


Lauri Polón

” Viisas kippari

- tarkistaa, että kaikki valmistelutoimet on tehty
- tarkistaa vielä, että kaikki on kunnossa
- suunnittelee irrottautumis- ja purjeoperaatiot
- selittää operaatiot miehistölle ja jakaa heille tehtävät
- puettaa pelastusliivit lapsille ja uimataidottomille
- puettaa tarkoitukseen soveltuvat kelluntapukineet muille
- antaa lähtökomennot selkeästi merikielellä huutamatta
- asettaa vahtivuorot ja jakaa tehtävät irrottautumisen jälkeen
- valmistautuu ajoissa rantautumiseen
- selittää ajoissa tulevat operaatiot miehistölle ja jakaa tehtävät
- toimii rantautumisessa hiljaisesti käsimerkein ja huutamatta
- ei laske ankkuria ristiin jo rantautuneiden köysien päälle
- ahtaassa paikassa pyytää naapuriveneiltä apua
- tarjoaa miehistölle ansaitut kaljat maissa.



Hyvää veneilytapaa noudattaen Irti ja

Hyvä veneilytapa edellyttää, että jokaista vesille lähtöä edeltävät huolelliset tarkistus- ja valmistelutoimet, joilla miehistö ja vene varmistetaan merikelpoisiksi.

Hyvää veneilytapaa tulee aina noudattaa myös rantautumisessa.



kuva Timo Utter

menoksi!

Lähtösunnitelmia tulee aina edeltää sää tietojen tarkistaminen. Pelkkä vilkaisu ikkunasta ei riitä, vaan sääennusteisiin on paneuduttava. Samoin sään kehittyminen on varmistettava ilmapuntarista, jonka liikkeitä kippari onkin seurannut muutaman päivän, eikö totta!

Toinen tärkeä tehtävä on ilmoittaa kotiväelle, minne aiotaan mennä ja miten yhteyksiä voidaan pitemmän reissun aikana pitää. Tarkkoja tavoiteaika- tauluja ei pidä julistaa, koska vesillä mikään ei koskaan suju aikataulun ja suunnitelmien mukaisesti. Jos esimerkiksi vain kymmenen tuntia myöhästetään siitä, mitä on ilmoitettu, seurauksena kotona ymmärrettävästi syntyy paniikitilanne ja kiusallinen väärä hälytys. Kotiväkeä olisikin syytä totuttaa ymmärtämään veneilyn todellisuutta niin, ettei ennen aikaisesti huolestuta.

Sen sijaan kun ollaan yksin tai pienellä porukalla liikkeellä lähivesille kalaan ja etenkin jos vesi on hyvin kylmää, kotiväelle on syytä antaa tarkemmat tiedot todennäköisistä kulkureiteistä ja koska viimeistään palataan. Onnettomuuden sattuessa voidaan apu tällöin ohjata paikalle riittävän ajoissa.

Miehistön valmistaminen lähtöön

Kipparin muihin lähtöä edeltäviin tärkeisiin tehtäviin kuuluu perehdyttää miehistö veneen turvallisuus- ja pelastusvälineistöön sekä kaikkiin veneen käytön kannalta keskeisiin varusteisiin ja tapoihin. Tämä tapahtuu läpikäymällä tärkeät kohteet ja niiden käyttö kaikkien veneeseen mukaantulevien kanssa. Jos joukkoon kuuluu henkilöitä, jotka eivät kuulu veneen vakio- miehistöön, läpikäynti ja näyttäminen on suoritettava erityisen selkeästi ja heidän ehdoillaan siten, että veneen tekniikka siltä osin tulee heille tutuksi.

Kaikkien veneessä olevien tulee mm. tietää, missä sammu- tusvälineet sijaitsevat, miten niitä käytetään sekä keskeisimmät paloturvallisuuteen liittyvät käytännöt veneessä mukaanluettuna nestekaasulaitteiden käyttö ja tupakointi veneessä.

Jokaisen tulee tietää, missä tyhjennuspumpit sekä muut tyhjennusvälineet sijaitsevat ja miten niitä käytetään. Myös tar-

keimmät läpiviennit on syytä tuntee sekä wc:n käyttö. Ikävyyksien välttämiseksi on syytä selvittää uusien vieraiden kanssa, mitä veneen vessanpyttyyn saa laittaa ja mitä ei missään oloissa. Ensiapulaukun ja veneen lääkekaapin sijainti on jokaisen syytä myös tietää.

