



OHJEITA VÄLIMEREN PURJEHDUKSILLE



Ohjeita Välimeren purjehduksille

Yleistä ja yhteistä purjehdukseen liittyvää lämpimillä vesillä.....	4
Henkilökohtaiset pätevyyskirjat	4
Henkilökohtainen matkavakuutus	4
Veneen vakuutus	4
Takuumaksu eli deposit	4
Veneen vastaanotto.....	4
Veneen vastaanottotarkastus	4
Moottorin tarkastus.....	5
Purjeet	5
Kulkuvalot	5
Veneen asiapaperit	5
Veneen varusteista	6
Moottori	6
Purjeet	6
Sähkö	6
Pelastusliivit ja turvavaljaat	7
Liput ja viirit	7
Veneen kylmät säilytystilat	7
Kaasuliesi	8
WC	8
Suihku	9
Bimini - aurinkokatos	10
Läpiviennit.....	10
Kaappien ja laatikoiden lukot sekä ovien sulkeminen.....	10
Uimatason portaat	10
Hätäruori	10
Preventteri.....	10
Ritisevä ääni yöllä.....	11
Matkamukavuutta henkilökohtaisilla varusteilla ja huolellisuudella	11
Kengät	11
Hanskat.....	11
Pyyhkeet, uima-asut	11
Korut	11
Aurinkovoiteet.....	11
Lakki, aurinkolasit.....	12
Yhteiset ja omat tavarat	12
Luukut ja venttiilit	12
Veneen lukitseminen	12
Taskulamppu ja etelän pimeät illat.....	12
Tuulipussi - Wind Scoop	12
Ampiaiset, hyttyset ja muut ötökät	12
Proviantti; ruoka, juoma ja meno muu	13
Venekassa ja kasööri.....	13
Ostokset.....	13
Tankkivesi	13
Juomavesi ja nestetasapaino	14
Oluet ja virvokkeet	14
Kahvin suodattaminen.....	14
Ylijäämävarasto.....	15
Veneapteekki ja omat rohdot	15
Kannattaa kertoa kipparille	15
Veneapteekki	15
Lääkkeet merisairauteen.....	15
Miehistön työnjako	15
Miehistön tehtävät	15
Försti tai päiväkippari	16

Lokikirja	16
Satamamanööverit	16
Lähtö merelle	16
Rantautuminen ja kiinnittyminen laituriin	16
Kiinnittyminen toiseen veneeseen	17
Ankkurin lasku	17
Ankkurin nosto	17
Rutiini ankkurin nostamiseen	18
Ankkurit ristissä	18
Rantautuminen	19
Mooring line (kiinnitysköysi)	19
Pojjut	20
Lankonki (maihinnoususilta)	20
Venehuolto	20
Navigointi	21
Liikenne saaren tai niemen kärjessä sekä satamissa	21
Kartat	21
Kartan merkinnät ja karttakoordinaatit	21
Satamakirjat	21
Asiointi satamien marinatoimistoissa	22
Tuulet ja virrat	22
Tuuliolosuhteiden erikoisuuksia	22
Ristiaallokko (Race)	23
Veden korkeuden vaihtelut ja vuorovesi	23

Kipparimme Eki ja Markku ovat koonneet nämä ohjeet vuosien varrella pitkän purjehduskokemuksensa ja erilaisten sattumien summana. Toivomme, että nämä ohjeet auttavat omalta osaltaan jo matkan valmisteluvaiheessa. Ongelmien välttämiseksi kannattaa tämä lukea ja miettiä, miten voi valmistautua etukäteen, minimoida riskejä sekä varmistaa tällä tavoin onnistuneen purjehdusmatkan.

Yleistä ja yhteistä purjehdukseen liittyvää lämpimillä vesillä

Henkilökohtaiset pätevyyskirjat

Vuokraamot edellyttävät veneen päälliköltä asianmukaiset pätevyudet. Käytännössä helpoin tapa on hankkia **Kansainvälinen huviveneenkuljettajan pätevyyskirja** (engl. ICC; International Certificate for Operators of Pleasure Craft), jonka Suomessa myöntää Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi. Tämän lisäksi esim. Kroatiaassa vaaditaan **VHF-lupakirja**, jonka Suomessa myöntää hyväksytyt tentin jälkeen Viestintävirasto. Käytäntö varakipparin osalta vaihtelee; jotkin vuokraamot edellyttävät samat pätevyudet kuin kipparillakin, toisissa riittää, että varakippari on "vain" nimetty.

Joissakin paikoissa satamaviranomaiset (satamapoliisi, rannikkovartiosto) edellyttävät, että he saavat kopiot alkuperäisistä pätevyyskirjoista, silloin kun vuokraamon edustaja käy hoitamassa lähtöselvitystä. Alkuperäiset pätevyyskirjat kannattaa ottaa mukaan, vaikka matkatoimisto olisikin lähettänyt etukäteen niistä kopiot.

Henkilökohtainen matkavakuutus

Kaikilla matkaan lähtijöillä on syytä olla voimassa riittävän kattava matkavakuutus. Purjehdusta ei koeta sellaiseksi extreme-harrastukseksi, että siitä pitäisi erikseen mainita matkavakuutuksessa. Matkavakuutus pitää ottaa jo Suomessa.

Veneen vakuutus

Vuokraamo on vakuuttanut veneen. Matkan aikana sattuneilla vahingoilla on omavastuu, jonka määrä riippuu venevuokraamosta ja vakuutusyhtiöstä. Jotkut varustamot tarjoavat mahdollisuuden omavastuun poistoon tai alennettuun omavastuuseen. Omavastuun poisto tai sen alennus riippuu mm. vuokraamosta, vuokra-ajasta ja se voi olla esim. 100-300€. Kun omavastuu on alennettu tai poistettu, veneen vuokraaja joutuu maksamaan alennetun omavastuusuuden verran tai ei joudu maksamaan omavastuuta ollenkaan, jos vuokraajalle on tapahtunut vahinko, jonka korvaus menee vakuutusyhtiölle. Omavastuun poistosta koituvaa maksua vuokraamo ei palauta, vaikka vahinkoa ei olisi sattunutkaan.

Takuumaksu eli deposit

Vuokraamo edellyttää erillisen takuumaksun suorittamista veneen luovutuksen yhteydessä. Joskus tämän maksun on hoitanut matkatoimisto. Kannattaa selvittää takuumaksukäytäntö ennen matkaa. Takuumaksu hoidetaan yleensä luottokortilla. Jos mitään merkittävää ei ole tapahtunut matkan aikana, niin kuitti revitään venettä palautettaessa. Tosin nykyajan maksuliikennetavassa varaus näkyykin heti henkilön luottotilillä, kunnes vuokraamo peruu sen. Jos vahinkoja on sattunut, niin vuokraamo vähentää takuumaksusta kuluja sen mukaan kuin vahinkoja tms. on tapahtunut.

Veneen vastaanotto

Veneen vastaanottotarkastus

Kansainvälinen käytäntö on, että vuokravene luovutetaan viimeistään klo 17 mennessä vuokra-ajan ensimmäisenä päivänä, joka on lähes poikkeuksetta lauantai. Joillakin vuokraamoilla on mahdollisuus luovuttaa vene erillistä maksu vastaan esim. jo puolenpäivän aikaan (ns. early check).

Vene tarkastetaan myös palautuksen yhteydessä. Veneestä on poistuttava useimmiten lähtöpäivän aamuna viimeistään klo 9. Veneiden huolto siivouksineen alkaa heti aamupäivän aikana, sillä uudet asiakkaat tulevat sinne jo samana päivänä.

Kipparin ja varakipparin on molempien hyvä osallistua vastaanottotarkastukseen ja tehdä se kaikessa rauhassa. **Varustelistan** läpikäynti huolellisesti heti, kun vene on saatu, auttaa ongelmassa. Kiireisenä vaihtopäivänä vuokraamon väki saattaa pyytää kipparia itse tekemään ensin listan mukaisen tarkistuksen, minkä jälkeen vuokraamon edustajan kanssa tehdään lopullinen veneen vastaanottotarkastus ja samalla perehdytetään veneen eri varusteisiin sekä laitteisiin ja niiden toimintoihin. Vaikka veneet saattaisivat olla entuudestaan kuinkakin tuttuja, niin tämä veneen yksityiskohtainen läpikäynti kannattaa tehdä myös yhdessä vuokraamon väen kanssa. Matkan varrella tästä saattaa olla suurikin hyöty, mikäli tulee eteen ongelmia, joita itse joutuu ratkomaan tai olemaan yhteydessä vuokraamon tekniseen henkilökuntaan.

Vuokraamon henkilökunnalle kannattaa raportoida heti kaikista puutteista, vioista. Osa vioista on korjattavissa ennen purjehdusmatkalle lähtöä. Toisaalta on paljon halvempaa korjauttaa viat varustamon piikkiin kuin omaan piikkiin matkan jälkeen. Puutteet ja viat, joita ei voitu korjata ennen lähtöä, on syytä merkitä **tarkastuslistaan**. Samoin merkitään listaan rungossa mahdolliset olevat kolhut, naarmut tai isommat vahingot, jotka voi vielä ikuistaa digikameralla, niin venettä luovutettaessa ei tarvitse vakuutella kolhujen olevan vanhoja.

Moottorin tarkastus

Konetta kannattaa käyttää tarkastuksen yhteydessä ja laittaa kierroksia vaihte vapaalla. Avaamalla konekopan voi nähdä mahdolliset vuodot öljy- ja jäähdytysjärjestelmässä. Ankkuripelin, autopilotin toiminta on myös helposti itse tarkastettavissa, vaikka ne tyypillisesti kuuluvat yhdessä vuokraamon edustajan kanssa tehtävään perehdytykseen.

Jos mukaan tulee jollaa varten perämoottori, on sen toiminta syytä tarkastaa.

Purjeet

Useimmiten edellisen käyttäjän jälkeen vuokraamo on tarkastanut purjeet, mutta kyllä ne voi itse tai yhdessä vuokraamon edustajan kanssa vetää ulos tai nostaa. Näin pystyy jo lähtösatamassa raportoimaan mahdollisista purjevaurioista. Jos vika ei kuitenkaan estä purjehtimasta, merkitkää havaittu kohde tsekkauslistaan ao. kohtaan, niin se helpottaa paluupäivänä veneen luovutusta.

Kulkuvalot

Kulkuvalojen (sivuvalot, perävalo, mastovalo, ankkurivalo) toiminta kannattaa tarkistaa tarkastuksen yhteydessä. Valoja käytetään varsin vähän, sillä veneillä purjehditaan enimmäkseen päivällä. Ankkurivalon toiminta on helpoin varmistaa siten, että kytkee valon päälle ja menee jonkin matkan päähän laiturille tarkastamaan kiikareilla, että ankkurivalo palaa. Jos veneen valot eivät näy päivänvalossa, niin illan pimetessä ne ehditään tarkastaa ja tarvittaessa seuraavana päivän korjauttaa, harvemmin ollaan lähdössä matkaan jo tulopäivänä.

Veneen asiapaperit

Venetarkastuksen jälkeen vuokraamon toimistossa tehdään loput paperityöt ja vuokraamon edustaja näyttää veneen mukaan tulevassa kansiossa olevat **veneiden asiapaperit**; erilaiset todistukset, omistajatiedot, vuokraustiedot, miehistöluettelon. Kansioista on syytä pitää huolta. Se on muistettava ottaa mukaan, esim. kun on käynyt marinan toimistossa maksamassa satamamaksun. Kansio palautetaan vuokraamoon vuokra-ajan päätyttyä.

