

# Nöyrästi vesille

## ” Pahimmat uhkatekijät vesillä

- Tulipalo veneessä
- Veden kylmyys keväällä ja myöhään syksyllä
- Uimataidon puute
- Putoaminen yli laidan
- Veneen kaatuminen
- Trombit ja salamaniskut
- Äkilliset sään muutokset

## A s e n n o i d u l u o n t o o n k

**M**eri, järvet, joet ja kosket ovat pahimmillaan armottomia elementtejä, jotka aikojen alusta ovat asettaneet niillä liikkuville selkeitä ehtoja. Noudatat niitä tai hukut. Se on pelin henki.



Kuva Timo Utter

## n kunnioittavasti

**I**sottelu ja ylimielisyys ovat vaarallisia ominaisuuksia vesillä, sillä ihminen on varsin avuton luonnonvoimien edessä. Siksi viisas veneilijä asennoituu nöyrästi haasteisiin vesillä, varautuen aina siihen, ettei kaikki koskaan suju vaikeuksista. Ylen harvassa ovat ne kokeneet veneilijät, jotka eivät olisi joutuneet haaveri- tai ainakaan läheltä piti -tilanteeseen. Mutta ne, joka kevytmielisesti ja huonosti valmistautuneina lähtevät vesille seikkailemaan, ovat todennäköisimpiä haaveriin joutujia, joskus uhreja.

Kuuluisa jo edesmennyt amerikkalainen suunnittelija Roderick Stephens Jr. Sparkman & Stephensin toimistosta korosti aina asiakkailleen ja näiden miehistöille, suorittaessaan S & S:n suunnitteleminen veneiden koe-purjehduksia, että "stick to detail" – paneutukaa yksityiskohtiin. Hän korosti sitä, miten monet sinänsä vähäiset tekijät saattavat ratkaista jopa sen, selviytykö venekunta ääriolosuhteissa.

Harva suomalainen veneilijä onneksi kuitenkaan kohtaa ääriolosuhteita etenkin täällä omilla vesillämme, mutta yleistäen

## Viisas veneilijä

- vaalii ja suojelee luontoa
- kunnioittaa vettä ja luonnonvoimia
- arvioi taitonsa suhteessa haasteeseen
- välttää tarpeettomia riskejä
- ei ylikuormita venettään
- ei lähde vesille, kun itse on merikelvottomassa kunnossa
- ei lähde vesille veneellä, joka ei ole merikelpoinen
- pitää aina veneensä hyvässä järjestyksessä, ship shape
- ei möykkää eikä kaahaile
- ymmärtää ja kantaa vastuunsa päällikön tehtävissä

Rod Stephensin ohje teroittaakin sitä, miten tärkeää on suhtautua veneemme tekniikkaan ja varusteisiin vakavasti. Jokainen laiminlyönti ja huolimattomuus on vähintäänkin omistajan päänsäryn paikka, ellei suorastaan potentiaalinen vaaratekijä. Niinkin vähäpätöinen asia kuin esimerkiksi ilmaruuvien unohtuminen kiinni pienen purjehdoksen apumoottorin irtotankissa voi aiheuttaa harmaita hiuksia, kun moottori käynnistetään ahtaassa vilkkaasti liikennöidyssä paikassa. Siinä sitten torvien soidessa ihmetellään, miksi moottori sammui kesken kaiken.

### Kunnioita luonnonvoimia

Vesi on ihmiselle vieras elementti. Luonnonvoimat vesillä ovatkin paljon merkittävämpi uhkatekijä kuin luonnonvoimat täällä maissa. Siksi vesielementtiin ja luonnonvoimiin pitää suhtautua täydellä kunnioituksella.

Hyvän veneilytavan ensimmäinen perussääntö asennoitumiseen kuuluu: älä lähde liikkeelle, ellet itse ole merikelpoisessa kunnossa, äläkä veneellä, joka ei ole merikelpoinen. Mitä tämä tarkoittaa käytännössä?

Ensinnäkin vesille lähtevän pitää ehdottomasti olla selvin päin. Valtaosa hukkuneista on ollut juovuksissa tai ainakin alkoholin vaikutuksen alaisena. Harkintakyky ei silloin ole kirkkaimmillaan, eivätkä reaktiot erilaisiin tilanteisiin välttämättä oikeat, puhumattakaan siitä, että tasapainoilu ja motoriikka toimisi veneessä ongelmitta.