Jokaisen tulee tietää, missä hätäraketteja, soihtuja ja savunpanoksia säilytetään sekä erityisesti, kuka tai ketkä niitä käyttävät ja kenen toimeksiannosta. Käyttäjien kanssa tulee selvittää, miten raketit ja soihdut toimivat ja miten niitä käytetään. Myös veneen liivien säilytyspaikat on selvitettävä siltä varalta, että kaikilla ei ole mukana omia henkilökohtaisia kelluntavarusteita. Kannella kippari selostaa, miten pelastusrenkaita käytetään mies yli laidan -tilanteessa ja miten pelastusoperaatio on aiottu suorittaa. Kaikkien on myös oltava selvillä mahdollisen pelastuslautan käytöstä.

Purjeveneessä jokaisen tulee tietää, miten turvalajaita käytetään sekä koska ja missä oloissa veneessä aina kuuluu valjaita käyttää. Jokaisen on myös syytä tuntee veneen ankkurivarusteisto ja sen käyttö sekä missä veneen kiinnitysköysiä ja lepuuttimia säilytetään.

Purjeveneessä miehistön jokaisen jäsenen tulee ennen lähtöä perehtyä myös koko juoksevan köysistön toimintaan: mitkä nostimet kuuluvat millekin purjeelle sekä miten jalukset pujotetaan kannella oikein. Jos veneessä mahdollisesti käytetään spinaakkeria tai muita yötäpurjeita, kippari sopii niiden hallinnasta erikseen niihin erikoistuvien miehistöjäsenten kanssa.

Jokaisen veneessä olevan tulee luonnollisesti tuntee veneen ohjauslaitteiston ja moottorin säätimien toiminta. Samoin jokaisen tulee osata käynnistää moottori ja tietää, mitä toimenpiteitä siihen mahdollisesti liittyy. Samoin moottorin valvontalaitteiden toiminta ja seuraaminen kuuluu selittää jokaiselle vakavien konerikkojen välttämiseksi.

Kipparin tähän selvitysosioon kuuluu saumattomasti myös selostus siitä, mihin ollaan menossa ja mitä pääasiallista reittiä pitkin. Jokaisen tulee veneessä nimittäin olla selvillä edes suurin piirtein siitä, missä ollaan, jos jokin vahinko sattuu ja apua tarvitaan.





Vyyhteäminen eli köysien koilaaminen on etenkin purjeveneessä miehistölle jatkuva työ-
kenttä. Köydet vyyhdetään, jotta ne aina olisivat käyttövalmiina sotkeutumatta. Sen kä-
den sormilla, jolla uusi kieppi viedään edellisen viereen, avataan köyden kierrettä hiukka-
sen, neljännes tai puoli kierrosta. Näin vältetään se, että vyyhti pyrkisi kiertymään.

Veneenvalmistaminen lähtöön

- Kannelta on poistettava kaikki tarpeeton ja kaikki kannelle kuu-
luva on köytettävä kiinni niin, et-
tä pysyy. Kannen alla kaikki irto-
tavara on korjattava pois omille
paikoilleen ja muut, kuten elin-
tarvikkeet, on ahdettava paikkoi-
hin, joissa ne säilyvät ja joista ne
saadaan käyttöön, kun tarvitaan.
Erityisesti on huolehdittava siitä,
ettei lasitavara pääse rikkoutu-
maan merenkäynnissä. Suuressa
veneessä on aina varmistettava,
että kaikki painavat varusteet on
kiinnitetty paikoilleen, jottei mis-
sään tilanteessa ole pelkoa pain-
navien esineiden vaarallisesta
siirtymisestä tai irtoamisesta pai-
koiltaan.

Erittäin tärkeää on huolehtia
veneen kuormaamisesta oikein.
Mitä pienemmästä veneestä on
kyse, sitä tärkeämpää tämä on
niin veneen merikelpoisuuden
kuin nopeudenkin säilyttämisek-
si.