Moottori

Koneen yleiskunto kannattaa tarkastaa vähintään joka toinen päivä. Tarkastuskohteita ovat ainakin: **öljyn määrä, jäähdytysnesteen määrä, koneen pilssin puhtaus**. Tämän lisäksi voi tarkastaa - mikäli se onnistuu helposti ja ilman isompia työkaluja - myös merivesisuodattimen ja polttoaineen vedenerottimen puhtauden, hihnan/hihnojen kireyden. Kun kone käynnistetään, tärkeintä on tarkistaa aina, että koneen pakoputkesta tulee vettä. Tällöin tietää, että koneen jäähdytysjärjestelmän merivesikierto toimii eikä merivedenottoputki ole tukkeutunut esim. sataman muoviroskista.

Ennen lähtöä on hyvä kirjata, ellei vuokraamo sitä tee, konetuntimittarin näyttämät **konetunnit** ja polttoainemittarin näyttämä tarkistetaan. Jos polttoaineen kulutus on yllättävän suuri, konetuntimittarin lukemasta voi olla hyötyä, kun keskusteleee vuokraajan kanssa kulutuksen syystä. Edellinen käyttäjä on voinut jättää tankin vajaaksi.

Veneissä on kotioloihin verrattuna suuri tankki ja niinpä mittari voi näyttää täyttä, vaikka tankki on jo 20-30 litraa vajaa. Tyypillinen kulutus on 0,5-1,0 l/h/10hv (7,5kw). Veneissä on yleensä 50-80hv dieselmoottorit. Kokemuksen perusteella voi laskea, että esim. 55-60hv koneen kulutus on n. 3 l/h. Toki eri konemerkkien välillä on eroja.

Kierroslukumittarissa tai sen lähellä on usein merkki (teippi) maksimikierroksille (esim. 2400/min). Koneella ei kannata ajaa täysillä kierroksilla, sillä viimeisen solmun tai vain puolen solmun tavoittelun seurauksena perä alkaa painua ja polttoaineen kulutus kasvaa yllättävän paljon. Sen sijaan, kun ajaa esim. selvästi alle 2000 kierroksilla, polttoaineen kulutus pysyy merkittävästi alhaisempana, koneen ääni ei ole häiritsevää ja matka taittuu leppoisasti. Polttoaineen kulutuksen suhteessa vauhdin pitoon huomaa viimeistään palautuksen yhteydessä huoltoasemalla, kun täyttää tankkia.

Purjeet

Vuokraveneissä on **rullagenoa** ja edelleenkin aika usein on myös **rullaiso**. Ns. **normaali isopurje** on tehnyt paluuta. Keulapurjeen falli (nostin) on lukittuna mastolla, samoin rullaiso. Niitä ei ole tarve käyttää purjehduksen aikana. Normaalin isopurjeen nostin tulee sittlooraan.

Tänä päivänä suurin osa veneistä on osatakilaveneitä. Osassa veneitä keulapurje on "vain" fokkakokoa (jib 3). Kannattaa kokeilla "hyvän sään aikana", miten reivaus tehdään. Rullapurjeiden - niin keulapurjeen kuin isonkin - reivaus on selkeä ja helpohko toimi. Normaalin isopurjeen reivaus on useimmiten ns. yhden köyden pikareivi; kun nostimesta lasketaan, niin samalla vedetään reiviköyttä, joka kiristää sekä ison etu- että takaliikin.

Reivaus kannattaa tehdä mieluummin liian aikaisin kuin liian myöhään. Tuulen heiketessä reivin purkaminen on aina helppoa. Nykyveneet purjehditaan "pystyssä". Tuulen voimistuessa veneet kallistelevat, kulkevat "kylkimyyryä", ohjailu on työlästä eikä meno muutenkaan ole miellyttävää. Reivauksen jälkeen vene oikenee, ohjailu kevenee ja bonuksena yleensä vauhti paranee ja kaikilla on mukavampaa. Tehokas säätö on myös levangin käyttö; ruoripaine vähenee, kun levangin laskee suojanpuolelle.

Sähkö

Purjeveneessä sähköä on aina rajallisesti. Koneen tulisi käydä vähintään pari tuntia päivässä akkujen lataamiseksi. Maasähkö kannattaa kytkeä, jos sellainen on satamassa tarjolla. Päätauluun syttyy merkkivalo, kun maasähkö on kytketty. Samoin siellä näkyy, mitkä toiminnot on kytketty päälle. Maasähköllä voi lämmittää vettä, ladata akkuja ja jääkaappi voi olla päällä. Jos maasähkön merkkivalo ei syty, laiturin sähköä ei ole "vielä" kytketty päälle tai sähkötolpasta on voinut laueta sulake. Vaikka veneissä on paljolti siirrytty käyttämään led-lamppuja, niin valoja ei tulisi jättää tarpeettomasti palamaan. Hyttien valaisu katkaistaan päiväksi päätaulusta. Yöksi voi katkaista vesipumpun, jotta se ei turhaan paineen laskettua ala pumpata ja häiritse unta.

Pelastusliivit ja turvavaljaat

Veneessä on oranssisia pelastusliivejä mallia "halko" jokaiselle veneessä olijalle. Joskus on tarjolla myös ns. paukkuliivejä. Turvavaljaita on kaikille (tosin monasti avaamattomissa tehtaassa pakkauksissa). Lasten liivejä ei yleensä ole ollenkaan, mutta pieniä turvavaljaita saattaa olla. Etukäteen voi toki varata vuokraamolta sopivan kokoiset liivit myös lapsille.

Jos haluaa käyttää liivejä purjehduksen aikana, niin omat liivit ja valjaat ovat varmasti mukavammat kuin veneen liivit. Liivejä ja valjaita on syytä käyttää aina purjehdittaessa yöllä ja työskenneltäessä kannella kovassa kelissä. Veneessä on life-line, joka ei useimmiten ole kannella valmiina, mutta se on helppo virittää paikoilleen tilanteen niin vaatiessa.

Huom. jos kuljettaa kaasulla täyttyviä liivejä (ns. paukkuliivit) lentokoneessa, tulee painepullo irrottaa liiveistä lennon ajaksi. Varapatruunakin pakataan liivien kanssa ruumaan meneviin matkatavaroihin. Suomesta lähtiessä tilanne on selkeä, mutta käytäntö lentoasemilla saattaa vaihdella ja joskus paluulennolla voi joutua selittämään pitkään mitkä ovat IATA:n säädökset.

Liput ja viirit

Veneen **kansallisuuslippuna** käytetään sen maan lippua, johon vene on rekisteröity. Esim. vene voi olla rekisteröity Itävaltaan; silloin veneessä käytetään perälippuna Itävallan lippua ja oikeassa saalingissa ns. **kohteliaisuuslippuna** sen maan pienoislippua, missä alus liikkuu. Tämän lisäksi vasempaan saalinkiin voidaan laittaa **pienoislippu**(ja), jotka kertovat miehistön kansallisuuden. Ylimpänä on veneen päällikön kansallisuudesta osoittava lippu. Vasempaan saalinkiin voidaan laittaa kansallislippujen alapuolelle myös vuokraamon, purjehdusyhteisöjen, kaupallisten yritysten tms. pienoislippuja. Samassa saalingissa ei ole tapana pitää enempää kuin kolmea lippua tai viiriä, vaikka tänä päivänä saattaa nähdäkin saalingissa varsinaisen "mainoslippujen pyykkinarun".

Q-lippua (koko keltainen viestilippu) käytetään oikeassa saalingissa saavuttaessa uuteen, vieraaseen satamaan vain silloin, kun vene tulee jostain toisesta maasta ja on velvollinen maahantulomuodollisuuksiin (esim. Karibialla vene saapuu Santa Luciasta Martiniquelle). Vuokraveneiksi katsastetuissa veneissä Q-lippu löytyy, minkä lisäksi on kansainvälisenä hätämerkkinä käytettävät viestiliput N ja C.

Veneen kylmät säilytystilat

Koska kylmätilaan tulee paljon "lämmintä" tavaraa, kannattaa sinne hankkia lähtösatamassa iso **jäälohkare** ja jos ei sellaista ole saatavilla, niin sitten muutama muovipussillinen **jääkuutioita**. Tosin isosta jäälohkareesta saa paljon enemmän jäähdystehoja kuin pienistä jääkuutiopusseista. Joka tapauksessa jäällä saa kylmätilan pysymään paremmin kylmänä, kun sinne on lastattu paljon lämpimiä juomia ja ruokatarvikkeita.

Veneen kylmäboksin jäähdyttämiseen tarkoitettujen lohkarjääten tai pussissa olevien kuutioiden ovat useimmiten ns. kemiallista jäätä, jota ei tulisi nauttia esim. drinkeissa. Kaupoissa on saatavilla pusseissa drinkkeihin sopivia jääkuutioita, joita käytetään myös ravintoloissa.

Jää laitetaan boxiin alimmaiseksi ja tavarat ladotaan jään päälle. Jäätä lisätään tarvittaessa, jos sitä matkan varrelta löytyy. Kylmäboksin koneellinen jäähdytys laitetaan käyntiin aina, kun moottori käy. Muuna aikana jäähdytystä ei välttämättä kannata käyttää (riippuu akkujen kapasiteetista). Kun ollaan maasähkössä, voi jääkaappi olla päällä koko ajan.

Kylmätilaan kertyvä vesi on poistettava aika ajoin. Saksalaisissa veneissä kylmäboksissa ei useimmiten ole vedenpoistopumppua, ranskalaisissa veneissä useimmiten on, joissakin veneissä sulamisvesi poistuu pilssiin. Leikkaamalla tyhjästä vesipullosta pohjan pois saa helposti rakennettua äyskärin, jolla voi lippoa veden lavuaariin.

Sijoitettaessa tavaroita kylmäboksiin kannattaa yläosan koreihin laittaa sellaiset tavarat, jotka eivät saa kastua. Pahvisten maito- mehu- yms. -purkkien sulkeminen tiiviisti on

välttämätöntä tai muutoin tölkeistä läikkyy nesteet ympäriinsä. Kannattaneekin ostaa em. nesteet korkillisissa pakkauksissa.

Isoissa veneissä saattaa olla kylmäboksin lisäksi myös tavanomaisen oloinen jääkaappi, ei kylläkään kovin suuri.

Kaasuliesi

Veneen lieden **kaasupullot** ovat yleensä veneen perässä omassa kaapissa. Pullon päällä on hana, joka voi olla suljettuna, kun vene luovutetaan vuokraajalle. Veneessä on myös varapullo. Kannattaa tarkista, esim. hölskyttämällä pulloa, että varapullossa on kaasua. Päähana on jossain keittiön kaapeista tai lieden alla. Päähana avataan, kun kaasua tarvitaan ja suljetaan, kun kaasua ei enää tarvita. Kierrettävän hanan sijasta päähana on nykyään useimmiten kaksiasentoinen palloventtiili. Kun vivun suunta on letkun/putken suuntainen, hana on auki, ja kun vipu on poikittain, hana on kiinni.

Kaasulieden sytyttäminen on opittavissa oleva operaatio: liedessä itsessään on liekinvarmistin, joka sytyttäessä lämpiää pitämällä liekinsäädinnuppia pohjaan painettuna muutamia sekunteja. Tulitikuilla, saati tavallisella sytkärillä sytyttäessä kokematonta polttaa yleensä näppinsä, joten "pitkäpiippuinen" kaasusytytin on kannattava investointi, ellei sellaista ole valmiina. Uusissa veneissä on nykyään automaattinen piezo-sytytys; kun säädinnuppia kääntää, kuuluu samalla pieniä naksahduksia ja kipinä sytyttää kaasun.