Merikelpoisuus tarkoittaa myös sitä, että veneilijä tietää hallitsevansa sen veneen vaatimat perustaidot, jolla vesille aikoo. Ve-

neen merikelpoisuus taasen tarkoittaa sen kuntoa ja sopivuutta aiottuun käyttöön sekä sitä, että siinä on kaikki tarpeelliset varusteet käyttökelpoisessa kunnossa.

Toinen hyvän veneilytavan perussääntö kuuluu: arvioi taitosi ja kokemuksesi suhteessa aikomaasi haasteeseen. Vaikka veneilyyn liittyy aito seikkailumieli ja uusien haasteiden etsintä, se ei tarkoita tarpeettomien riskien ottamista eikä pelleilemistä. Varovaisuus on kokeneen veneilijän tunnusmerkki ja hyvän veneilytavan mukaista asennoitumista. Omien taitojen arviointi ei vaadi muuta kuin hiukkasen suhteellisuuden tajua. Mutta ei haasteita tarvitse jättää toteuttamatta, vaikka taidot eivät niihin ylittäisikään, sillä veneeseen voi kutsua kippariksi kokeneen ystävän. Kun hän ottaa vastuun, se riittää.

Varovaisuuteen ja tarpeettomien riskien välttämiseen liittyy myös pelko. Pelko on ihmisen tervettä itsesuojeluvaistoa. Pelko on merkki siitä, että ihminen tuntee itsensä epävarmaksi. Viisasta on silloin jättää lähtemättä huonoon säähän tai esimerkiksi kääntää keula maihin kohti turvasatamaa.

Onneksi Suomessa, jossa ei esiinny vuorovesivaihteluja eikä niistä aiheutuvia virtoja, maihin kääntyminen on yleensä mahdollista ja turvallista. Valtameren rannikoilla, kuten tunnettua, ääriolosuhteissa merellä pysyttelemisen on hyvän meritavan mukaista, rannikon läheisyys sen sijaan yleensä erittäin vaarallista.

Epäsiisti alus on merkki siitä, että kaikki ei ole kunnossa ja ettei sen kipparikaan ole merikelpoinen. Kolmas asennoitumi-

seen liittyvä hyvän veneilytavan perussääntö kuuluukin: pidä vene aina hyvässä järjestyksessä – ship shape, kuten britit sanovat.

Hyvä järjestys tarkoittaa mm. sitä, että kaikilla varusteilla on veneessä oma paikkansa ja että varusteita myös aina pidetään omilla paikoillaan. Vain tällä tavalla varmistetaan, että kiireessä, olipa sitten päivä tai yö, kaikki tarpeellinen aina löytyy nopeasti ja etsimättä. Sehän on turvallisuustekijä.

Erityisen rivo ja silmiinpistävä laiminlyönnin näkyminen on sotkuinen köysistö. Jokaisen köyden tulee olla paikallaan siististi vyyhdyttynä niin, että se voidaan aina välittömästi ottaa käyttöön ilman hidastavaa sotkujen selvittämistä. Kaikkien köysien tulee myös olla siististi päätettyjä eli rihmottuja. "Lehmän hännät" ovat häpeäksi veneen omistajalle.

Hyvä järjestys tarkoittaa myös sitä, että mitään irtotavaraa ei jätetä veneessä irralleen surraamatta, kuten merikielellä sanotaan, eikä paikalleen panematta. Kaikki tavara, mikä voi läikkyä, särkyä, pudota tai lennellä pitkin laitoja, on vaaraksi miehistöille kun aallot keinuttavat venettä. Tämähän on kaikille järkeen käypää. Järjestyksenpitoon pitää vain ihan kaikkien oppia veneessä.

Neljäs perussääntö kuuluu lyhykäisyydessään: älä koske meriäläkä väylämerkkeihin. Ankkuri on ankkuroimista varten, reimaariin ei venettä kiinnitetä missään oloissa, olipa miten tyyni ilma tai miten tiheä sumu tahansa.

Myöskään luodoilla, saarissa tai mantereella olevia väylämerkkejä ei kosketa eikä peitetä näkyvistä esimerkiksi sijoittamalla teltoa niiden eteen.

"Älä turhaan käynnistä pelastustoimia", on perussääntö, johon ei meillä suhtauduta riittävästi vakavasti. Joka vesille lähtee, tekee sen omalla vastuullaan. Toisin sanoen omin avuin on selvittävä satoi taikka paistoi, tuuli taikka myrskysi. Jos tämän suhteen on jotain epäselvää, parasta pysytellä maissa!