Kuormaamisen periaatteena
tulee olla painolastin keskittämi-
nen sinne, missä veneen pituus-
suuntainen liike on vähintä eli
keskiveneeseen niin, että aluk-
sen keula ja perä jäävät keveiksi.
Tällöin vene nousee aalloille eikä
puske niiden läpi, samoin perä
nousee keveästi. Suuremmissa
veneissä ja etenkin purjeveneis-
sä painolastin keskittäminen vä-
hentää veneen taipumusta "tap-
paa" vauhti iskeytymällä vasta-
aaltoihin, jota englannin kielellä
kutsutaan pitching-taipumuk-
seksi. Luonnollisesti kaikki paina-
va kuormataan alimmaiseksi ve-
neen vakavuuden säilyttämisek-
si. Kuormaamisessa on vielä huo-

mioitava, ettei estetä pääsyä ve-
neen pohjalle ja pilssiin, kun ve-
nettä joudutaan tyhjentämään
sangoilla.

Polttoaineen määrä on tarkis-
tettava: vastaako se kulutusar-
viota seuraavaan tankkauspaik-
kaan ja onko varattu riittävästi
reserviä (vähintään 15 %) yllätys-
ten varalta. Vesillä tarve on aina
mitoitettava yläkanttiin.

Riki on tarkistettava, onko
kaikki siinä kohdallaan. Myös
juoksevan köysistön kunto on
varmistettava, erityisesti nostin-
ten. Purjeet tarkistetaan parhai-
ten silloin, kun niitä ollaan nosta-
massa. Myös moottorin tarkista-
minen on muistettava, esimer-
kiksi ovatko öljyt kohdallaan,
johdot ja letkut paikallaan eikä
moottorilassa ole kaasuntu-
neen polttoaineen hajua. Käy lä-
pi ja tarkista kaikki muutkin tarkis-
tuslistassa mainitut kohteet.

Laita ankkuri laskuvalmiiksi,
ettei sitä ongelmatilanteissa tar-
vitse etsiskellä sopukoista. Kiedo
eli koilaa kaikki köydet siististi
vyyhdelle ja paikoilleen ja varm-
ista vielä, että kaikki on kun-
nossa.

Suunnittele irrottautumisen-
 ja purjeoperaatiot sekä selitä ne
miehistölle ja jaa heille tehtävät.
Pueta lapsille ja uimataidot-
tomille pelastusliivit sekä kaikille
muille tarkoitukseen soveltuvat
kelluntapukineet. Kiinnitä perä-
moottorin turvakatkaisin ruori-
mieheen/-naiseen.

Irrottautuminen

Hyvän veneilytavan mukaista on
lähteä maista ja palata maihin
rauhallisesti ja huutamatta. Kip-
pari antaa tarvittavat komennot
yksiselitteisen napakasti vaikka-

pa merikielellä tai käsimerkein.
Huuto, mekastus, sekoilu ja kiroi-
lu todistavat, että maakravut
ovat liikkeellä. Hyvin harjoiteltu-
na, suunniteltuna, valmisteltuna
ja tehtävät jaettuna kaikki sujuu
vähäeleisesti tiukoissakin tilan-
teissa.

Hyvän veneilytavan vastaista
on liikkua vesillä lepuuttimet eli
viilarit roikkumassa laidalla. Viila-
rit nostetaan kannelle heti, kun
niitä ei enää tarvita ja pannaan
paikoilleen. Samoin kaikki kiinni-
tysköydet vyyhdetään ja sijoite-
taan säilytyspaikkoihinsa pois
tieltä.

Moottorivene käynnistetään
ennen viimeisten köysien irro-
tusta, tarkistetaan valvontamit-
tareiden lukemat ja jäähdytysve-
den kierto. Hetken lämmentyään
moottori käy luotettavasti ja
köydet voidaan irrottaa.

Purjeiden nostamisen jälkeen
kaikki nostimet vyyhdetään jäl-
leen siten, että ne ovat heti käyt-
tövalmiita purjeiden vaihdossa,
reivatessa ja laskiessa. Kaikki tar-
peettomasti auki olevat kansiu-
luukut suljetaan ja lukitaan, ettei
vettä pääse veneen sisään eikä
kukaan kannella häärivä vahin-
gossa putoa niiden kautta alas.

Kun vene on kaikin puolin sel-

vitetty, kippari asettaa vahtivuor-
ot ja jakaa tehtävät. Hänen on li-
säksi varmistettava, että jokai-
nen ymmärtää, mitä hänen teh-
täviinsä vahtivuorossa kuuluu.