Joskus lieden liekinhajottimet ovat niin ruosteessa, että liekki ei pala kunnolla. Liekinhajottimen avaaminen ja moskien putsaaminen rei'istä auttaa vaivaan kummasti. Kaasuhellan liekin sammuminen ei ole katastrofi. Liekinvarmistin katkaisee kaasun tulon, jos liekki pääsee sammumaan. Tuuli sammuttaa liekin melko helposti, joten keittiön avattavat pikku-ikkunat kannattaa pitää kiinni, kun liedellä on tuli. Kun lieden uuni sytytetään, niin luukku on laitettava kiinni hitaasti, muutoin luukusta syntyvä ilmavirta sammuttaa tulen yllättävän helposti. Uunin käyttöä ei tarvitse vierastaa, sillä se tarjoaa hyvän vaihtoehdon lounaaksi vaikkapa lämpimien voileipien tekoon.

Veneen liesi on kardanoitu eli sen saa keinumaa avaamalla lukitustapin, joka voi olla lieden etureunan yläosassa tai alaosassa. Lukkoa kannattaa käyttää siten, että liesi keinoon, kun kokataan merellä ja satamassa kokattaessa liesi on lukittuna. Huom. lieden alla ja takana olevat esineet (esim. kattilan kansi, leikkuulauta) voivat estää keinumisen ja tällöin veneen keinuessa kattila voi keikata liedeltä turkille. Uunin luukun avaaminen silloin, kun liesi on keinuasennossa voi saada lieden epätasapainoon siten, että päällä oleva kattila keikkaa. Kun keitetään jotain veneen ollessa kulussa, niin kattiloiden ja pannujen "sitomiseen" käytettävät tukiraudat on syytä olla käytössä.

Liedellä keitettäessä tai paistettaessa on noudatettava aina varovaisuutta. Pentrya, kabyssia ei turhaan mainosteta veneen vaarallisimmaksi paikaksi. Kaiken varalta kannattaa katsoa, missä sammutusliina on, sillä se on paras ja nopein väline esim. rasvapalon sammuttamiseen.

WC

Veneen WC:n käyttö neuvotaan "kädestä pitäen", jos se on tarpeen. Vesi-WC toimii **manuaalisella pumpulla** ja käyttää merivettä. WC:ssä istutaan, myös miehet istuvat. WC-paperit aina roskikseen, mikä on hyvä tyhjentää päivittäin satamassa muiden roskien mukana.

Perinteisen manuaalisen tyhjennyksen rinnalle on tullut sähkötoimisia tyhjennyspumppuja. Ne käyttävät vettä ehkä hieman enemmän kuin manuaalipumput ja niin septi saattaa täytyä nopeasti. Yön hiljaisuudessa pumpun pörähdys tuntuu resonovan koko aluksessa.

Veneilijöitä on monenlaisia, ja joskus veneen toileteissa on valmiina vahva haju. Kauppareissulla voi ostaa jonkin sopivan, hajua poistavan desinfektoivan suihkepullon, millä saa paikat pysymään raikkaina ja puhtaina koko reissun.

Veneen vessoissa on vähintään yhdessä **jätevesitankki eli septi**. Tankin koko on hyvin rajallinen (esim. 80 litraa). WC-pyttyyn ei saa laittaa paperia tai mitään muuta "mitä ei ole ensin syöty tai juotu", koska kaikki muu materia tukkii ohutputkisen järjestelmän. Satamissa ollessa pyritään käyttämään maavessaa (ravintolat, venesataman palvelut), jos suinkin mahdollista. Satamassa septin tyhjentäminen tai WC:n tyhjentäminen mereen voi tulla kalliiksi. Varmistakaa ennen satamaan menoa, että septitankin tyhjennysventtiili(t) on kiinni.

Kovemmalla tuulella tuulen puolen WC ei vedä vettä, kun vene on kallellaan. Tällöin voi käyttää vain suojan puolen WC:tä. Jos septi on täysi, pumppu "potkii" takaisin. Samoin pumppu potkii, jos korvausilman/huohotusputken letkuun on kulkeutunut tukos. Silloin WC:tä ei voi käyttää.

Septitankeissa ei yleensä ole erillistä poistopumppua, vaan tankin hana avataan ja tyhjentymisen tapahtuu "vapaalla pudotuksella". Useimmiten hana on palloventtiili, jolloin vipu on poikittain, kun septi on kiinni ja putken suuntainen, kun se on auki. Kun ollaan avomerellä, riittävän kaukana rannasta, septi tyhjennetään mereen ja huuhdellaan pumppaamalla reilusti vettä. Septin imutyhjennyspaikkoja ei juuri ole tarjolla.

Viimeistään ennen veneen luovutussatamaan saapumista kannattaa septi huuhdella moneen kertaan, jotta se on varmasti tyhjä. Vettä pumpataan septiin ja annetaan saman tien mennä mereen. Joissakin paikoissa on tapana testata, että septi on tyhjä aukaisemalla poistoventtiili. Jos silloin mereen lorahtaa muuta kuin vettä, niin aletaan kirjoittaa laskua. Tukkeutuneen septin aukaisusta peritään myös erillinen korvaus (vähennetään takuumaksusta). Turkissa on käytössä erillinen kortti, joka "leimataan" imutyhjennyksen yhteydessä, kun vene on huoltoasemalla palaamassa matkalta.

Suihku

WC:ssä suihkun saa käyttöön useimmiten vetämällä esiin lavuaarin hanan irti holkistaan. Hanan päällä on painike, josta veden saa joko suihku- tai hanamoodiin. Toisissa veneissä on WC:ssä erillinen suihkuosa, syvennys, jonka voi jopa eristää muusta tilasta verholla tai ovella.

Suihku pyritään ottamaan ennen satamaa, koska saippuan ja shampoon laskeminen satama-altaaseen ei ole kovin fiksu tapa ja jossain siitä voi jopa saada sakot. Veneessä vettä "pitää säästää", näin saatetaan hokea koko matkan ajan, mutta se tarkoittaa vain sitä, että vettä ei ole samalla tavalla holvattavissa kuin maissa. Erityisesti suihkussa käydessä tulee muistaa, millainen on "merimiehen suihku/sailor's shower": ensin suihkulla huuhdellaan koko kroppa, sitten hana kiinni, peseydytään ja sitten huuhdellaan pesuaineet, shampoot eli vettä ei valuteta koko ajan, kun ollaan suihkussa.

Lämmintä vettä tulee, kun kone on käynyt vähintään puolisen tuntia, mutta se ei välttämättä riitä kaikille, jos ensimmäiset suihkuttelevat pitkään. Kun vene on satamassa maasähkössä, lämminvesivaraajan voi laittaa mittaritaulusta päälle ja lämmintä vettä riittää.

Suihkut toimivat samalla painevedellä kuin muutkin vesipisteet, painevesipumppu on kytkettävä ennen kuin menee suihkuun. Suihkuissa on lattian tyhjennyspumput, joihin tulee virta, kun pumput on kytketty käyttöön mittaritaululla olevasta kytkimestä. Pumpun kytkintä on painettava koko ajan, kun haluaa pumpun imevän vettä pois lattiakaivon kautta. Joissakin veneissä on jo automaattinen poistopumppu, joka kytkeytyy päälle jo pienenkin vesimäärän jälkeen.

Joskus suihku ei anna vettä. Useimmiten (veden loppumisen lisäksi) syynä on se, että suihkuletku on jostain kohtaa tiukalla mutkalla. Perässä olevan uimatason suihkun letku pitää pahimmassa tapauksessa käydä oikaisemassa "ruorikonehuoneessa". WC:iden suihkuletkut ovat lavuaarikaapissa. Suihkun pumpussa tai lattiakaivon tyhjennyspumppussa on usein suodatin. Molemmat saattavat mennä tukkoon. Suodattimet pystyy kuitenkin helposti itse puhdistamaan. Huom. lämmin vesi voi olla erittäin kuumaa, varsinkin jos

veneessä on boileri, jota voi lämmittää myös maasähköllä ja termostaatti on säädetty liian kuumalle.

Rannan marinoissa suihku sisältyy satamamaksuun. Joissakin paikoissa on erillinen maksullinen suihku. Joskus rannan majoituspalveluja tarjoava pikkuhotelli tai B&B-paikka voi tarjota pientä maksua vastaan suihkumahdollisuuden.

Hyvä vaihtoehto on myös peseytyminen uinnin yhteydessä perän uimatasolla. Erityinen suolavedessä toimiva nestesaippua on näppärä vaihtoehto merivedellä peseytymiseen. Lopuksi huuhtelu suihkulla makealla vedellä. Tosin satamassa kaikki eivät aina välttämättä katso suopein silmin uimatasolla peseytyviä.

Bimini - aurinkokatos

Kelistä riippuen käytetään **biminiä**, jolloin sen suojassa on sitloorassa mukavampi istuskella, vallankin auringon paahtaessa. Biminiä voi käyttää - joskus jopa kannattaa käyttää - myös purjehdittaessa, sillä se tarjoaa hyvän aurinkosuojan. Viileämmällä säällä (kevät/syky) voi biminin pitää koottuna, niin aurinko pääsee lämmittämään. Kun bimini otetaan käyttöön saattaa joutua päästämään isopurjeen skuutista löysää ja siirtää puomia sivuun tai nostaa puomia dirkillä.

Läpiviennit

Lavuaarien ja WC:n **läpiviennit** kannattaa sulkea kovemmalla kelillä. Aalto voi lyödä lavuaarin poistoputkesta sisään, kun vene kryssii ja "putoa mätkähtää" aalloilta. Joissakin veneissä esim. WC:n läpivientien sulkemisesta voi olla ohjeita teipattuna WC:n seinään. Yleensä läpiviennit suljetaan selkeätoimisilla palloventtiileillä; kun läpivienti on auki, niin vipu on putken suuntainen ja kun se on kiinni, vipu on poikittain.

Kaappien ja laatikoiden lukot sekä ovien sulkeminen

Kaapit ja laatikot tulee aina lukita. Veneen kallistuessa kaappi voi aueta tavaroiden painosta ja laatikko voi liukua pois kiskoiltaan. Jos laatikko tai kaappi jää auki, seurauksena on aina valtava meteli ja sotkun siivous. Hyttien ovet pidetään joko lukittuna auki tai kiinni, WC:iden ovet lukittuna kiinni.

Uimatason portaat

Uimatason portaat ovat yksi veneen vaarallisimmista paikoista. Varmistakaa, että teleskooppiportaat ovat täysin auki, kun ne lasketaan veteen. Taittuvissa portaissa sormet jäävät helposti saranoiden väliin. Veneeseen kiipeäminen on vaarallista silloin, kun vene keinuu. Sormet jäävät helposti portaiden saranakohdan väliin tai portaan ja peräpeilin väliin. Tasolla istuttaessa tai veteen mentäessä/ylös noustaessa on varottava portaiden teräviä osia. Portaiden putkista saattaa puuttua suojaavat tulpat tai ruuvin päät voivat olla esillä. Kun aallokossa nousee uimaportaille, saattaa veneen pohjaan osuva aalto lyödä ison määrän vettä naamalle. Kurkkuun joutuessaan tosisuolainen merivesi saattaa tuottaa automaattisen oksennusreaktion. Toivottavasti silloin huomaavainen miehistö tarjoaa jotain sopivaa "paikallista" suun huuhdontaan.

