

# HYVÄTAPA 5..

VEINEILY

Lauri Polón

Hyvä veneilytapa asettaa lisää ehtoja:

## Veneilyn ennakkoehdot II

Tässä veneilyn ennakkoehtojen toisessa osassa käsittelemme lähinnä päällikön vastuuta. Siihen kuuluvat velvollisuudet kouluttaa tietyt perusasiat miehistölle sekä itse perehtyä edeltäkäsien siihen, miten toimia yllättävässä myrskyssä ja suunnitella toimintamalleja mahdollisiin pulma- ja hätätilanteisiin. Turvallisuuden ehtona on, että kippari ennakoita valmistautuu hankaliin tilanteisiin.







merkiksi loukkaantumisen seurauksena.

Varusteiden järjestyksen säilyminen siten, että ne aina etsimättä löytyvät tilanteessa kuin tilanteessa edellyttää kaikkien veneessä tietävän, missä kukin esine sijaitsee ja minne se tulee käytön jälkeen palauttaa. Tämähän on itsestään selvää paperille pantuna, mutta kun kaikki ihmiset eivät luonteeltaan välttämättä ole järjestelmällisiä, miehistö on koulutettava järjestyksenpiitoon korostamalla asian merkitystä turvallisuusehtona.

### Eipäs sooloilla!

Luovuus on yleensä hyve, vesillä kuitenkin pahe. Veneessä kaikki asiat tehdään nimittäin aina samalla hyväksi havaitulla tavalla, jonka veneen omistaja ja kippari ovat suuressa viisautessaan säättäneet aikojen alusta. Vain he muuttavat näitä tapoja ja käytäntöjä, jos niitä joku ylipäättensä joskus tarkistaa. Olitpa siis miehistön uutena jäsenenä mitä mieltä tahansa veneessä noudatetuista käytännöistä, pidä mutinat mahassasi siihen asti, kunnes vene on jälleen kotisatamassa. Silloin voit lausua ehdotuksiasi.

Purjealuksessa jokaiselle miehistön jäsenelle tulee opettaa siinä veneessä noudatettavat tekniikat purjeoperaatioissa, joita ovat nostot, laskut ja purjeen pakkaaminen, purjeiden vaihtaminen ja reivaaminen. Kaikkien tulee tietää, mitkä köydet ovat minkin purjeen nostimia, mitkä minkin reivin köyksiä, mitkä mitäkin rajoittimia, mitkä gaijoja, mitkä jaluksia jne. Työjärjestys on tärkeä, samoin se, kuka tekee mitäkin. Kaikkien tulee myös tietää, miten kansi selvitetään operaatioiden jälkeen, minne mikäkin köysi vyyhdetään. Saman järjestyksen säilyminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta välttyään tiukoissa paikoissa turhilta viivytyksiltä ja suoranaissilta sotkuilta. Venekohtaisten käytäntöjen oppiminen vaatii harjoittelua myös kokeneilta purjehtijoilta, mutta erityisesti noviiseilta.

Vaikka yllämainitut asiat on jokaisen veneessä olevan tunnettava, purjeveneen kannella kuitenkin noudatetaan tiettyä työnjakoa, joka perustuu osamiseen ja erikoistumiseen. Keulakannella työskentelevät vain erikoismiehet tai -naiset, jotka tuntevat läpikotaisin, miten ja mitä nostimia missäkin käytetään, miten jalukset pujotetaan ja miten spinaakkeria puomei-

## Kippari, opeta miehistöllesi

- järjestys, jota veneessä noudatetaan.
- varusteiden käyttö ja toiminta.
- veneen turvallisuusmääräykset ja -käytännöt.
- keskeisten laitteiden toiminta ja käyttö.
- miten purje- ja koneoperaatiot suoritetaan.
- kaikki perusmanööverit.

## Veneilijä

- Älä sooloile, vaan toimi aina gastaamasi veneen ehtojen mukaisesti.
- Tee kaikki niin kuin siinä veneessä on tapana.
- Noudata pedanttisesti veneen järjestystä.
- Käytä silmiäsi, ole aloitteellinen.

neen sekä monimutkaisine rajoittimiehin hallitaan. Keulakannella hääriviltä edellytetään hyvää motoriikkaa, etteivät putoa yli laidan.