Rantautuminen

Rantautumiseen tulee valmis-
tautua ajoissa. Ellei olla palaa-
massa kotisatamaan, sopivan
rantautumispaikan valitsemi-
seen vieraassa laituri- tai luon-
nonsatamassa kuluu yleensä
hiukan aikaa. Kriteereinä ovat
tietenkin riittävä tuulensuoja,
riittävä veden syvyys, helppo
pääsy, sopivat kiinnitysmahdolli-
suudet ja se, että siitä pääsee
helposti sitten aikanaan irtautu-
maan. Niinpä paikkaa yleensä et-
sitään purjeet laskettuina ja
moottorilla hiljaa ajellen. Luok-
kapurjeveneet, joilla ei ole apu-
moottoria, rantautuvat koke-
muksellaan purjein. Sitä ei mui-
den pidä matkia.

Moottoriveneet hiljentävät
ajoissa niin, että moottorin läm-
möt ennättävät laskiessaan ta-

Jos vene kiinnitetään kylki satamalaitu-
riin tai kyljittäin toisen veneen kanssa,
perä- ja keulaköysien lisäksi sidotaan
springiköydet pitämään vene pituus-
suunnassa paikallaan.

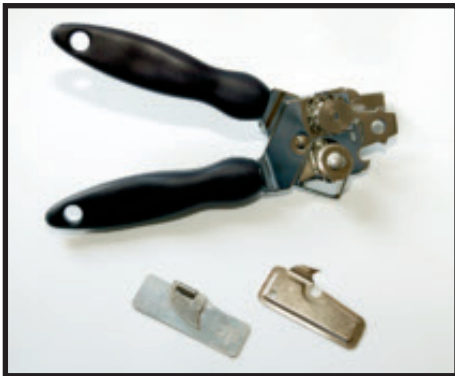




Lavastetusta kuvasarjasta ilmenee, miten voi käydä, ellei perämöörin turvakatkaisinta kiinnitetä ajoissa veneilijään. Vene lähtee omille teilleen ja pahimmassa tapauksessa palaa vedessä uivan päälle potkuri pyörien!



Jos samaan pollariin kiinnittäytyy useampi vene, sido oma köytesi alimmaksi solmulla tai jos pollarin on kiinnittäydytty köysilenkeillä, pujota oma (paalusolmulla tehty) lenkkisi alimman alta kaikkien lenkkien läpi ylös ja vasta sitten pollarin yli. Silloin jokainen vene saa irrotettua oman köytensä aina pelkkästään nostamalla sen pollarin yli.



Vesille ja veneeseen ei koskaan oteta tavanomaista purkinavaajaa, koska kun se putoaa turkille tai jää saareissa maahan ja sen päälle astuu, jalkapohjaan tulee hyvin paha ja vaikeasti paraneva syvä haava. Suositeltavia ovat saranoitu yhden käden tai jokin kahden käden malli.

saantua. Tämä pidentää moottorin elinikää. Viimeiset minuutit lähestytään säästä riippuen lähes tyhjäkäyntinopeudella. Tärkeintä on, ettei nosteta aallokkoa satamaan tullessa, jottei omakin rantautuminen menisi aallokon takia pilalle.

Jos miehistö on kokematon, pitää kipparin ajoissa selostaa sille rantautumisoperaation vaiheet ja jakaa jokaiselle tehtäväänsä. Rantautuminen suoritetaan hiljaisuudessa käsimerkein ja ehdottomasti huutamatta. Perhemiehistössä naisen tehtävänä on toimia ruorissa. Eli hänen tulee olla harjaantunut ajamaan vene rantaan tai laituriin ja käyttämään tilanteen vaatimusten mukaisesti kaasua sekä kytkintä. Mies huolehtii ankkuroimisesta tai poijuun kiinnityksestä ja ottaa keulassa vastaan kiinnittäen keulaköydet.

Jos rantautumispaikassa on jo muita veneitä, on lepuuttimet eli viilarit laskettava ajoissa paikoilleen. Jos paikassa ei ole valmiina

poijuja, kipparin tulee huolehtia siitä, ettei ankkuria lasketa ristiin naapuriveneiden ankkuriköysien tai kettinkien päälle. Muussa tapauksessa nousee nimittäin tavaton riemu viimeistään silloin, kun naapurivene on lähdössä pois. Ankkuriköysi katkeaa silloin usein ihmeellisesti kuin puukolla leikattuna!