Hätäruori

Kannattaa tutkia hätäruorin kiinnittäminen ja käyttö jo silloin, kun tekee veneen tsekkausta ennen lähtöä. Jouduttaessa ajamaan hätäruorilla, on moottorin kierrokset, siis veneen vauhti sovittettava siten, että ohjaaja tai kaksi ohjaajaa jaksaa ohjata. Koska hätäruori on lyhyt, taivutettu metalliputki, sillä ohjaaminen on raskasta ja ruori saattaa hypätä pois akselin päässä olevasta tapista. Kuorma kevenee, kun ohjaamassa on kaksi henkilöä eri puolilla pinnaa. Mikäli vene lähtee käsistä, niin ohjaaminen helpottuu heti, kun pienentää koneen kierrokset minimiin. Hätäruorilla ohjataan kuin venettä ohjattaisiin peräsinpinnalla.

Preventteri

Avotuulilla, aallokossa tai kokemattoman ruorimiehen ajaessa venettä on syytä tukea isopurjeen puomia prevetterillä. Preventteri on helpoin solmia puomin alle isopurjeen skuutin plokkin helaan ja kiinnittää suojan puolen sivukannen knaapiin. Jiipissä

preventteristä päästetään pidättäen löysää samaan tahtiin, kun isopurjetta skuutataan keskelle. Jiipin jälkeen preventteri vaihdetaan suojan puolelle.

Koska vuokraveneissä isopurjeen skuutti tulee ruffin päällä olevalle vinssille, niin jiipissä skuutin vetäminen keskelle ja nopea vapautus on ensi alkuun haastavaa. Voimakkaassa tuulessa ja korkeassa aallokossa on turvallista tehdä myötäkäänös jiipin sijaan vastaisen kautta. Tätä kannattaa myös harjoitella etukäteen kulloinkin käytössä olevalla veneellä. Korkeassa aallokossa voi koneen hetkellisestä käytöstä olla merkittävä apu veneen kääntämisessä, niin vene ei jää killumaan tuulensilmään.

Ritisevä ääni yöllä

Yöllä veneen pohjan alta voi kuulua epämääräistä ritinää. Sen synnystä on monenlaisia teorioita, mm. lasikuituteoria (alkava osmoosi!?), vuototeoria, kipinäteoria, tulipaloteoria, lämpölaajenemisteoria, staattisen sähkön teoria, kalateoria, parittelevat mutamadot, (katka)ravut jne. Englanninkielisillä keskustelualueilla voi vierailta ja hauskuttaa itseään mitä eriskummallisimmilla tarinoilla. Raputeoria (engl. pistol shrimp) on tänä päivänä aika vahvasti kannatettu, ja tätä ihmettä pääsee näkemään myös YouTube-videoilla. Noista teorioista on kuitenkin poissuljettu vuoto, tulipalo ja sähkön kipinöinti. Veneeseen ei siis vuoda vettä, missään ei ole kipinöivää liitosta, joka voisi aiheuttaa tulipalon jne. Voitte nukkua rauhallisesti, vaikka hieman ritiseekin.

Matkamukavuutta henkilökohtaisilla varusteilla ja huolellisuudella

Kengät

Jalkineina perinteiset **purkkarit** ovat hyvät tai sitten muut vastaavat tasapohjaiset kengät, joissa on **hyvä pito** märälläkin pinnalla. Kengät, joilla kuljetaan maissa, kannattaa jättää sitlooraan, jottei sisälle kulkeudu hiekkaa yms. likaa. Lähdön jälkeen kenkiä voi kopistella ja puhdistaa. Merellä sisälle voi mennä purjehduskäytössä olevissa kengissä. Kun veneelle tehdään jotain (irrotus, kiinnitys, purjeiden käsittely), missä joutuu liikkumaan kannella, kannattaa laittaa kengät jalkaan, jottei esim. potki varpaitaan verille.

Hanskat

Kunnolliset **purjehdushanskat** ovat parhaat manöövereissä. Keinokuituköysi polttaa muuten kämmenpohjan tai sormet hyvin helposti, jos ote köydestä lipsuu. Sali-, pyöräily- tai puutarhahanskoja voi käyttää, mutta ne kuluvat nopeasti käyttökelvottomiksi. Kunnan työrukkaset, vaikkapa kumipinnoitteiset ovat ankkuripelillä tai likaisia kiinnitysköysiä - mooring line - käsiteltäessä hyvä lisä käsien suojaamiseksi.

Pyyhkeet, uima-asut

Veneessä on usein pyykkipoikia pyyhkeiden, uima-asujen yms. kiinnittämiseksi. Kaikki mantookivaijerille kuivumaan laitettu pitää joko solmia tai kiinnittää pyykkipojilla. Pienikin tuulenvire lennättää kuivumassa olevat kiinnittämättömät pyyhkeet, uima-asut yms. mereen. Merellä ei "pyykeillä liputeta", sillä aaltojen pärskeet tai tyynellä jopa jonkin moottorialuksen aallot kastelevat mahdollisesti kuivumassa olevat pyyhkeet, uima-asut suolaisella merivedellä.

Korut

Roikkuvia rannerenkaita, isoja korviksia, suurikivisiä sormuksia ja pitkiä kaulaketjuja ei voi oman turvallisuuden vuoksi käyttää purjehduksen aikana. Ne takertuvat johonkin yllättävän helposti, menevät rikki tai putoavat mereen. Sormus voi myös lytyttyä ja puristaa sormeja todella kipeästi, jos se jää puristuksiin johonkin. **Kalleimmat korut voi huoletta jättää kotiin.**

Aurinkovoiteet

Aurinkovoiteissa pitää käyttää riittävän suurta **suojakeroainta**. Vesi heijastaa säteilyn siten, että säteilyn vaikutus on vähintään kaksinkertainen. Yleinen ohje on, että auringossa palaa ja varjossa ruskettuu. Jos käy uimassa, useimmat voiteet huuhtouvat mereen ja

voidetta on muistettava lisätä. Muutenkin voidetta pitäisi lisätä useamman kerran päivässä. Alkuviikosta tarvitaan suurempi suojakerroin (>20), loppuviikosta pärjää pienemmälläkin (4-10). Jos jollain toisella alkaa iho punottaa, niin siitä kannattaa ystävällisesti sanoa. Keskipäivällä kannattaa käyttää pitkähihaista paitaa, jos käsivarsien iho punottaa. Niska palaa helposti normaalin T-paidan kanssa, kauluksellinen pique-paita tai ohut kaulahuivi suojaa niskaa.

Lakki, aurinkolasit

Lakkia - mieluummin korvat ja niskan suojaava lierillinen - ja aurinkolaseja kannattaa käyttää merellä. Lakki suojaa auringonpistokselta ja aurinkolasit häikäisyltä. Lakkiin ja lasihin tarvitaan jokin kiinnitys (naru niskan taakse), ettei tuulenpuuska vie niitä mennessään.

Yhteiset ja omat tavarat

Yhteiskäytössä olevat tavarat ja veneen tavarat voidaan säilyttää salongissa asianomaisilla paikoilla. **Jokaisen omat tavarat tulee pääsääntöisesti säilyttää omassa hytissä.** Kun kannelta poistetaan esim. lähdön aikaan pyyhkeitä, uikkareita yms. ne voi toimittaa salonkiin, josta kukin siivoaa omansa hyttiinsä. Karttapöytä ei ole yleinen tavaroiden säilytyspaikka siksi, että karttapöytä tyhjenee hyvin helposti, kun vene kallistuu. Kannelta siirretään sisälle yöksi kaikki arvokas, esim. kamerat, kartat, satamakirjat, kiikarit, tablettilaitteet, vinnikkammet jne.

Luukut ja venttiilit

Jokainen huolehtii oman hyttinsä luukuista. Kun vene lukitaan, kaikki sellaiset luukut, joista mahtuu kulkemaan, suljetaan. Joissakin veneissä kannen lukkohelaa voi käyttää myös kannelta, joten luukun kahvat on vielä erikseen lukittava sisältä. Kippari tarkistuttaa luukkujen lukituksen aina, kun se on tarpeellista.

Kun lähdetään merelle, luukkuja voi tilanteen mukaan sulkea. Tärkeimpiä ovat sellaiset luukut, joista voi tulla merivettä sisään, joihin jokin köysi voi takertua, joista voi pudota alas ja joihin voi kompastua. Lähdön jälkeen, jos näyttää siltä, että on työntä ja ajetaan koneella, voi luukkuja avata. Purjehdittaessa varsinkin keulanpuoleiset luukut tulee sulkea, ettei genoan skuutti takerru luukun kulman alle. Jos tuulee niin, että vettä pärskyä, kaikki luukut kannattaa sulkea.

Veneen lukitseminen

Vene voidaan lukita aina, kun se jää tyhjilleen. Avain on pääsääntöisesti kipparilla. Vene ei ole kassakaappi. Arvokkaimmat tavarat, rahat ja luottokortit sekä passi on joko piilotettava hyvin veneen sisälle tai kuljetettava mukana.

Taskulamppu ja etelän pimeät illat

Päivälliselle/illalliselle lähdeettäessä, auringon vielä paistaessa kannattaa kuitenkin ottaa mukaan pieni **taskulamppu**. Etelässä aurinko laskee nopeasti ja tulee pimeää. Pienten satamien, kylien katuvalot eivät välttämättä ole päällä koko yötä. Paluu veneelle on huomattavasti helpompaa taskulampun kanssa, ja erityisesti silloin kun vene on pimeähköllä rannalla luonnonsatamassa. Veneen sitlooraan voi jättää valon palamaan. Veneessä saattaa olla sisällä "comfort light" -nimisellä kytkimellä kytkettävissä oleva valo, joka valaisee himmeällä valolla turkkia.

Tuulipussi (engl. Wind Scoop)

Kuumimpana jaksona (kesä-elokuu) hyttiä voi viilentää **tuulipussilla**. Tuulipussi ohjaa kevyenkin ilmavirtauksen hyttiin ja saa ilman kiertämään koko veneessä. Alkuperäinen Wind Scoop maksanee noin 50€, ilman lisenssiä valmistetun välimerellisen kopion saa halvemmalla.

Ampiaiset, hyttiset ja muut ötökät

Maissa voi olla hyttisiä, jotka pistävät tai pieniä kärpäsiä, jotka purevat palan pois. Veneessä ei yleensä ole ollut kiusallisia ötököitä. **Off-sumutetta** (tai vast.) kannattaa ottaa mukaan maihin. Jos jokin ötökkä pistää tai puree, "piston jälkeen" -**voide** voi auttaa kutinaan. Suun kautta otettavaa **antihistamiinia** voi myös käyttää kutinoihin ja muihin

allergisiin oireisiin. Pistokohdan rikkiraapiminen voi saada aikaan sen, että rikkiäinen iho tulehtuu. Turvotukseen ja pieniin tulehduksiin ensiavuksi sopii kortisonivoide (esim. Hydrocortison). Mikäli kortisonivoide ei auta, lääkärin määräämä antibioottikuuri voi olla tarpeen.

Joissain satamissa, erityisesti luonnonsatamissa on ampiaisia, jotka tulevat hakemaan makeaa vettä tai jotain makeaa (hunaja, limu, olut, hedelmät jne.). Limu/oluttölkistä voi juoman mukana tulla suuhun myös kiukkuinen ampiainen. Ampiaisia voi koettaa houkutella itsetehtyyn ansaan; tyhjään vesipullon yläosaan muutama reikä, pohjalle hunaja-vesiseos ja pullo roikkumaan keulaan.

