopisteitä, joiden avulla
sijainti voidaan määrittää ja var-
mistaa. Pysäyttämällä vene ajois-
sa vältetään riski kiville ajamisesta.

Avomerelläkin on syytä nou-
dattaa säännöllistä merkinnän-
pitoa merikartalla ja varmistaa si-
jainti suuntimin, kun se on mah-
dollista eli näköpiirissä on jota-
kin tunnistettavaa. Merkinnänpi-

to kompassisuuntien ja keskino-
peuden tai lokilukeman perusteella
on tietenkin aina summit-
taista, mutta tuiki tarpeellista sil-
täkin varalta, että sää muuttuu
äkillisesti. Jos näkyvyys heikkeen-
nee tai tuuli kovenee, on rau-
hoittavaa tietää edes summit-
tain, missä oltiin, kun tilanne
muuttui.

Elektronisten navigointilaitteiden
käytössä on otettava huomi-
oon, että ne ovat vain ohjeellisia
apuvälineitä ja häiriöalttiita kos-
teissa olosuhteissa. Keskittymisen
niiden näpräämiseen saattaa
johtaa perusteettomaan tur-
vallisuuden tuntuun ja sen myötä
tähtäyksen laiminlyömiseen.
Tähtämisestä ei vesillä saa kos-
kaan laiminlyödyä.

Fluxgate-sähkökompassi on
siitä hyödyllinen, että se voidaan
sijoittaa veneessä paikkaan, jos-
sa sen eksymä on mahdollisim-
man pieni. Gps on "sokea" laite,
joka näyttää vain oikean sijain-

nin edellyttäen, että koordinaat-
tijärjestelmä on oikein valittu ja
vastaa käytetyn kartan järjestel-
mää. On lisäksi ymmärrettävä,
että gps ei korvaa kompassia.

Gps:n reitittämistä tulisi
enemmän harjoittaa avomerellä
kuin sisäisillä vesillä. Reitit-
täminen on kuitenkin hyödyllistä
huonon näkyvyyden vallitessa.
Hyvän veneilytavan mukaista on
asettaa reitti kulkemaan väylän
oikeaa laitaa, ei väylän keskilin-
jaa pitkin liikenneuuhkassa.

Selkeästi hyvän veneilytavan
vastaista ja tuomittavaa on kyt-
keä gps autopilottiin sisäisillä
kulkuvesillä. Eräiden vastuutto-
mien veneilijöiden noudattama
käytäntö ajaa tällaisella kytken-
nällä ilman, että kukaan tähtys-
tää, on jo johtanut vaarallisiin lä-
heltä piti -tilanteisiin. Aina kun
autopilottia käytetään, veneessä
on huolehdittava samanaikaisesti
tähtämisestä. Viisas veneilijä
varautuu myös kytkemään lait-



Nämä pintanavigointivälineet kuuluvat veneen varusteisiin siitä riippumatta, paljonko kallista elektroniikkaa on hankittu.

teen tarvittaessa nopeasti pois päältä, sillä autopilotti voi yllättävästi seota sähköhäiriöstä ja on lisäksi altis paikallisille magneettisille häiriöille.

Gps:n kytkeminen elektroniiseen merikarttaan on hyödyllistä. Suomen vesillä Merenkulkulaitoksen rasterikartat ovat tarkat ja yksinkertaisimmat käyttää. Mutta plotterin hankinnasta huolimatta veneessä tulee aina olla paperiset merikartat, kynä, astelevy, harppi ja sekuntikello!

Tutka on erittäin hyödyllinen väline, mutta sen käyttö on vaativaa ja edellyttää paljon harjoittelua. Siihen lisälaitteena saatava ARPA-toiminto eli automaattinen plottaus tutkaan kytketyn kompassin ja lokin tuella toimii huviveneissä epätarkasti veneen liian kiemuraisten liikkeiden vuoksi.

Navigaattorin on huolehdittava siitä, että koko miehistö saa riittävästi tietoja siitä, missä kul-

loinkin ollaan. Etenkin perhemiehistöille tulee veneen sijainti päivittää säännöllisesti koulutuksellistakin syistä ja sen varalta, että jotakin yllättävää sattuisi, kuten mies yli laidan -tilanne.

Viisas veneilijä seuraa aina tarkasti sään muutoksia. Purjehtijoille, soutajille ja meloijille seuranta on automaattista, koska he ovat niin riippuvaisia säästä. Moottoriveneen jyllyssä asia saattaa helpommin unohtua. Sääta tulee siis seurata tähyttämällä, ilmapuntarista ja radion säätiedotuksia kuuntelemalla, nimenomaan tässä järjestyksessä. Pilvimuutokset ja ilmapuntarin liikkeet kertovat luotettavasti ja ennakoivasti, mitä juuri sillä alueella on tapahtumassa.

Tuulen ylytyessä on etenkin vajaalla miehistöllä purjeveneessä viisainta vähentää purjealaa ajoissa. Reivaaminen ja keulapurjeiden vaihtaminen on sitä hankalampaa, mitä pahemmin vene rypee kyljellään tai kun ollaan väyläkapeikossa muun liikenteen seassa. Viivyttely reivaamisessa ja purjeiden vaihtamisessa on usein merkki siitä, että kippari ei ole harjoittanut operaatioita kunnolla tai etteivät reivijärjestelyt ole toimintavalmiita.

Avomerellä ja suurilla meren selkävesillä tuulen ylytyessä turvalaajat puetaan ylle purjeveneessä ja kytketään kiinni elämänlankaan aina kansitöitä tehtäessä. Valjaita ei käytetä moottoriveneessä, koska nopeus taittaa selän veteen pudonneelta. Pienet vilkkaat lapset voidaan toki aina kytkeä valjailta veneeseen edellyttäen, että turvaköysi on niin lyhyt ja sen hakanen kiin-

nitetty veneessä paikkaan, josta lapsi ei ulotu yli laidan.