Kipparin kuuluu harjoituttaa miehistölle myös sujuvat perusmanööverit, kuten poijulta lähtö, poijulle tulo, vasta- ja myötäkäännösten tekeminen sekä piihin asettuminen. Etenkin vähemmän kokemusta omaaville on syytä opettaa, miten vinssejä käytetään ja mitkä otteet ovat niillä kiellettyjä, ettei sormia menetetä tai vahingoiteta.

Kipparin velvollisuuksiin kuuluu myös kouluttaa miehistö noudattamaan veneen turvallisuusehtoja: koska puetaan päälle pelastusliivit, koska turvalvaajat ja koska niiden turvaköydet kytketään kannen elämänlankoihin.

Moottoriveneessä noudatettavat käytännöt on kipparin myös opettava koko miehistölle. Siis mitä valmistelevia toimenpiteitä tehdään, kuten moottorin tuuletus, moottorin käynnistys, miten laiturista irtaudutaan ja miten siihen pala-

taan. Jokaisen tulee tietää perusasiat tärkeimpien laitteiden käytöstä ja sijainnista, kuten missä pumput ovat.

Jokaisen miehistön jäsenen tulee osata ajaa venettä. Sitä onkin syytä harjoitella. Erityisesti perhemiehistössä vaimo tulee harjaannuttaa ajamaan vene laituriin. Miehen rooliin kuuluu kiinnittää perä poijuun tai laskea ankuri ja mennä keulaan ottamaan vastaan laiturista. Tekee pahaa nähdä heikko nainen pyssyttämässä laituriin ryntäävää isoa venettä keulassa, kun karjuva mies töpeksii ohjaksissa!

### Ennakoி toiminta myrskyssä

Luonto herää kovan tuulen yllättä ja varoittamatta. Jokaisen kipparin ja jokaisen yksinään vesillä liikkuvan kuuluu valmistautua tällaiseen kohtaamiseen miettimällä vaihtoehtoisia toimintamalleja silloin, kun ei enää pysty etenemään haluttuun suuntaan ja nopeudella.

Ensimmäisenä toimenpiteenä moottoriveneellä on useimmiten nopeuden oleellinen vähen-



**K**un omistajan tehtävä on varustaa vene mm. hankkimalla laadukkaat katsastus- ja turvallisuusvarusteet sekä määrittää niille toimivat sijoituspaikat, sen henkilön tehtävä, joka toimii veneessä kipparina, on opettaa miehistölle, miten varusteet toimivat ja missä niiden kuuluu sijaita. Jokaisen veneessä tulee näet osata käyttää kaikkia hätä- ja turvallisuusvarusteita, koska hätätilanteessa osa miehistöstä on usein kyvytön toimimaan väsymyksen, merisairauden tai esi-



## Kippari, mieti, mitä tehdä, kun

- yllättäen nousee myrsky.
- moottori pysähtyy kesken kaiken.
- vene vuotaa rajusti.
- ajetaan kivelle.
- eksytään.
- peräsin ei toimi.
- potkuriin joutuu köysi.
- masto katkeaa.

••• täminen ja purjeveneissä vastavasti ensin purjeiden latistaminen ja sitten vaihteittainen vähentäminen. Jos tilanne on edelleenkin tukala, on syytä harkita matkan keskeyttämistä ja turvasatamaan hakeutumista.

Tärkeitä seikkoja kovalla tuulella ovat:

- Huolellinen merkinnänpito kartalla, jotta koko ajan tiedetään veneen tarkka sijainti eikä vahingossa ajeta karille.

- Tarpeettomien luukkujen ja räppänöiden sulkeminen kannelle tulvivan veden pääsyn estämiseksi veneen sisään.

- Veneessä vallitsevan tilanteen jatkuva seuraaminen, että mahdollisimman nopeasti havaitaan vuodot, raskaiden varusteiden irtautuminen, ongelmat moottorissa ja rikissä, ongelmat ohjauslaitteissa, polttoainevuodot, miehistön kunto jne.

- Vahtivuorojen asettaminen ja huolehtiminen siitä, että vaapaavahi leppää vaaka-asennossa

sen varmistamiseksi, että verkisiä voimia ohjaamiseen, kansitöihin ja viisaiden toimenpiteiden suunnitteluun aina löytyy.