Proviantti; ruoka, juoma ja meno muu

Venekassa ja kasööri

Purjehdusmatkan sujuvin tapa hoitaa raha-asioita on **venekassa**, jota hoitaa yksi henkilö. Jokainen laittaa aluksi kassaan tasasumman ja niillä hoidetaan veneen yhteiset päivittäiset kulut mukaan lukien polttoainetäydennys ennen veneen luovuttamista. Kannattaa pitää **tilikirjaa** vihossa ja kirjata kaikki menot ja tulot sinne joko paikallisessa valuutassa tai euroissa. Jos rahat uhkaavat loppua, niin tarvittaessa kerätään lisää varoja loppumatkaa varten. Jos yhteisesti sovitaan, niin kaikki laskut maksetaan venekassasta, myös illan ravintolalaskut. Voidaan sopia myös niin, että ruuat maksetaan yhteisestä kassasta ja juomat toisesta kassasta. Jos joku kokee juoneensa/syöneensä selvästi kalliimmalla kuin muut, niin voi maksaa laskusta ylimääräisen osan.

Ostokset

Veneessä on useimmiten valmiina ns. starter bag, mikä sisältää WC-paperia, pari roskapussia, kangaspyyheliinan, joskus tiskiaineen ja pesusienen, vesipullon ja jopa pullon tervetuliasiviiniä, muutoin vene on käytännössä tyhjä.

Ensimmäisestä satamasta kannattaa hankkia suurimmat ja painavimmat ostokset (vesi ja muut juomat) sekä hyvin säilyvät ruokatarvikkeet ("pastat ja tonnikalat"). Matkan aikana on sitten helppo hankkia tarpeen mukaan tuoreet vihannekset, salaattit, hedelmät, leipää, jogurttia, juomia jne.

Jotkut kaupat toimittavat tavarat veneelle ilmaiseksi, mutta tsuppari yleensä odottaa vaivan palkaksi pientä tippiä. Kun tavarat saadaan veneelle, ne kannattaa purkaa laatikoista sitloorassa tai laiturilla eikä tuoda pahvilaatikoita salonkiin. Pahvilaatikoihin on voinut piiloutua torakoita tai muita ötököitä, joiden metsästäminen on haastava harrastus, joka voi kestää koko viikon.

Kaikki tavarat kannattaa heti sijoittaa kaappeihin ja laatikostoihin niin, että tavarat kestävät säilytyspaikassaan kovankin kelin. Joku/jotkut venekunnasta on vastuussa siitä, mitä missäkin on. Tällöin ei tarvitse purkaa koko sohvaryhmää, että löytää esim. oluttäydennystä kylmäboksiin.

Tuorein ja monipuolisin leipävalikoima on leipomoissa. Niitä on ihan pikkukylissäkin. Jotkut luonnonsatamien ravintolat paistavat aamulla leipää ja myyvät sitä uunituoreena veneille. Leipätilaus kannattaa tehdä jo edellisenä iltana ravintolassa syödessä.

Tankkivesi

Veneen **tankkivesi** ei ole sellaisenaan juomakelpoista. Vaikka paikalliset asukkaat joisivatkin samaa vettä, jota tankkiin laitetaan, tankkiveden juomista kannattaa välttää, sillä suomalainen vatsa ei ehdi tottua viikossa paikalliseen bakteerikantaan. Vesitankkeja on useimmiten vähintään kaksi, toinen keulassa ja toinen perässä. Kannattaa pitää ensin yksi tankki käytössä tyhjäksi asti, niin sitten tietää, että on enää toinen tankillinen jäljellä.

Jos vesipumppu jää hurisemaan, on tankki tyhjä. Ensimmäisen tankin tyhjennyttyä vaihdetaan toinen tankki käyttöön erillisellä palloventtiilillä. Näiden sijainti kannattaa selvittää veneen vastaanottotarkastuksessa, sillä ne voivat sijaita esim. WC-lavuaarin kaapissa tai seinäkaapissa, salongin sohvan alla. Sähköpäätaululla on **tankkimittarit**. Saksalaisissa veneissä tankkimittari on yhteismittari akkujen jännitemittarin kanssa. Kytöntä painettaessa voi tarkistaa akun varaustilaa tai tankkien vesimäärää. Ranskalaisissa veneissä voi olla ns. kulutusmittari, joka kertoo suoraan käytetyn veden määrän litroina. Kulutusmittari pitää nollata, kun tankit täytetään.

Jokaisessa satamassa, josta saa **vettä, kannattaa tankata**, koska ei voi tietää, milloin sitä on seuraavan kerran tarjolla. Vesitankin täyttöheloja on useimmiten kaksi, toinen keulassa ja toinen perässä. **Varmistakaa aina, että tankkaatte vettä vesitankkiin.** Kannella voi olla vesitankkien korkkien lisäksi polttoainetankin korkki (usein veneen perässä "Diesel") ja septitankin imutyhjennyksen korkki ("Waiste"). Vesitankeissa voi olla sininen korkki tai korkissa (tai helassa) voi lukea **Water**. Korkit ovat olleet kiinni ketjulla putken helassa silloin, kun vene on ollut uusi. Ketju on usein irti putken helasta, joten pidä korkista kunnolla kiinni, kun avaat korkkia. Avaamiseen voi olla oma työkalu, niin ei tarvitse käyttää vinnin kampea.

Juomavesi ja nestetasapaino

Juotavaksi kannattaa käyttää vain **pullovettä**. Pullovetä voi käyttää myös hampaiden pesemiseen ja salaattitarpeiden viimeiseen huuhteluun. Kahvin voi keittää tankkiveteen, jolloin vesi kiehautetaan, mutta sitä ei tarvitse keittää. Kannella kannattaa pitää purjehduksen aikana aina juotavaa jokaiselle. Juomapullojen merkitseminen on helpointa tehdä vedenkestävällä tussilla kirjaillemalla pullon korkkiin nimikirjaimet ja pullon tyhjennyttyä vaihtamalla korkki uuteen pulloon. Samalla tulee tarkkailleeksi, kuinka paljon juo päivässä.

Nesteen kulutus 20 °C lämpötilassa on vähintään 2 litraa/vrk, 40 °C lämpötilassa jopa 4-5 litraa/vrk. Jos ei koe päivän mittaan tarvetta käydä vessassa tai jos virtsan väri on kovin keltaista, on juonut liian vähän. Kahvi ja olut (kuten muukin alkoholi) ovat diureettisia eli ne poistavat nestettä. Korvaavan nesteen saamiseksi pitäisi kahvin ja oluen seuraksi juoda vähintään sama määrä pelkää vettä. Sokeripitoiset juomat ovat kelvollisia energian tankkaamiseen, mutta vettä tulisi juoda lisäksi vähintään sama määrä, sillä sokerin polttaminen kuluttaa vettä. Alkoholin polttaminen vaatii vähintään kaksinkertaisen määrän vettä, joten illalla kannattaa juoda viimeiseksi iso kulaus vettä.

Useimmiten **vatsavaivat** ovat merkki liian vähäisestä juomisesta. Samoin ns. **suonenveto** eli lihaskrampit kertoo nesteen puutteesta. Biofilus, Idoform tms. maitohappobakteerivalmiste on ihan hyvä vatsavaivojen estolääkkeeksi. Imodium tai Tannopon ovat hyviä lääkkeitä todellisiin vatsavaivoihin (ripuliin). Magnesiumtabletit estävät suonenvetoa. Jotkut vannovat urheilujuoman (esim. Isotonic) krampeilta vapauttavaan ja turvotusta poistavaan vaikutukseen. Juoman voi kuljettaa jauheena Suomesta.

Oluet ja virvokkeet

Oluet ja virvokkeet ovat yhteiskäytössä, kaikkia hankitaan sen mukaan kuin niitä kuluu. Toinen mahdollisuus on vetää aina viiva listaan, kun ottaa jotain kaapista. Oluet, paikalliset viinit ja limsa, ovat kutakuinkin samanhintaisia, joten siinä mielessä ei ole kovin suurta eroa mitä juo.

Kahvin suodattaminen

Kahvikannu tai termoskannu, jonka päällä on kahvinsuodatin, on erittäin epävaka ja yhdistelmä. Veneen keinahtaessa kahvinsuodatin voi päätyä turkille tai pöydälle levittäen kuumaa vettä ja kahvisakkaa ympäristöön ja lähellä olevien päälle. Kahvinsuodatinta ei saa jättää vartiomatta. Ns. pressopannut (kahvikannu, jossa on suodatin) ovat varsin käytännöllisiä. Kokematon käyttäjä voi kuitenkin kastella itsensä ja ympäristön painaessaan suodatinta alas.

Ylijäämävarasto

Jos viikon jälkeen yli jääneet tavarat jättää veneeseen, vuokraamon siivoajat saavat viedä kaiken käyttökelpoisen. Joiltain vuokraajilta on mahdollista kysyä, onko seuraavalle viikolle tulossa suomalaisia purjehtijoita. Vuokraaja voi välittää tavarat seuraavalle venekunnalle, joka aloittaa purjehduksensa samana päivänä, kun edellinen on jättänyt veneen. Tavarat pakataan pahvilaatikkoon tai jätessäkkiin ja vuokraaja toimittaa ne eteenpäin. Luonnollista on, että seuraava venekunta saa tavarat korvauksetta.

Veneapteekki ja omat rohdot

Kannattaa kertoa kipparille

Jos jonkun veneessä olevan **toimintakyky** on syystä tai toisesta alentunut tai rajoittunut, siitä on hyvä mainita kipparille. Jos henkilöllä on joitakin **sairauksia**, mitkä vaativat erityistä huomiota, niin niistäkin voi kertoa kipparille. Vastaavasti on syytä kertoa kaikille sellaisista **ruoka-allergioista**, jotka vaikuttavat veneen ruokalistaan. Nämä kaikki varmistaa sen, että riippumatta millaisia me ihmisinä olemme, voimme yhdessä nauttia merellä olosta ja välimerellisestä elämäntavasta.

Uimataito olisi hyvä olla. Jos ei ole uimataitoinen, niin veneen kipparin pitää tietää se. Uimataidon rajana on 200m. Välimeren vesi kelluttaa paremmin kuin suomalainen meri- tai järvesi, joten uiminen Välimeressä on paljon helpompaa.

Veneapteekki

Veneessä on **minimivarusteltu veneapteekki**. Venekunnan kannattaa ottaa mukaan ainakin yksi venekäyttöön suunniteltu minikokoinen **EA-laukku**, jossa on laastaria, haavanpuhdistusainetta, haavanhoitoainetta (Pantyson tai Bepanthen), kylmäpakkaus ja ideal-side.

Oma henkilökohtainen, hyväksi koettu, tuttu "matka-apteekki" on myös oiva ratkaisu varmistaa, että itselle tarpeelliset lääkkeet, hoitotarvikkeet yms. tulevat matkalle mukaan.

Lääkkeet merisairauteen

Jos tietää tulevansa herkästi merisairaaksi, kannattaa sopivat lääkkeet hankkia jo Suomesta. Suun kautta nautittavat **pahoinvointilääkkeet** on otettava riittävän aikaisin ennen merelle lähtöä, jotta lääkeaine ehtii vaikuttaa. Muussa tapauksessa ne tulevat pois ensimmäisen "lähetyksen" mukana eikä uutta pilleriä kannata enää ottaa.