Navigaatiiovastuussa oleva ryhtyy tuulen ylytyessä etsimään merikartasta sopivia turvasatamia siltä varalta, että todetaan viisaimmaksi keskeyttää matkanteke ja hakeutua suojaan. Kun suojaan hakeudutaan ajoissa, vältetään pahimmat sähkölingit. Eli suojaan, kun hyvä satamapaikka on ulottuvilla.

Viisas kippari hakeutuu aina ajoissa myös yöpymissatamaan. Etenkin perheretkillä venekunnan tyytyväisyys on aina parempi, kun liikkeelle lähdetään aamuvarhaisella ja yöpymissatamaan rantaudutaan jo kello neljän paikkeilla iltapäivällä. Satamissa on silloin monasti vielä tilaa, miehistöllä on aikaa tutustua maissa nähtävyyksiin ja muori saa rauhassa ryhtyä rakentamaan ilta-ateriaa. Sitä paitsi märkiä kampeita ehtii silloin vielä kuivatella ennen auringon laskua.

Kulku pimeällä ja sumussa

Kantavia periaatteita kulussa pimeällä ovat, että veneesi havaitaan riittävän ajoissa ja että aikeesi eli kulkusuuntasi tulkitaan oikein. Kulkuvalojen tulee siksi olla säännösten mukaiset ja sytytettyinä auringon laskusta auringon nousuun. Lisäksi venettä on ohjattava vakaasti kiemurointia välttämällä.

Kulkuvalojen moitteettomuus on sekä veneen omistajan että kipparin vastuulla. Käytäntö on osoittanut, että veneen valmistajan jäljiltä ei valojen asennuksiin voi eikä saa luottaa. Keskeytymätön näkyvyys jokaisen lyhdyn koko sektorilla on varmistettava, samoin se, että valot on linjattu oikein veneen keskilinjän mukaisesti. Omistajan tulee varmistaa, ettei sivuvalojen näkymisen esteenä ole kaidetolppia eikä keulakehän osia. Ensisijaisen tärkeätä on virittää kirkkaat valkoiset valot varjostimien siven, etteivät ne häikäise kuljettajaa eivätkä heikennä veneessä olevien yöeikä hämäränäköä. Elleivät valot ole kunnossa, veneessä olevien turvallisuus on pimeällä vaarassa.

Huolellinen tähytys on pimeällä erityisen tärkeitä. Paitisi, että muuta liikennettä on seurattava huolellisesti, pimeällä on tähytettävä myös mahdollisia kelluvia esteitä edessä. Irtotukki puhkaisee helposti nopean veneen pohjan!

Nopeus sovitetaan pimeällä väylätyypin ja olosuhteiden mukaisesti. Mitä ahtaampi väylä ja mitä enemmän liikennettä, sitä maltillisempaa nopeutta on hyvän veneilytavan mukaista noudattaa. Väyläkapeikoissa on kaasuhanaa höllättävä vähintäänkin liukurajan tuntumaan.

Ohjailussa on pidättäydyttävä tiukasti väylän ja kapeikkojen oikealla laidalla välttämällä oikaisemista, joka voi johtaa yllättäviin kohtaamisiin. Mahdollisille vastaan tulijoille on siis annettava ennakolta tilaa. Jos väylässä on jokin väylän liikennejakajana toimiva tai siksi tulkittava este, kuten matlikko, luoto tai kari, veneilijän tulee pimeällä aina pysytellä esteen oikean puoleisessa haarassa.

Ohjaamisen tulee pimeällä ylläpidettävä olla rauhallista ja vakautta niin, että muu liikenne voi runkoa näkemättä kulkuvaloista luotettavasti päätellä, mikä veneen suunta on ja mitkä veneen aiheet ovat. Kiemurainen ohjaaminen johtaa virhetulkintoihin ja siitä syystä vaaratilanteisiin.

Kun näkyvyys on rajoitettu tai kun ollaan sumussa, on nopeuden hallinta erityisen tärkeää. Nopeus on laskettava niin alhaiseksi, että luorissa oleva saa veneen pysähtymään vähintäänkin näkyvyysrajan sisällä, mutta tämäkään ei aina riitä. Esimerkiksi kun kaksi alusta yllättäen havaitsevat sumussa ajavansa törmäyskursilla keulat vastakkain, nopeammankin tulee voida pysäyttää aluksensa keskinäisen etäisyyden puolivälissä! Heikon näkyvyyden vallitessa on siksi noudatettava äärimmäistä varovaisuutta.

Vastuullinen veneilijä ei lähde vesille sumussa ja keskeyttää matkanteon sisäisillä kulkuvesillä, jos sankka sumu yllättää. Silloin on parasta ankkuroida alus suojaiseen paikkaan selvästi syrjässä väylältä ja sen liikenteeltä.

Meriteiden sääntöjen mukaan konealuksen tulee sumussa antaa enintään kahden minuutin välein pitkä 4–6 sekuntia kestävä äänimerkki. Pysähtynyt alus antaa kahden minuutin välein kaksi pitkä äänimerkkiä. Purjevene antaa enintään kahden minuutin välein yhden pitkän ja kaksi lyhyttä äänimerkkiä. Äänimerkien lisäksi veneessä on aktiivisesti seurattava muiden alusten mahdollisia sumuäänimerkkejä. Yleensä tämä edellyttää oman moottoriaänen ainakin ajoittaisista vaintamista. Tutkaheijastin on luonnollisesti nostettava riittävälle korkeudelle. ■