Pelastusorganisaatiot ovat olemassa ensisijaisesti ihmishenkien pelastamiseksi erilaisissa vakavissa havereissa erityisesti ammattimiehenkulussa. Tietenkin meripelastajat noukkivat turvaan myös onnettomuuksiin joutuvia huviveneilijöitä, mutta pelastajia ei saa rasittaa sillä, että tömäyte-

tään kiveen, bensa loppuu, masto katkeaa, vettä tulee hiukkasen yli laidan tai ollaan eksyksissä. Ne ovat normaaleja veneilytilanteita, joista pääsääntöisesti itse selvitetään neuvokkuudella.

Apua pitää luonnollisesti pyytää, jos todella ollaan hengenvaarallisessa tilanteessa tai vene on tuhoutumassa, johtuupa se sitten mistä tahansa.

Kuudes asennoitumisen perussääntö kuuluu: vaali ja suojele luontoa. Mikä otetaan vesille mukaan, tuodaan jätteinä takaisin lähtö- tai välisatamien keräyspisteisiin. Mitään tyhjiä säilykepurkkeja, muovijäte- ja pahvijätettä saatikka lasitavaraa ei saa jättää saaristoamme roskaamaan. Kaikki, mitä ei ole poltettu, tuodaan maihin jätepiesteeseen. Lasitavaraa voi käytännön syistä rikkotuna upottaa syvänteisiin, mutta muuta ei.

Vain kaloilla on rajoittamaton oikeus kusta veteen ja tehdä muutakin. Matkaveneet, joissa on vesivessa, tulee EU:n direktiivien mukaan varustaa septitankilla, joka tyhjennetään jätepiesteeseen. Samaan paikkaan tyhjennetään kemiallinen vessa. Saariin ja luodoille teltaan maajoittuvat hoitavat henkilökohtaiset jätteensä siististi peitettyinä syviin kallion halkeamiin tai kivien väliin maatumaan.

Luonnon vaalimiseen kuuluu myös se, että pesimäkautena lintuja ei häiritä luodoilla ja nopeakulkuisilla veneillä väistetään uivat lintuparvet kaukaa.

Luonnonratomissa on erittäin ärsyttävää kuuluu tyynen veden yli jossakin kaukana radion pauhaavan. Näin rikotaan piittaamattomasti luonnon rauhaa. Musiikin renkutus ja ihmisten hoilaaminen eivät kuulu luontoon. Sulkekaa radio ja musiikkilaitteet vesillä. Kansoitettu saaristolaissatamassa sopii illan siimeksessä toki soittaa haitaria ja laulaa, kun iltaa yhdessä tunnelmallisesti vietetään.

### Päällikön vastuu

Kun aluksessa on enemmän kuin yksi henkilö, siinä tulee olla joku, joka on kaikesta vastuussa. Se tarkoittaa, että veneessä tulee sen koosta riippumatta olla päällikkö eli kippari. Päälliköllä on melkoinen vastuu veneen, sen miehistön ja mahdollisten matkustajien turvallisuudesta sekä siitä, että kaikessa noudatetaan hyvää veneilytapaa.



Veneen omistajana mieti, oletko taidoiltais kelpoinen kippariksi. Kukaan ei syntyessään nimittäin ole sitä, eikä ensimmäisen veneen ostaminen siihen pätevöitä. Purjehtijoiden kesken on varsin yleistä, että veneen päällikkönä toimii pätevin ja osaavin miehistön jäsen, omistajalla on tärkeä omistajan vastuu. Kasvu kippariksi käy kokemuksen kautta.

Päällikön tärkein tehtävä on tiedostaa kussakin tilanteessa riskit, siten välttämällä tarpeetonta uhkapeliä, sillä luonnonvoimia ei pidä uhmata.

Päällikön vastuulla on veneen kuormaaminen, että se tapahtuu oikein ja että venettä ei ylikuormiteta. Hyvän veneilytavan peukalosääntönä on, että kuormaisessa vesilinjaa ei saa ylittää. Toisin sanoen veneen pohjan ns. myrkkymaalin yläreunan tulee olla vedenpinnan yläpuolella näkyvässä. Jos nimittäin vapaalaita madaltuu alle suunnitellun tason, vene ei enää nousekaan sulavasti aaltojen päälle, vaan pyrkii sukeltamaan. Siten peilitynellä ilmalla esimerkiksi kaukana kulkeneen suuren aluksen jyrkkä peräaalto lyö yli keulan ja veneen väki joutuu veden varaan.