Jotkut meritautilääkkeet herkistävät valolle eli iho palaa huomattavasti helpommin, jos on käyttänyt ko. lääkkeitä, toiset kuivaavat suuta. Lääkkeen ohjeessa kerrotaan sen sivuvaikutukset. Henkilökohtaisista lääkkeistä kannattaa varmistaa myös niiden säilyvyys jopa +40 °C lämpötilassa. Jos lääkkeet eivät kestä huoneenlämpöä korkeampaa lämpötilaa, ne tulee säilyttää veneen jääkaapissa tai muualla riittävän varjoisassa ja viileässä paikassa. Meritautilääkkeistä Scopoderm (reseptilääke) on yksi parhaista. Korvan taakse asetettava pieni pitkävaikutteinen laastari on kuitenkin muistettava laittaa jo merelle lähtöä edeltävänä iltana, jotta vaikuttava lääkeaine ehtii imeytyä.

Meri ja aurinko, purjehtiminen ja veneen keinuminen, sekä maissa pöly ja siitepöly yms. saattavat altistaa voimakkaammin yliherkkyyksille kuin Suomessa. Kannattaa varata itselle omia "tuttuja ja turvallisia" lääkkeitä riittävästi mukaan niin yliherkkyyksiin kuin vatsavaivoihin.

Miehistön työnjako

Miehistön tehtävät

Purjehduskursseilla tai matkapurjehduksilla jokaisen tulee pyrkiä itse huolehtimaan, että pääsevät toimimaan kaikissa tehtävissä. Näitä tehtäviä ovat veneen ohjaaminen, purjeiden

nostot, laskut, eri tehtävät lähdössä ja rantautumisessa sekä ankkuroinnissa. Näin viikko on monellakin tapaa mielenkiintoisempi.

Hyttikohtainen työlista voi helpottaa rutiinitöiden jakamista. Esimerkiksi vuoropäivinä yksi hytti hoitaa aamiaiset ja ajonaikaisen lounaan, toinen hytti siivoukset, kolmas kansiyöt. Toki meillä itse kullakin on omia erityisosaamisia, joista voi koko miehistö iloita vaikkapa taitavan kotikokin päivittäisinä herkuina. Ja joku taas sanoo suoraan, että on valmis tiskaamaan, vaikka joka päivä, jos ei tarvitse näyttää muita keittiötaitoja. Yleensä näistä arkisista rutiineista selvittää ilman isompia ihmettelyjä.

Försti tai päiväkippari

Veneen päällikön lisäksi voidaan nimetä koko matkan aikainen varakkipari, försti tai päivittäin vaihtuva päiväkippari. Försti huolehtii kipparin kanssa veneen päivittäiset operoinnit. Kippari huolehtii reittisuunnittelusta ja kertoo miehistölle ennen matkaa kokonaissuunnitelman sekä päivittäiset reitit. Flotillapurjehduksilla kippari osallistuu yksin tai förstin kanssa myös aamun kipparikokouksiin.

Lokikirja

Lokikirja on mukava muisto matkasta. Kippari huolehtii yhdessä förstin kanssa, että kaikki tarvittavat tapahtumat tulevat kirjatuksi lokikirjaan. Monet kirjaavat myös itse matkan eri vaiheita ja julkaisevat näitä tarinoita blogisivuillaan (ks. myös OnSail [www-sivut](#)).

Satamamanööverit

Lähtö merelle

Merelle lähdeettäessä vene varustetaan aina siten kuin oltaisiin lähdössä myrskyyn. Kaikki tavarat laitetaan paikoilleen siten, ettei mikään putoa tai siirry. Vaikkei itse merenkäynti olisi merkittävä, niin jonkin ison moottorialuksen aallot voivat voimallaan ja jyrkkyydellään vastata pientä myrskyä, minkä seurauksen tavarat lentelevät. Jokainen vastaa tavaroista omassa hytissään. Försti - päiväkippari - vastaa tavaroiden järjestyksestä yleisissä tiloissa: salonki, pentteri/kabyysi, WC:t jne. Kippari tai försti toimittaa merenkulussa tarvittavat varusteet kannelle: kartta, satamakirja, kiikarit, vinssikammet yms. ja kytkee päätaulusta tarvittavat sähkölaitteet päälle sekä tarpeettomat sähkölaitteet pois päältä.

Ennen irrottautumista kippari kertoo miehistölle päivän alustavan reittisuunnitelman sekä yksityiskohtaisemman **lähtösuunnitelman** ja jakaa tehtävät.

Ennen lähtöä kannattaa seurata vallitsevia tuulia sekä toisia lähellä olevia veneitä ja sataman muuta liikennettä. Ennakoimalla riskejä voi välttyä hankaluuksilta. Ankkurin nostossa voi kuitenkin tulla ongelmia. Ahtaat satamat, toiset ankkurit ja pohjan muodot voivat tuottaa ongelmia. Ankkuri voi takertua "johonkin" eikä lähde irti. Aina tulee olla valmistautuneena siihen, että lähtö ei sujukaan niin kuin suunnitellaan. Pahimmillaan irrottelussa voi kulua helposti tunti.

Rantautuminen ja kiinnittyminen laituriin

Välimeren kiinnitys tarkoittaa sitä, että vene kiinnitetään keula ankkuriin tai kiinnitysköyteen (**mooring line**) ja **perä laituriin**. Hyvin harvoin on tilaa niin paljon tai muutenkaan tarvetta, että voi kiinnittyä laituriin kyljittäin. Rakennetuissa satamissa veden syvyys laitureilla on aina riittävä, mutta kiinnittyessä pieniin satamiin, kylä- tai ravintolalaitureihin tulee erityisesti varoa sellaisia kohtia, missä on liian matalaa. Peräsin on veneen arimpia paikkoja, sitä ei kannata kolhaista matalaan rantaan. Satamakirjoissa on hyvät kuvat satamista ja niissä on selvitettyä veden syvyys satama-alueella. Satamissa on usein laitureita, jotka on varattu vain yhteysaluskäyttöön tai kalastajaveneille. Näihin saattaa tulla aluksia yölläkin, joten laitureihin ei kannata kiinnittyä pysyvästi.

Ennen satamaan menoa on hyvä tehdä selkeä **rantautumissuunnitelma** ja ennakoida riskit. Kannattaa seurata satama-alueen tuulia, muita rantautuvia veneitä ja jos rannalla on sataman henkilökuntaa, niin heidän ohjeet ovat tarkoitettu noudatettaviksi.

Perä edellä rantautuminen onnistuu varmemmin, jos on etukäteen kokeillut kaikessa rauhassa veneen käyttäytymistä peruuttaessa. Veneet ovat aina yksilöllisiä, mutta niiden kanssa tulee toimeen, kun antaa itselleen ja miehistölle mahdollisuuden tutustua veneen ominaisuuksiin.

Kiinnittyminen toiseen veneeseen

Jos satama on jo täynnä veneitä, on mahdollista kiinnittyä joko toisen veneen kyljelle **kylkikiinnitykseen** tai laskea ankkuri ja kiinnittyä toisen veneen tai samanaikaisesti kahden veneen keulaan. Tämä onnistuu helpoiten, kun on kiinnityksessä saman flotillan veneisiin, mutta joka tapauksessa on aina hyvän merimiestavan mukaista ja ystävällistä kysyä lupa kiinnittymiseen ja antaa myös kanssakulkijalle lupa sitä pyydettyä.

Kylkikiinnityksessä on käytettävä **perä- ja keulaköyden** lisäksi **keulan/perän viistököyttä (springi)**, jotta veneet ovat tukevasti kiinni toisissaan. Veneet tulee kiinnittää siten, että mastot ja saalingit eivät ole ihan kohdakkain. Vaikka muuten olisi tyyntä, niin esim. yhteysaluksen aallot voivat keinuttaa veneitä siten, että mastot tai saalingit kolisevat vastakkain. Satamassa kulku toisten veneiden kautta on sallittua, jos veneitä on kylki kiinni tai veneen perä on kiinni jonkun toisen keulassa, mutta kuljettaessa on noudatettava hiljaisuutta ja varovaisuutta. Toisen veneen kautta kuljettaessa kulku tapahtuu keulakannen kautta, ei sitlooraan hyppimällä. Hyvän tavan mukaisesti laiturilla kulkiessa ja veneiden kautta kulkiessa ei kurkita hytteihin.

Ankkurin lasku

Ankkurin voi laskea vapaasti pudottaen löysäämällä varovasti **ankkuripelin** lukitusta tai sähkötoimisella kaukosäätimellä. **Ankkurikettinkiä** tarvitaan **n. 5 X veden syvyys**. Mitä enemmän on laskenut kettinkiä, sen parempi on pito, kun ankkurin vetokulma on loiva. Siksi kannattaa laskea ankkurikettinkiä aina yli minimin. Ankkureissa on tavallisesti n. 60-80 metriä ketjua, veneen koosta riippuen. Kannattaa ottaa myös huomioon, että mitä enemmän ketjua on laskenut sitä enemmän sen paino peruutettaessa alkaa vaikuttaa hidastaen veneen vauhtia. Vene tarvitsee hyvän ohjailuvauhdin, jotta se ei tuulen vaikutuksesta ala sortua ja ajautua hallitsemattomasti.

Monet Välimeren rannat ovat syviä tai äkkiyrkkiä, joten **ankkurointi on aloitettava riittävän aikaisin**, jotta ankkurin saa pitämään hyvin. Jos ankkuroinnin loppuvaiheessa ankkuria kiristettäessä ketju ei kiristy, vaan ankkuri kelautuu ja kelautuu sisään, niin ankkuri ei pidä. Silloin on syytä ankkuroida kokonaan uudelleen. Tämä varmistaa hyvät unet kipparillekin, vaikka yön tuulet saattavat joskus olla yllättävän voimakkaita muutoin niin rauhallisessa ja suojaisessa satamassa.

Ankkurin nosto

Ennen ankkurin nostoa kannattaa miettiä **lähtösuunnitelma** valmiiksi. Ankkuripelillä on kylläkin oma akku, mutta nostossa pitää aina olla kone käynnissä ja tarvittaessa koneessa sopivasti kierroksia (~1500 rpm) siten, että vaihde on vapaalla. Jos mahdollista, niin ankkurivinssillä on hyvä olla turvallisuusyistä aina kaksi ihmistä. Toinen painaa kaukosäätimen nappia sekä katselee ankkurin nousua, antaa ohjeita mihin suuntaan venettä ohjataan ja kuuntelee perästä tulevia käskyjä. Toinen varmistaa kettingin kulun ankkuriboksiin ja heittää sitä tarvittaessa niin, ettei boksiin muodostu ketjukekoa. Ankkuri kannattaa köyhtää kiinni noston jälkeen, ettei se pääse irti keulan jysähtäessä aaltoon. Jos on ongelmia, nosto seis heti ja ilmoitus perään. Mikäli ankkuri jumiutuu pohjaan eikä toisen veneen ankkurikettinkiin (ks. Ankkurit ristissä), eikä irtoa pienellä pyörimisellä, niin ankkuria ei saa vetää suurilla konetehoilla eikä ankkurivinssillä saa yrittää vetää ankkuria ylös väkisin. Ankkurivinssin kiinnitys ei kestä suuria voimia.