Jos sää kovenee myrskyksi rannikko- ja sisävesillä ja vene alkaa olla aallokon vuoksi vaikeuksissa, on aika hakeutua lähimpään suojsatamaan kääntämällä keula myötäiseen ja ajamalla hiljaista vauhtia sinne. Se on aina viisasta.

Avomerellä taktiikka riippuu siitä, mihin suuntaan löytyy vapaata meritilaa. Ellei sitä ole suojan puolella, veneen on pysyttävä jotakuinkin asemissaan, joka merkitsee asettumista piihin vähennetyin purjein tai pyrkimistä hyvin reivattuna tuuleen. Matkapsuriin, joissa on leveä keulakolmio, kannattaa virittää kannelle väliharus ja nostaa siihen pieni fokka sen vuoksi, että leveä lateraaliala heikentää suuntavakavuutta. Purjealan keskittäminen vakauttaa venettä ja helpottaa ohjaamista.

### Kippari, ennakoi myös pulmatilanteet!

Miten ennakoidaan pulmatilanteet, joita ei ole aiemmin kohdattu vesillä? Se tapahtuu siten, että kartoitetaan ennakoita, mikä voisi mennä vikaan, mietitään niihin järkeviä ratkaisuja eli toimintamalleja ja tutkitaan kirjallisuudesta, miten muut ovat niitä ratkaisseet sekä harjoitellaan vesillä mahdollisia ratkaisuja. Tällaisten toimintamallien simuloiminen on jokaisen kipparin velvollisuus, sillä kippari, jolla ei ole valmiuksia kriisien hallintaan, ei pysty uskottavasti johtamaan venettään, kun johtajuutta tarvitaan.

Aivan tavallisia vesillä esiin tulleita pulmatilanteita, joihin kipparin pitää varautua ennakoita ovat mm., että

- moottori pysähtyy
- syntyä yllättävä vuoto
- ajetaan kivelle
- eksytään
- ohjaus ei toimi
- potkuriin joutuu köysi
- masto katkeaa.

Kipparin tulee olla selvillä moottorin tavallisten toimintahäiriöiden syistä sekä veneen polttoainetekniikasta yllätysten varalta. Ellei konetta yrityksistä huolimatta saada käyntiin, annetaan veneen esimerkiksi ajautua väylän sivuun matalampaan veteen ankkurointia varten ja hinausapua odottamaan.

Kun havaitaan vedenpinnan äkillinen nousu pohjalla, ensimmäisenä toimenpiteenä on paikantaa vuotokohta. Syynä saattaa olla jonkin letkun irtoaminen. Jos veneessä on miehistöä, se voi samanaikaisesti ryhtyä tyhjennystoimiin. Pumppuja tehokkaampi työkalu on ämpäri. Ellei vuotokohta löydy säällisessä ajassa ja veden pinta jatkaa nousuaan, on syytä harkita veneen ohjaamista lähimpään matalaan rantaan uppoamisen välttämiseksi.

Kiville ajettaessa pyritään ensin pakittamaan suuntaan, josta on tultu. Hermostuminen ei auta tässäkään tilanteessa ollenkaan. Ellei vene irtoa ja mikäli aallokko on vaisua, muutaman miehen kannattaa mennä veteen arvioimaan tilannetta ja työntämään venettä suuntaan, johon se suostuu liikkumaan.

Purjevenettä kallistellaan purjeilla ja siirtämällä miehistön painoa laidalta toiselle. Ellei se auta, miehistöä on syytä juoksuttaa keulasta perään ja päinvastoin. Purjeveneiden irrottamisessa on tärkeätä tähyttää matalikolta suunta, jonne irrottua voidaan turvallisesti edetä. Irrottamisessa käytetään luonnollisesti apuna myös moottoria. Varppaaminen eli ankkuriin soutaminen jollalla haluttuun irrotussuuntaan ja ankkuriköyden vinssaaminen siten sisään, on perinteinen hyväksi havaittu menetelmä.

Moottoriveneilijöiden, jotka pyrkivät auttamaan karille ajantua purjehtijaa, on otettava huomioon, että aaltojen tuottaminen vahingoittaa karilla olevaa. Odottakaa lähistöllä hinauspyyntöä. Hyvin monella matalaköylisen veneen purjehtijalla on vanka kokemus kolistelusta ja

veneiden irrottamisesta omin toimin. Irrottautumisen jälkeen tulee heti tutkia mahdolliset vauriot ja vuotokohdat ja tukkia ne.