Päällikön vastuulla on se, miten tulta käsitellään sekä miten

**Päällikön vastuulla on veneen oikea kuormaaminen ja huolehtiminen siitä, ettei venettä ylikuormiteta.**

palavia nesteitä ja kaasuvuotoja valvotaan. Tuli on veneessä kaikkein pahin uhkatekijä. Jos pilssiin kerääntynyt nestekaasu räjähtää, mitään ei ole tehtävissä. Jos syntyy tulipalo veneessä, jonka moottori on bensiinikäyttöinen tai jossa on kaasuliesi, aikaa sammuttamiseen on muutama sekunti ennen kuin kaikkien on syytä hypätä yli laidan.

Omistajan vastuulla on, että kaasua ja poltonesteasennukset on tehty ammattitaidolla ja että niitä huolletaan säännöllisesti. Kipparin vastuulla on varmistaa ennen tulen tekoa ja moottorin käynnistystä, että pohjalla/pilssissä ei ole kaasun eikä poltonesteiden hajua. Samoin kippari valvoo tupakoitsijoita ja kaasulaitteiden käyttöä.

Erityinen vastuu kasaantuu päälliköiden harteille kevään ja myöhäisen syksyn kylmillä vesillä. Toukokuussa ja pitkälti kesäkuuta vedet ovat niin kylmiä, että mies yli laidan -tilanteissa pelastaminen on minuuteista kiinni – ei suinkaan heti hypotermiavaaran vuoksi, vaan siksi, että veri pakenee kylmään veteen joutu-

**Päällikön vastuulla on, että veneessä ei möykätä ja että veneellä ei kaahailla. Päällikön tulee ottaa huomioon muut veneet sekä erityisesti peräaalton vaikutukset. Mitä isommasta veneestä on kyse, sitä tärkeämpää tämä on.**





neen käsivarsista kehoa ja päästä suojelemaan, jolloin henkilö tulee hyvin nopeasti kykenemättömäksi auttamaan itseään.

Kipperin erityisvastuulla on tähyttäminen, kun ollaan kullussa. Tekevätpä muut mitä tahansa veneessä, päällikön on pysytteltävä terävänä havainnoitsijana siitä, mitä ympäristössä tapahtuu.

Päällikön vastuulla on myöskin, että veneessä ei möykätä ja että veneellä ei väärissä paikoissa kaahailla. Päällikön tulee huomioida muut veneet sekä erityisesti peräaallon vaikutukset. Mitä isommasta veneestä on kyse, sitä tärkeämpää tämä on.

### Käytä aina liivejä!

Hyvä veneilytapa edellyttää, että vesille mentäessä puetaan liivit ylle. Miksi? Siksi mm., että voimassaolevan vuodelta 1901 peräisin olevan lain perusteella veneilyonnettomuudessa todistetavasti hukkunut ja kadonnut henkilö voidaan julistaa kuolleeksi aikaisintaan kolmen vuoden päästä. Miksi aiheuttaa tällainen lisätuska omaisille!

Liivillä varustettu henkilö jää todennäköisimmin pinnalle kellumaan, vaikka menettäisikin henkensä. Liivitön katoaa varmasti. Sitä paitsi pelastuminen

Hyvä järjestys tarkoittaa mm. sitä, että kaikilla varusteilla on veneessä oma paikkansa, jolla niitä myös aina pidetään.

on liivin kelluttamalle monin verroin todennäköisempää kuin veden varaan liivittömänä joutuvalle. Liivit suovat pelastajille esimerkiksi mies yli laidan -tilanteessa monin verroin enemmän aikaa onnistuneeseen toimintaan.

Hyvä veneilytapa edellyttää, että kaikki lapset 30 kilon painoon saakka pukevat veneessä ylleen pelastusliivit, jotka kääntävät veden varaan joutuneen turvalliseen kellunta-asentoon.