Ankkuria irrottaessa voi käyttää suurempaa voimaa, kun sitoo esim. genoan skuutit ankkurikettinkiin ja kiristää skuutit keulaknaapeihin siten, että ankkurikettinki on vinssillä

löysällä. Tällöin voi esim. ajaa ankkurin yli siten, että veneen liike-energia tempaisee ankkurin irti. Jos ankkurivinssillä vetää liian suuria kuormia, ankkurivinssin sulake saattaa palaa (ennen moottorin vaurioitumista). Vinssin sulake voi palaa myös, jos ankkuria nostettaessa vetää ja vetää ankkuria sen ollessa jo paikallaan telineessään. Ankkurivinssin sulakkeen paikka kannattaa selvittää jo lähtösatamassa; tavallisesti tämä on sähköpääkytkimen vieressä. Nykyään useimmiten on käytössä ns. automaattisulake, joka ylikuormituksessa laukeaa itsestään ja palauttamalla vipu ON-asentoon, ankkuripeli toimii taas.

Rutiini ankkurin nostamiseen

Kun lähdetään satamasta, perä rannassa -ankkuroinnista ja soveltuvin osin myös pelkästä ankkurista, tehtävät voi teettää seuraavasti:

- kone käyntiin, kierrokset vaihde vapaalla yli joutokäynnin n. 1500 rpm
- ruori suorassa ja ankkuria voi laskea hieman, niin peräköydet löystyvät ja niiden irrottaminen on helpompaa
- ruori suorassa ja peräköydet irti, tässä vaiheessa ankkuriketjun paino lähtee vetämään venettä eteenpäin
- ankkuri ylös, ankkurivinssi kelaat kettinkiä ja samalla vetää venettä kohti ankkuria
- valvotaan ettei kettinki muodosta ankkuriboksiin kekoa, tarvittaessa ketjua heitetään boksen reunoille siten, että sinne ei muodostu kasaa
- mikäli ankkurikettinki ei lähde suoraan veneen keulasta eteenpäin vaan sivulle, nosto seis hetkeksi ja antaa veneen kääntyä oikeaan suuntaan
- jos vinssi ei jaksa nostaa, nosto seis hetkeksi, vene liukuu eteenpäin ja ankkurikettinki nousee taas helpommin
- ruorilla ohjataan venettä siihen suuntaan, mihin keulassa oleva gastti näyttää
- ainoastaan poikkeustapauksissa (kova vasta-aalto tai vastatuuli) käytä konetta hetkellisesti pienillä kierroksilla vaihde eteenpäin, tämän jälkeen kierrokset vapaalla n. 1500 rpm
- keulasta ilmoitetaan, kun ankkuri on pinnassa, ja vasta tällöin kierrokset pois ja vaihde eteenpäin, kaasu tyhjäkäynnillä, jotta liikkeet satamassa olisivat mahdollisimman rauhallisia
- ankkuri nostetaan "kulman yli" telineeseensä käsin, jotta säästetään ankkurivinssiä ja sen sulakkeita
- ankkurikettingistä otetaan löysät pois vinssillä, kettinkiä ei kiristetä niin tiukkaan, että ankkurivinssi on vedossa
- ankkuri myös köytetään varmuudeksi kiinni sopivaan kannen helaan

Huom!

- kone, vaihde päällä, vaikka vain tyhjäkäynnillä, vie venettä nopeammin eteenpäin kuin ankkurivinssi ehtii kelaamaan kettinkiä, joten ei kannata ajaa koneella vauhdilla eteenpäin, useimmiten joutuu hetkellisesti pakilla jarruttamaan veneen vauhtia
- onkin varottava, että ei aja ankkurin yli siten, että ketju jää pohjan alle tai että ankkuri raahautuu perässä
- ankkurivinssi saa lisää tehoa, kun kone käy kunnon kierroksilla, laturin tuottama sähkö näkyy ja tuntuu sekä korkeampana jännitteenä, että suurempana käytettävissä olevana virtana

Ankkurit ristissä

Jos ankkuri on jäänyt toisen veneen ankkurin (toisten ankkureiden) kettinkien alle, niin ensin nostetaan oma ankkuri ja toisen veneen ankkurikettinki niin ylös, että saadaan pujotetuksi köysi toisen veneen ankkurikettingin ali. Köyden toinen pää kiinnitetään keulaknaapiin paalusolmulla, toinen pää kiinnitetään knaapiin kiertäen kahdeksikoilla. Köyden pujottaminen toisen veneen ankkurikettingin alle tehdään esim. puoshaalla kalastamalla. Kukaan ei saa mennä ankkurin tai kettingin alle. Kun köysi on saatu toisen veneen ankkurikettingin alle, niin lasketaan omaa ankkuria ja selvitetään sotku. Sotkun

selvittyä nostetaan oma ankkuri. Lopuksi vapautetaan toisen veneen ankkuriketju päästämällä köysi pois knaapilta (paalusolmu pidetään edelleen kiinni).

Venekoon kasvettua veneiden keulat ovat nykyään aika korkealla merenpinnasta, ja sieltä saattaa olla todella työlästä sitoa apuköyttä edellä kuvatulla tavalla. Tällöin voi olla käytännöllisempää laskea jolla, mistä käsin on helpompaa sitoa köysi oman ankkurin päällä olevaan ketjuun.

Jos oma ankkurikettinki on toisen veneen ankkurikettingin päällä, niin toisen veneen ankkuriin kohdistuvaa painetta voi helpottaa **pitämällä peräköydet kiinni, laittamalla koneen käyntiin, vaihteen päälle ja tyhjäkäynnillä eteen. Ruorin tulee olla suorassa, niin vene pysyy paikallaan, vaikka ankkurikettinkiä löysätäänkin.** Tällöin voi päästää omaan ankkurikettinkiin löysää. Kun toinen vene on saanut ankkurinsa vapaaksi ja laskenut teidän ankkurikettinkinne, kannattaa hieman kiristää oman ankkurin kettinkiä. Samalla näkee myös, että oma ankkuri edelleen pitää. Joskus saattaa käydä myös niinkin harmillisesti, että oma ankkuri ei enää pidä eikä silloin muu auta kuin lähteä saman tien.

Rantautuminen

Kaikki valmistelut tehdään merellä. Koskaan ei ole kiire satama-altaaseen pyörimään ja valmistelemaan venettä. Purjeet lasketaan alas hyvissä ajoin, kaikki purjeiden köydet laitetaan paikoilleen siististi koilattuina, jotta ne eivät ole tiellä rantautuessa.

Rantautumissuunnitelma ja työnjako tehdään kaikille selväksi jo valmistautuessa ja samalla varmistetaan, että jokainen tietää oman tehtävänsä.

Lepuuttimet (fendarit) ja **peräköydet** laitetaan hyvissä ajoin paikalleen, sekä ankkuri- että mooring line -valmius laitetaan kannelle. On mahdollista, että sataman laituri-aluetta lähestytään ensin tarkkailukierroksella ja vasta sen jälkeen sopivan paikan löydyttyä tehdään lopullinen rantautuminen. Ennen satamaa kannattaa tehdä myös peruutusharjoituksia, niin saa hyvän tuntuman veneen käyttäytymiseen peruutettaessa.

Rantautuessa annettavat selkeät käskyt ”kuka-mitä-milloin” helpottavat miehistön toimintaa. Mikäli rantautuessa vene ajautuu epäedulliseen asemaan, ei kannata yrittää korjata väkisin vaan varmempaa on tehdä rantautuminen uudestaan. Muu hälinä ja jutustelu pois rantautumisen ajaksi, niin rantautuminen on paljon helpompaa. Monasti satamat ovat suojaisissa paikoissa, mutta illalla siellä puhaltaakin omat paikalliset tuulet. Rantautuessa voimakkaassa sivutuuleessa tai suoraan edestä tulevassa tuuleessa on tärkeää, että veneellä säilyy ohjailuvauhti. Jos ohjailuvauhti puuttuu, tuulenpuuskat kääntävät veneen nopeasti poikittain tuuleen ja huonoa asemaa, on turha yrittää korjata muulla tavalla kuin aloittamalla rantautuminen uudelleen. Rannalla on usein - lähes aina - joku ottamassa vastaan peräköyksiä. Peräköydet tyypillisesti vedetään laiturin lenkistä läpi ja köyden molemmat päät ovat veneessä. Tämä helpottaa lähtöä, kun kaikki voivat olla lähden hetkellä veneessä ja köydet luistavat lenkin läpi veneeseen.

Jos kiinnittyy ravintolan laituriin, niin on veloitettu syömään ko. ravintolassa, muuten yöpyminen voi maksaa jonkin verran.

Mooring line (kiinnitysköysi)

Mooring line on suomeksi **kiinnitysköysi** eli satamassa valmiiksi oleva kiinnitysköysi. Köyden toinen pää on kiinni pohjassa olevassa betoniharkossa, paksussa kettingissä tms., toinen pää on kiinni ohjausköydellä laiturissa. Tällaiselle alueelle ei tulisi ankkuroitua, sillä ankkuri voi takertua todella piukkaan esim. mooring linen kettingin taakse.

Kiinnityttäessä laiturista etsitään kohta, jossa on vapaa mooring line. Yleensä joku rantapoika on heiluttelemassa ja ohjaamassa venettä oikeaan paikkaan. Peruutettaessa kohti laituria, laituri-poika vetää ohjausköyden tiukalle ja varsinainen kiinnitysköysi nousee pintaan. Tämä kiinnitysköysi poimitaan - **suojaavat hanskat** kädessä - veneen keskivaiheilta tai perän puolelta puoshaalla, viedään ripeästi keulaan ja kiinnitetään keulaknaapiin. Rantaan menevä köyden pää annetaan pudota veteen. Suojaavat hanskat ovat tarpeelliset, sillä köydet saattavat olla todella likaisia ja usein myös terävät merirokot (bay barnacle) ovat pesiytyneet niihin.

Jos on tyyntä, keulan kiinnitysköyden, mooring linen kanssa ei ole mitään kiirettä. Peräköydet voi kiinnittää sopivalle etäisyydelle kaikessa rauhassa ja vasta sitten kiristetään ja kiinnitetään lopullisesti keula. Sivutuulella mooring linen kanssa pitää toimia selvästi ripeämmin, ettei vene ehdi ajautumaan poikittain. Pienehköä venettä voi yrittää vetää mooring linella pois päin laiturista. Isoja veneitä ja tuulisessa tilanteessa on mahdollista kiristää mooring line siten, että jättää perään esim. metrin ylimääräistä tyhjää ja kiristää mooring linen vedättämällä venettä pakilla kohti laituria. Pakki pidetään päällä ja samanaikaisesti kiristetään peräköysiä ja varotaan, ettei mikään köysi pääse potkuriin. Kun peräköydet ovat kiinni, vasta silloin vaihde vapaalle. Peräköysiä voi myös kiristää genoan skuuttivinsseillä.

Lähdettäessä kiinnitysköysi, mooring line heitetään pois päin veneestä ja odotetaan hetki, että köysi pääsee uppoamaan. Ohjausköysi jää edelleen kiinni laituriin. On varottava, että mooring line tai ohjausköysi ei jää potkuriin. Kun on käsitellyt peräköysiä tai mooring linea, kannattaa pestä kädet (ja hanskat) huolellisesti. Satamien vesi ja pohjassa olevat mömmöt voivat saada aikaan merkillisiä vatsatauteja.

Mooring line ja keulapotkuri on vaarallinen yhdistelmä. Rantautuessa ja lähtiessä keulapotkurin imu saattaa vetää huomaamatta äkisti löysänä olevan köyden potkuritunneliin. Tästä sotkusta ei yleensä selviä ilman sukellusta, mikä ainakin likaisessa satama-altaassa on vähemmän miellyttävää. Keulapotkurin muoviset potkurin lavat vahingoittuvat erittäin helposti ja koko potkuri on vaihdettava.