Eksyminen Suomen saaristossa on tuiki tavallista. Eksymistä on se, että maisemat ja merimerkit eivät täysin vastaa kartan antamaa kuvaa. Kipparin ja navigaattorin ei tulisi koskaan suunnistaa reimareiden eikä poijujen mukaan, koska niitä häviää ja ajautuu paikoiltaan tavan takaa mm. tukkilauttojen mukana. Linjat ja saariin sijoitetut kummelit ovat ainoita täysin varmoja paikannuskohteita.

Elektroniikka eli gps, plotteri ja kannettavan mikron ohjelmat helpottavat oleellisesti navigointia, mutta laitteet ovat kosteassa veneessä vikaherkkiä. Aina kun ollaan epävarmoja sijainnista, viisas kippari pysäyttää aluksensa, kunnes paikantaminen perinteisin välinein ja pohdinnalla on saatu varmistettua. Pysähtyminen ei ole häpeäksi veneilijälle, epävarma jatkaminen sen sijaan on typeryyttä.

Ohjausongelmatkaan eivät ole harvinaisia vesillä. Niihinkin pitää varautua. Siis mitä tehdä, jos kaapeli- tai hydrauliohjaus tulee toimintakyvyttömäksi? Ellei purjeveneessä näkymätöntä ohjausvaijeria aika ajoin huolleta ja kiristetä, se putoaa kvadrantilta varmimmin kaikkein epäsopeammalla hetkellä. Mikäli varuorivartta ei saada epäperäsimen akseliin välittömästi kiinni, venettä voidaan ohjailla purjeilla. Jalustamalla isoa sisään vene nousee tuuleen ja vastaavasti isoa löysäämällä se tulee laskukärkkääksi. Avomeriveneen kipparilla pitää myös olla suunnitelma, miten rikata veteen spinaakeripuomista tai muusta irtovarasta ja köysistä auttavasti toimiva hätäperäsin.

Jokaiselle kipparille sattuu joskus niin, että satamatouhuissa potkuri imaisee itseensä köyden, joka ei irtoa repimällä. Ellei ole kyse perämoottorista tai perävetolaitteesta, on olemassa vain yksi yleispätevä toimenpidesarja. Moottori sammutetaan ja yksi miehistöstä sukelluslasien ja puukon kanssa sukeltaa vapauttamaan potkurin.

Maston katkeaminen ei ole hätätapa, mutta virheellisillä toimilla ja lähinnä passiivisuudella se saattaa muodostua sellaiseksi. Jos maston kappaleet ja koko köysistö saadaan nostettua kannelle, se on tehtävä heti ennen moottorin käynnistämistä, ettei

## Vakava sairastuminen vesillä

**K**aikkien veneessä olevien henkilöiden, joiden sairaudet voivat aiheuttaa kohtauksia, tulee ilmoittaa kipparille reissun alussa sairautensa ja missä pitävät niihin tarvittavia lääkkeitä. Tällaisia sairauksia ovat erityisesti diabetes, epilepsia ja sydäntaudit.

Pitemmillä matkoilla tulisi veneessä olla henkilö, jolla on asianmukainen ensiapukoulutus, joka kattaa edellämäinuita sairauksista johtuneiden kohtausten hoidon sekä normaalit elvytystoimet.

Kun tarvitaan pikaista lääkäri- ja hoitoapua merialueella ja jos veneessä on numeropuhelin (GSM, Inmarsat, satelliittipuhelin tms) soitetaan hätänumeroon **0204 1000**.

Puheluun vastaa joko Turussa tai Vaasassa sijaitseva meripelastuskeskus tai sitten Helsingin meripelastusohjekeskus. Nämä selvittävät tarpeen ja välittävät yhteydet edelleen, neuvovat ja tarvittaessa hälyttävät esimerkiksi helikopterin paikalle.

Jos veneessä on VHF-puhelin ja ollaan merialueella, tehdään hätäilmoitus kanavalla **16** kutsumalla meripelastuskeskusta.

Järvi-Suomessa eli sisävesillä soitetaan hätänumeroon **112**.



# Kippari, suunnittele, miten toimia hätätilassa, kun

- joku loukkaantuu tai sairastuu vakavasti.
- syttyy tulipalo.
- ajetaan karille myrskyssä.
- vene kaatuu.
- miehistön jäsen putoaa yli laidan veteen.