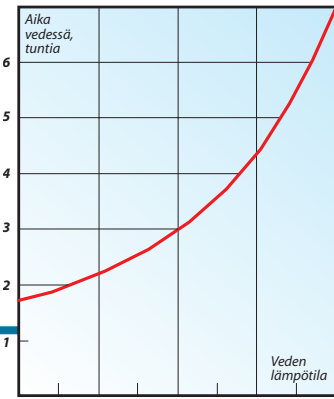
Myös nuoret ja aikuiset, joilla ei ole uimataittoa, käyttävät veneessä pelastusliivejä. Muut käyttävät vähintäinkin kelluntapukineita, jotka soveltuvat ko. veneilylajille. Liivit on valittava vastaamaan käyttäjänsä painoa.

On aivan totta, että suuri osa rannikon vanhoista kalastajista ei käytä liivejä. He ovat fatalisteja, jotka aavistavat kohtalokseen hukkumisen ennemmin tai myöhemmin. Niin myös monen osalta on tapahtunutkin erityisesti vaikeissa jääoloissa syystalvella ja keväällä. Vaikka he muutoin esimerkiksi noudattavat hyvää meri- ja veneilytapaa, tässä asiassa heistä ei pidä ottaa oppia. ■



## Ihminen menehtyy nopeasti kylmässä vedessä

Victorian yliopiston ennustekäyrä pelastusliiveillä vedessä paikoillaan pysyttelevien aikuisten selviytymisaikoista veden eri lämpötiloissa. Optimistinen hypotermiakäyrä perustuu päätelmiin siitä, miten nopeasti keho keskimäärin jäähtyy. Veneilijöille tärkeämpää on tietää, että kylmän veden shokkivaikutuksena verenkierto ohjautuu muutamassa minuutissa pois raajoista, niiden hermostollinen toiminta heikenee ja happamat aineenvaihduntatuotteet kangistavat vedessä liikuteltuja käsivarren lihaksia nopeasti. Laidan yli pudonneen mahdollisuudet itse vaikuttaa pelastautumiseensa vähenevät siten kylmässä vedessä tavattoman nopeasti. Aikaa on hyvin vähän!



Jokaisen tulee veneessä käyttää asianmukaisia kelluntavarusteita. Lapset ja uimataidottomat käyttävät pelastusliivejä, muut harkintansa mukaan veneilyliivejä, pelastusliivejä tai automaattitoimisia paukkuliivejä.

## Vakavasti mutta irvailten: Milloin pelastusorganisaatiota ei hälytetä apuun?

- Silloin, kun masto tulee alas, mutta saadaan poimittua kannelle venettä rikkomasta ja apumoottori käynnistyy. Tärkeätä on saada kiinteä ja juokseva köysistö kokonaisuudessaan pois potkurin ulottuville ennen moottorin käynnistämistä. Ellei maston kappaleita saada kannelle, pitää vantit, harukset, nostimet ja jalukset katkaista ja antaa romujen upota.
  - Silloin, kun vettä tulee hiukkasen yli laidan. Ensimmäiseksi alennetaan nopeutta tuntuvasti ja käännetään keula tuulesta myötäiseen tai sivumyötäiseen. Sitten ämpärit käteen ja tyhjentämään! Asia on toinen, jos vakavaa vuotoa ei saada tukittua ja vene on uppoamisvaarassa.
  - Silloin, kun bensa tai nafta loppuu. Aivot tai melat esille ja lihasvoimin matkaan. Pyytäkää lähistöllä liikkuvilta veneiltä korvausta vastaan hinausapua lähimpään rantaan. Vaaratilanteessa laskekaa ankkuri. Jos moottori muuten vain pysähtyy kesken kaiken, toimiin muutoin samalla tavalla paitsi että koneista jotakin ymmärtävä alkaa etsiä vikaa.
  - Silloin, kun havaitaan, että ollaan eksyksissä. Vauhti heti pois ja koukku pohjaan. Sitten merikartasta ja veneen navigointivälineillä selvittämään missä ollaan.
  - Silloin, kun tömähdetään kivelle, mutta vene saadaan omin neuvoin irrotettua karilta. Jos tilanteessa on syntynyt vuoto, jota ei saada hallintaan, keula kohti lähintä matalahkoa rantaa ennen kuin vene uppoaa.
- Veneilijän pitää asennoitua siten, että kun vesille lähdetään leikkimään, siellä myös selvittää omin avuin ja neuvokkuudella. Todelinen hätätila on sitten asia erikseen. Kun ihmishenki on vaarassa tai vene uhkaa tuhoutua, pitää apua pyytää ajoissa.