Ahtaassa tilassa on syytä pyytää naapuriveneiltä rantautumisapua erityisesti, jos ollaan liikkeellä alimiehitettyinä. Hyvän veneilytavan mukaista on aina tarjota apua rantautuvalle jo senkin vuoksi, että vältetään vauriot omalle veneelle. Hyvän veneilytavan mukaista on myös suhtautua tulokkaisiin siten, että sopu sijaa antaa, jos se suinkin on mahdollista. Naapuriveneiden väen kuuluu myös tarvittaessa säätää kiinnityksiään uuteen tilanteeseen sopiviksi. Elleivät he ole paikalla, tulokkaan kippari huolehtii siitä ja selostaa myöhemmin naapureille, mitä on tehnyt.

” Kipparin ohjeistus miehistölle

Ennen lähtöä kippari tutustuttaa koko miehistön ja etenkin sen uudet jäsenet veneen turvallisuusvarusteisiin, turvallisuusohjeisiin ja käytäntöihin sekä veneen käytössä tarvittavaan teknilliseen varusteistoon. Miehistön on tiedettävä ja omaksuttava ainakin seuraavat asiat ja varusteet:

- sammutusvarusteet ja veneen paloturvallisuusmääräykset
- rungon läpiviennit ja tyhjennysvälineet
- vessan käyttö
- ensiapulaukku ja lääkekaappi
- palavien viestintävälineiden sijoitus ja käyttösäännöt
- veneen pelastusliivien sijoitus
- pelastuslautan toiminta
- mies yli laidan -toimintaohjeet
- turvavaljaiden käyttö veneessä
- ankkurivarustus, kiinnitysköydet ja lepuuttimet
- juoksevan köysistön toiminta
- ohjaus- ja hallintalaitteiden toiminta
- moottorin toiminta
- reittisuunnitelma kaikkien tiedoksi.

” Viisas veneilijä

- tarkistaa säätiedot ennen lähtöä
- ilmoittaa kotiin, minne aikoo, mutta ei tavoiteaikataulua
- selvittää kannen
- selvittää kaiken kannen alla
- kuormaa veneen keskittämällä painot
- käy läpi tarkistuslistan kohteet
- varmistaa riittävän polttoaineen määrän
- laittaa ankkurin laskuvalmiiksi
- koilaa köydet paikoilleen
- kiinnittää perämöörin turvakatkaisimen itseensä
- nostaa viilarit sisään irtautumisen jälkeen
- selvittää uudestaan kannen
- sulkee ja lukitsee tarpeettomat luukut
- kiinnittää maissa keulaköyden pollarissa jo olevien alle ja alta
- sitoo keulaköyden pään maihin, loput veneeseen
- selvittää veneen heti rantautumisen jälkeen.

Jos rantaudutaan laituriin, jossa useampi vene kiinnittyy samaan pollariin, sido keulaköytesi aina alimmaksi. Jos pollariin on kiinnittäydytty köysilenkeillä, pujota oma lenkkisi alimman alta kaikkien lenkkien läpi ylös ja siten vasta pollarin ympäri. Silloin jokainen vene saa irrotettua oman köytensä pollarista yksinkertaisesti vain nostamalla oman lenkkinsä pollarin yli.

Kiinnitysköyden pää sidotaan tai kiinnitetään maihin niin, että loppuosa jää aina veneeseen. Tähän on kaksi hyvää syytä. Yöllä kovan tuulen yllättäessä kiinnitysköydet keulasta löysäämällä ja perästä kiristämällä vene saa-

daan etäämmälle rannasta. Toisen syy on se, että äkkilähdössä keulaköysi voidaan katkaista puukolla suurempia menettämättä.

Rantautumisen jälkeen vene selvitetään välittömästi. Isopurje laskostetaan puomille, kannella keulapurje laskostetaan ja pussitetaan, köysistö selvitetään ja vyyhdetään. Sisältä kaikki kastuneet tekstiilit ja vaatteet nostetaan kannelle kuivumaan, jos sää sen sallii ja vene tuuletetaan. Muut kuin pienet lapset riisuvat pelastus- ja veneilyliivinsä. Jos kotiväki odottaa tietoa siitä, missä ollaan, otetaan sinne yhteys ja kerrotaan tilanne. ■