Kippari, ennen muuta mieti keinot, millä välttää hätätilaan joutuminen.

mitään joutu potkuriin. Jos mastoa ei saada nostettua kannelle ja se hakkaa runkoa vastaan, on kaivettava esiin voimapihdit, katkaistava sillä harukset ja vanitit sekä puukolla muu osa juoksevaa köysistöä. Vasta kun masto on kadonnut syvyyksiin, voidaan moottori käynnistää.

## Valmistaudu myös vakavampiin kriiseihin

Vakavampia tilanteita, joihin kipparin tulee ehdottomasti myös mieltä ratkaisumallit, ovat mm.

- miehistöjäsenen loukkaantuminen tai vakava sairastuminen
- tulipalo
- karilleajo myrskyssä
- veneen kaatuminen
- mies yli laidan -tilanne.

Loukkaantumis- ja sairastumistapausten vuoksi veneessä tulee olla ensiapuvälineistöä ja osaamista niiden käyttämiseen. Samoin veneessä pitää olla tieto siitä, miten ja mistä VHF-radiolla tai kännykällä saa neuvoja ja potilaalle nopeimmin apua.

Neljä jälkimmäistä ovat tilanteita, joita pitää kaikin mahdollisin ennaltaehkäisevin toimenpitein välttää. Näistä tulipalo on koko venekunnalle vakavin vaara. Heti kun liekkejä havaitaan katetussa veneessä, sammuttajaa lukuunottamatta kaikkien on välittömästi poistuttava sisätiloista kannelle sen luukun kautta, jota tuli ei uhkaa. Samanaikaisesti joku sammuttaa moottorin ja jos vielä mahdollista sulkee polttoainehanat sekä katkaisee virran pääkytkimestä. Ellei sammuttaja saa käsiammuttimilla ja peitteillä tulta tukahdutettua, edessä on hätärakettien ja soihdujen käyttäminen sekä veneestä poistuminen, sillä venepalo etenee minuuteissa vaaralliseksi.

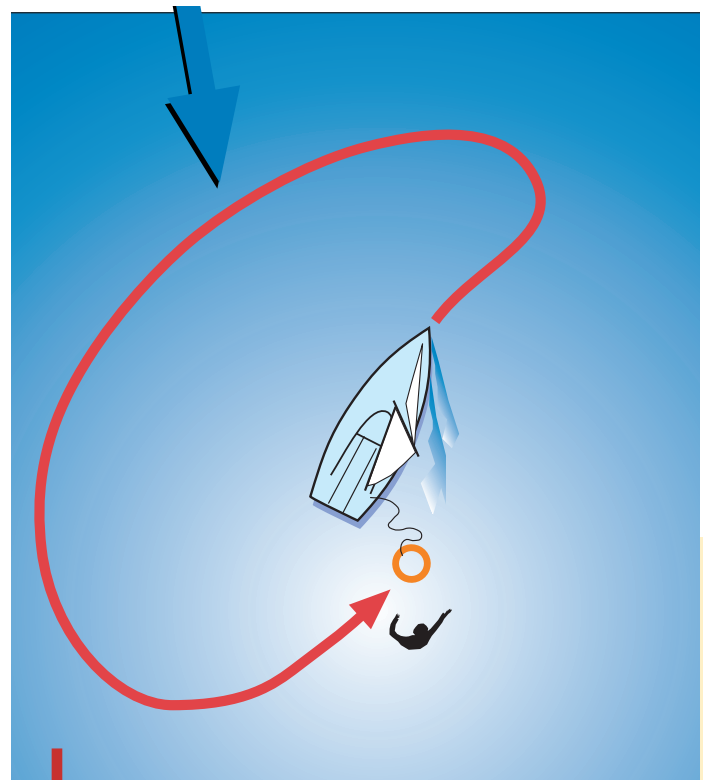
Toinen kriisitilanne, jota pitää välttää viimeiseen asti tarkalla navigoinnilla, on karilleajo myrskyssä. Ellei irrottautuminen onnistu ensimmäisillä yrityksillä ja

tilanne on todella paha, edessä on hätäkutsun lähettäminen kaikin mahdollisin keinoin avun saamiseksi ja veneessä olevien pelastamiseksi. Kipparin ensisijainen tehtävä on ajatella miehistönsä turvallisuutta, venettä vasta toissijaisesti.

Suuri osa hukkumisonnettomuussistamme saa alkunsa siitä, kun avovene kaatuu kylmässä vedessä keväällä tai syksyllä ja tilanne arvioidaan väärin yrittämällä uida lähimpään rantaan. Pysyttely kelluvan veneen varassa on useimmiten osoittautunut oikeammaksi ratkaisuksi. Se johtuu siitä, että uiminen kylmässä vedessä jäähdyttää nopeammin raajoja johtaen niiden pikaiseen kangistumiseen ja sitä kautta hukkumiseen pelastusliiveistä huolimatta. Suositeltava toimintatapa on pysytellä siis liikkumattomana kaatuneen veneen varassa, ellei se ole aivan rannassa, ja huutaa apua henkesi edestä.

Mies yli laidan on tulipalon jälkeen pahin mahdollinen onnettomuustilanne. Sen välttämiseksi matkapurressa on pyrittävä aina hiukankin tuulisemmalla säällä kytkemään kannella työskentelevä miehistö turvalajilla kannella kulkeviin elämänlankoihin. Myrskysäällä tämän on ehdoton vaatimus, samoin aina perhemiehistöllä säästä riippumatta. Lapset on syytä kytkeä veneeseen niin lyhyellä turvaköydellä, etteivät ne ulotu yli laidan.

Moottoriveneissä turvalajaita ei käytetä kahdesta syystä: kovassa vauhdissa valjaan nykäisy on tappava ja potkuriin joutuminen uhkaa. Sen sijaan moottoripursissa valjaita on syytä käyttää. Valjaisiin kytkettävän turvaköyden sopiva pituus on aikuisilla 1,5 metriä, eikä yhtään enempää, ettei köyteen kompastu. On suositeltavaa, että turvaköydessä on kolme tukevaa hakasta. Yksi kiinnitetään valjaaseen niin, että veneen upotessa sen saa irti. Kol-



## Mies yli laidan -tilanne

- Kova huuto: "Mies yli laidan, miehistö kannelle!"
- Pelastusrenkaan heitto pudonneen suuntaan.
- Yksi miehistöstä seuraamaan katseellaan putoamispaikkaa.
- MOB-toiminto käyntiin, karttaan merkintä putoamispaikasta.
- Kipparin keskittyy johtamaan operaatiota.
- Paluu pudonneen tuulen puolelle, kylki häneen päin.
- Moottoriveneellä ohjaajan puoleinen kylki pudonneeseen päin.
- Purjeventeellä kovassa merenkäynnissä nosto laidalta.
- Moottoriveneellä nosto perästä, jos tikkaat siellä, moottori seis!



Mattomainen partaaseen tai jalkalistaan kiinnitettävä Jason's Cradle olisi ylivoimainen väline veteen pudonneen nopeaan nostamiseen veneen laidalta. Se kootaan 17,7 cm x 14 cm suuruisista moduleista, jotka on valmistettu kovamuovista. Liittämällä moduleita välikappaleilla toisiinsa räätälöidään kullekin alukselle sopiva nostomatto. Tyypillinen matkapurteen tarvittava matto olisi pituudeltaan noin 3 metriä ja leveydeltään runsaat 60 cm (= 4 modulia). Valitettavasti hinta on huvikäyttöön kovahko, lähes puolet siitä, mitä hyvä pelastuslautta maksaa. Maahantuojana Rymaco.



Purjeveneessä ja moottoripurussa turvalajaita pidetään yllä vähintäänkin yöllä, kovalla kelillä ja kylmän veden kautena. Turvaköyden ihannepituus on noin puoli-toista metriä. Kannella molemmin puolin mastoa tulee kulkea elämänlangat, joihin turvaköyden hakanen kiinnitetään. Jos hakoja on kolme, toisen miehen ohittaminen elämänlangalla sujuu turvallisimmin.

- matta tarvitaan, kun kannella ollaan ohittamassa toista elämänlankaan eli juoksuvajeriin samoin kytkettyä henkilöä.

### Mitä tehdä mies yli laidan -tilanteessa?

Yleisesti suositeltavia toimintatapoja on vain harvoja, eivätkä ne kata edes koko operaatiota, koska tilanteet, olosuhteet ja venetyypit ovat niin moninaisia. Siitä ollaan kansainvälisesti kuitenkin yksimielisiä, että henkilön pudottua veteen välittömästi aina ensimmäisenä toimenpiteenä on heittää pelastusrenkas, lippupoiju ja pelastusvalo hänen suuntaansa. Samalla huudetaan "mies yli laidan" ja komennetaan kaikki kannelle.

Sekin on selvää, että jos veneeseen jää useampi henkilö, yhden tehtäväksi määrätään hellittämättömän katsekontaktin säilyttäminen pudonneeseen tai ellei hän ole näkyvissä, pelastusrenkaaseen, joka hänelle heitettiin. Navigaattorin tulee käynnistää välittömästi gps-laitteen MOB-toiminto, jolloin sen muistiin menee putoamispaikka. Paikka tulee merkitä myös kartalle. Kipparin on syytä vapauttaa itsensä kaikesta muusta ja keskittyä joltamaan pelastusoperaatiota.

Samoin vallitsee yksimielisyys siitä, miten vedessä olevaa lähestytään. Häntä tulee lähestyä tuulen puolelta siten, että vene sortuu kylki edellä pudonneeseen. Suositukselle on kaksi painavaa perustetta: 1) pudonneelle saadaan myötätuuleen varmimmin heitettyä köysiä ja 2) kosketus pudonneeseen säilyy. Jos pudonnutta lähestyttäisiin suojan puolelta, köyden heittäminen vastatuuleen olisi epävarmaa ja vene ajautuisi kaiken aikaa pois pudonneesta. Aika on kriittinen tekijä pudonneen oman toimintakyvyn säilymisen kannalta. Hänen viereensä tulisi päästä ensimmäisellä yrityksellä.

Moottoriveneellä pudonnutta lähestytään ohjaajan puoleinen kylki edellä, jotta ruorimies näkee paikaltaan vedessä olevan. Se miten henkilö palautetaan kannelle, riippuu venetyypistä, veteen pudonneen kunnosta ja miehistön määrästä. Ihannetapauksessa toimintakuntoinen pudonnut kiipeää perästä kiinteitä uimatikkaita ylös, kunhan ruorimies ensin on sammuttanut koneen tai ainakin pysäyttänyt perävetolaitteen potkurin pyörimisen.

Jos vene on koko pituudeltaan ruffattu eikä kapean laitakannen suojana ole turvakaidetta, veteen pudonneen ympäri on koettava saada kiristyvä köysilenkki, jolla hänet miesvoimin kiskotaan suoraan ylös tai irtotikkaita apuna käyttäen.

Purjeveneellä palaaminen pudonneen luo on monin verroin hankalampaa etenkin, jos tuulee reippaasti. Sitä vaikeampaa se on, mitä pienempi miehistö on. Jos tapahtumahetkellä purjehdittiin myötäisellä spinaakkerin vetämänä, spinnu on laskettava (tarvittaessa katkaisemalla nostin) ja avattava rullagenua tai nostettava keulaharukseen litsattu fokka vetämään. Kun köydet ovat poissa vedestä, käynnistetään kone. Tämän jälkeen veneellä on noustava niin korkealle tuuleen, että tullaan vähintään putoamispaikan tasalle. Operointi on helpompaa, jos putoamishetkellä oltiin purjehtimassa sivutuuleen tai vastaisempaan suuntaan.

Ellei moottoria saatu käynnistettyä, loppulähestymiseen on kaksi menetelmää. Noustaan pudonneen tuulenpuolelle hiukan sivuvastaiseen suuntaan ja lasketaan purjeet vapaasti lepattamaan vauhdin tappamiseksi. Tai sitten nousetaan pudonneen kohdalle ja suoritetaan vastakäänös fokan jaluksia löysäämättä,

jolloin vene asettuu piihin.

Purjeilla ei pudonneen luo nousta samalla tavalla kuin poi-julle eli kääntämällä keula tuulen silmään sopivalla etäisyydellä pudonneesta. Menetelmä ei toimi siksi, että aallokossa oikean kaartosäteen arvioiminen niin, että vauhti riittää lepattavin purjein kohteen viereen, on sattumanvaraista. Sen sijaan jos moottori käy, tämäkin operaatio onnistuu pelkällä isolla keulapurje laskettuna.

Reippaassa merenkäynnissä pudonnut on nostettava kyljen kautta kannelle, ei perästä, koska purjevene perä on tilanteessa vaarallinen. Se antaa alle joutuneen päähän kohtalokkaan iskun. Mikäli aallot ovat matalia, nosto perän kautta on varmin tapa etenkin, jos siellä on kiinteät uimatikkaat ja tai uimataso.

Korkea varalaita on nostossa erittäin hankala. Vain ihannetapauksessa veneessä on voimamies ja pudonnut on kevyt naishenkilö. Mietitäänkö hiukan, mitä todellisia vaihtoehtoja on olemassa:

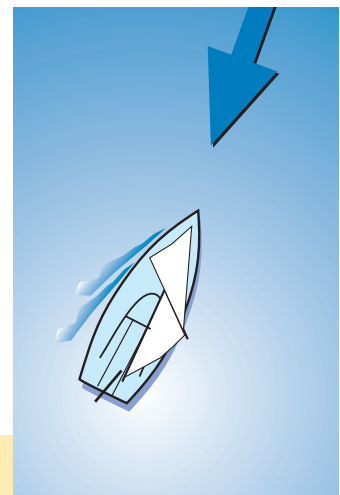
- Venettä kiertävät turvakaitteet hankaloittavat nostamista, toisaalta ne estävät pelastajia itse putoamasta veteen. Turvakaitteen alempi vajjeri voidaan irrottaa ilman kohtuutonta riskinottoa. Vajjerin pitäisi olla kiinnitetty peräkehään joko pelikaanikoukulla tai narusidoksella, jonka saa leikattua puukolla poikki.

- Kylmään veteen ei toisen miehistöjäsenen pidä hypätä, siinä voidaan menettää yhden sijasta kaksi ihmishenkeä. Kaiteen yli voidaan tuki veteen rikata halssikulmastaan keulaan kiinnitetty genua jaluksineen, joiden varaan toimintakykyinen pudonnut voi takertua ja miehistöstä

joku laskeutua auttamaan. Hyvä apuväline vedessä on vaikkapa vain osaksi täytetty kumijolla. Myös irtotikkaista olisi hyötyä. Samoin pelastuslauttaa on syytä harkita käytettäväksi.

- Jos pudonneen rinnan ympäri saadaan kiinnitettyä kiristyvä köysilenkki, on pelastuminen paljon lähempänä. Se voidaan kiinnittää esimerkiksi spinaakkerinostimeen tai varalla olevaan taljaan. Ainakin teoreettisesti tarkastellen on mahdollista laskea spinaakkerinostimella miehistöjäsen puosuonuilissa yli laidan auttamaan pudonnutta, ellei veneen rullaus aallokossa sitä estä.

Vaihtoehtoja toimintatavoiksi on paljon. Veneen päällikön tehtävä on valita venetyypille sopiva toimintatapa erilaisissa olosuhteissa ja harjoittelemalla varmistaa, että operaatiot ovat mahdollisia sekä että ne hallitaan. Mies yli laidan -tilanteet ovat aina vaikeita, sitä hankalampia, mitä pienemmällä miehistöllä ollaan liikkeellä. Perhemiehistöllä tilanne on kaikkein vaikein etenkin, jos kippari itse putoaa. Siksi hänen on syytä aina kannella olla valjailla kytkettynä veneeseen, kun hiukankin tuulee. ■



## Miten asetetaan piihin

**P**urjevene asetetaan piihin luonnollisimmin niin, että tehdään vastakäänös löysäämättä fokan tai genuan jaluksia. Keulapurje silloin ikään kuin pakittaa, mutta iso vetää. Purjeet kumoavat silloin toiminnoiltaan toisensa ja vene asettuu vakaaseen hieman vastaiseen suuntaan sortuen hissukseen. Venetyypistä riippuu, vaatiiko piissä pysyminen peräsimen lukitsemista suuntaan tahi toiseen. Joissakin veneissä pinna on sidottava leehen, joissakin taasen keskitettävä.

Piihin asettumista käytetään, kun ruorimies vapauttaa itsensä tekemään jotakin muuta, kun rajoitetussa meritilassa on pysyttävä lähes paikallaan, joskus mies yli laidan -tilanteessa tai kun tuulta on liikaa. Silloin yleensä maataan piissä vähennetyin purjein.