Pojjut

Välimerellä on yleistynyt ankkurointialueilla myös **poijukiinnitys**. Nämä poijut ovat useimmiten esim. ravintolan rannassa olevia yksityisiä poijuja. Niistä ei tarvitse maksaa erikseen, jos venekunta menee illalla ko. ravintolaan. Osa poijuista kuuluu satamatoimen alaisuuteen ja niinpä rahastavan kumiveneen kyljessä voi lukea Port Authority.

Myös Karibialla poijut ovat yleistyneet. Siellä niiden merkitys turvallisen ja varman ankkuroinnin lisäksi on myös merenpohjaa suojeleva; veneiden ankkurit eivät "kynnä" ja samalla vahingoita pohjan arvokasta kasvustoa ja elimistöä. Veneilijän kannatta olla tosi tarkka kiinnittyessään poijuihin, ettei tule rahastetuksi moneen kertaan; ensimmäinen veneelle ehtivä rantapoika ei välttämättä ole poijun haltija ja oikeutettu perimään poijumaksua.

Se mikä poikkeaa meidän poijuista, on kiinnitystapa. Aika monet poijut ovat ilman metallista, lenkkipäistä karaa. Pelkkä poiju kelluu vedessä ja siitä lähtee upoksissa oleva ole köysilenkki. Oma kiinnitysköysi pujotetaan lenkin läpi ja köyden päät sidotaan keulaknaapeihin. Kookkaiden nykyveneiden korkeilla keulilla ei ole ihan helppoa kalastaa puoshaalla vedessä olevaa poijun köyttä. Vaihtoehtona on napata poijun lenkki perästä, uimatasanteelta ja kuljettaa sitten oma köysi keulaan.

Lankonki (maihinnoususilta)

Kulkiessa lankongilla kannattaa noudattaa erityistä varovaisuutta. Lankongille on astuttava lankongin veneen ja laiturin välissä olevan osan päälle siten, että lankonki ei keikkaa. Yöksi lankonki kannattaa ottaa pois paikoiltaan, niin lankonki ei kolise, ei putoa veteen, eikä veneeseen tule kissoja.

Venehuolto

Välittömästi rantautumisen jälkeen ennen venehuoltoa on landausdrinksujen aika. Venehuoltotöihin kuuluu maasähkön kytkentä, tilanteesta riippuen veden tankkaaminen, veneessä olevien tavaroiden sijoittaminen paikoilleen, roskien poisvieminen, kannen siivoaminen, mahdollisten ostosten suunnittelu yms. Nämä perusrutiinit hoidetaan yhdessä ripeästi ja niin päästään pian nauttimaan satamaelämästä.

Välimerellä navigointi kokonaisuutena perin erilaista kuin kotoisilla Suomen vesillä. Olemme tottuneet matalien vesiemme johdosta väyläpurjehdukseen ja niin muodoin selkeästi merenkulun turvalaitteilla merkittyihin väyliin. Välimeren **vedet ovat syviä** eikä varsinaisia merkittyjä väyliä ole; on mahdollista, että matkan aikana ei näe yhtään viittaa. Meidän rannikolla **etäisyydet** esim. saarten välillä ovat verraten lyhyitä. Sen sijaan etäisyyden arviointi Välimerellä saattaa heittää pahasti, sillä esim. parinkymmenen mailin päässä oleva korkea saari tuntuu olevan hyvinkin lähellä.

Katselunavigointiin vaikuttaa paljon myös **voimakas auer**. Lämpimän, kostean ilman vaikutus on suuri ja päivän määränpää saattaa pysyä pitkään hämärän udun peitossa, ennen kuin sen havaitsee horisontissa.

Monet kyläsatamat, luonnonsatamat ovat ymmärrettävästi suojaisia lahtia, lahden poukamia, joiden havaitseminen mereltä on haastavaa, sillä merelle ei välttämättä rannan jylhästä reunasta erotu sataman suu kuin vasta aivan läheltä.

Kaikkeen tähän välimerellisyyteen tottuu ja oppii luotettavasti navigoimaan. Hyvä on muistaa, että reittisuunnitelman teko auttaa ja tukee onnistunutta purjehdusta eikä paperikartan ja pilottikirjan käyttö ole ollenkaan tarpeetonta digitaaliaikana.

Liikenne saaren tai niemen kärjessä sekä satamissa

Saarten ja niemien kärjet ovat huomattavasti korkeampia kuin mitä Suomessa. Kärjen yli ei näe sen takaa lähestyvää alusta. Alus voi olla kovaa kulkeva moottorivene, kumivene tai jopa kantosiipialus, joita on sekä Turkin, Kreikan ja Kroatian vesillä. Hieman kauempana kärjestä on enemmän tilaa väistää.

Niin Kreikan kuin Kroatian rannikolla oleville saarille on vilkas **yhdysliikenne** niin lautoilla kuin nopeakulkualuksilla (kantosiipialukset, katamaraanit). Näitä säännöllisellä reitillä kulkevia aluksia kannattaa väistää. Toisaalta näiden alusten liikkeitä on syytä tarkkailla, kun itse on tulossa satamaan tai lähdössä ulos merelle.

Kartat

Veneen varusteisiin kuuluu purjehdusalueen kartat. Ne voivat olla joko Imrayn sini-vihersävyisiä karttoja tai kansainvälistä väriä noudattavia paikallisia julkaisuja. Kannattaa tulotarkastuksen yhteydessä varmistaa, että kaikki tarvittavat kartat ovat veneessä, lukumäärän voi kirjata tarkistuslistaan.

Purjehdusalueen karttoja voi ostaa vaikkapa muistoksi paikan päällä sekä Suomestakin (esim. John Nurminen Marine, myös nettikauppa). Karttoja voi ostaa maailmalta netin kautta myös useammasta eri venetarvikekaupasta.

Kartan merkinnät ja karttakoordinaatit

Kartan nimiötiedoissa kerrotaan missä mitassa syvyydet (soundings) ovat. Karttoissa syvyys- ja korkeusmerkinnät voivat jossain tapauksissa poiketa meille tutusta metrijärjestelmään perustuvista merkinnöistä. Nykyään ne kuitenkin ovat pääsääntöisesti kansainvälisen järjestelmän mukaisesti metrejä. Paikalliset merikartat voivat olla jossain muussa koordinaatistossa kuin WGS-84. Kartan koordinaatisto kerrotaan kartassa.

Veneessä oleva karttplotteri käyttää tyypillisesti koordinaatistoa WGS-84. Plotterin kieli saattaa olla edellisen vuokraajan jäljiltä itselle perin vieraalla kielellä. Jos kielen vaihto esim. venäjämästä englanniksi tai suomeksi ei onnistu, niin vuokraamon henkilökunta hoitaa tämän tottuneesti.

Satamakirjat

Veneessä on valmiina jokin purjehdusalueen **satamakirja**. Varmista, että saat satamakirjan mukaasi ennen kuin lähdet merelle. Vuokraamot voivat kerätä satamakirjat pois veneestä, kun vene palaa satamaan.

Englanninkielisiä, Rod Heikelin kirjoittamia ja Imray'n kustantamia lähes klassikoiksi muodostuneita pilottikirjoja on Egeanmeren ja Joonianmeren alueelta. Samalta kustantajalta löytyy Thompsonien satamakirja Adrianmeren alueelta, mille alueelle on tarjolla jo myös digitaalinen pilottikirja (777 Harbours and Anchorages). Satamakirjoja voi ostaa Suomesta (esim. John Nurminen, myös nettikauppa). Kirjoja voi ostaa myös netin kautta esim. Amazon'ista.

Asiointi satamien marinatoimistoissa

Satamissa, joissa on kaupallinen marina, kerätään veneen asiapaperit, **venekansio** heti rantautumisen jälkeen. Ne saa takaisin toimistosta lähtöpäivänä, kun on maksanut satamamaksun.

Viranomaiset tai satamahenkilökunta - myös rantaravintolan henkilökunta - voi kerätä **satamamaksuja** tai esim. **luonnonsuojelualueen erillismaksuja** liikkumalla kumiveneellä alueilla, missä veneet ovat ankkurissa tai poijussa. Joissain satamissa satamapoliisi voi tulla pyytämään veneen paperit ja miehistöluettelon. Lomakkeiden täyttämisen voi nopeutua, jos kipparilla on kopio miehistöluettelosta, jonka voi liittää lomakkeiden mukaan.

Tuulet ja virrat

Tuuliolosuhteiden erikoisuuksia

Egeanmerellä ja Joonianmerenkin puolella paikalliset ns. **vuodenaikatuulet** *mistral* ja *meltemi/estefan* ovat luonteeltaan "lämpötuulia". Tuuli alkaa tyypillisesti klo 10-11 aikaan, saavuttaa suurimman voimansa klo 13-15 välillä, vaimenee ja tyyntyy 17-19 mennessä. Tuulen voima kasvaa maan lämmitessä auringon vaikutuksesta. Lämmin ilma kevenee ja nousee ylös. Mereltä virtaa korvaavaa viileämpää ilmaa. Noustessaan ilma jäähtyy (korkealla on viileämpää). Jäähtynyt ilma voi laskea saaren tai niemen suojan puolen rantaan jäähtyneenä.

Adrianmeren puolella *bura/bora* ja heikompi muoto *burana* on tyypillinen katabataattinen rinnetuuli. Viileä ilma virtaa vuorten rinnettä alas ja kääntyy samalla kiihtyen rannikon (NW) suuntaiseksi. Pahimmillaan tuulen voima on sen verran raju, että on parempi viettää satamapäivä. Mutta säätiedotuksia (VHF, netti, satamainfotaulut) seuraamalla välttyy pahimmilta yllätyksiltä eikä tarvitse ottaa buranaa.

Muita Adrianmeren tuulia ovat lämmin *jugo/sirocco* (SE), lempeä *mistral* (NW), josta sanotaan 'mistral wind is a sailor's friend'. Pohjoinen tuuli on nimeltään *tramontana*, itäinen tuuli *levander* ja silloin tällöin puhaltaa eteläinen *ostro*. Joskus jugon jälkeen puhkuu ja puhisee lounainen *libeccio* (myös lebic, garbin). Tämä tuuli ei kestä kovin kauan, mutta vimmassaan synnyttää nopeasti voimakkaita tuulenpuuskia (squall = lebicada).

Jos päivämätka on pitkä (esim. 30-40 NM), niin joskus kannattaa lähteä aamulla varhain ja ajaa pari tuntia - noin kymmenisen mailia - koneella. Tuulen viritessä aamupäivällä purjeet ylös ja loppumatka leppoisasti nauttien.

Tuulen voima voi olla yllättävänkin kova saarten välisissä salmissa (esim. Kreikka, Kolpos Aetou, Ithakan Vathi, samoin Dalmatian rannikolla, Koratiassa saarten välissä "kanaaleissa"). Niemen kärjen takana voi tuulla eri suunnasta ja eri voimakkuudella kuin sillä puolella, missä olet itse (esim. Turkki, Fethiyeen lahden länsilaita, Kurdoğlu Br.). Vaarana on ajaa liian suurilla purjeilla nopeasti voimistuvaan tuuleen.

Tuuli nousee jyrkkää rantaa siten, että virtaus häiriintyy jopa 10 X rannan korkeuden päässä rannasta. Tuolla alueella on selkeästi huonompi tuuli, kuin kauempana rannasta (Turkki, Dişilbilmez Br., Ekinçikiä idästä lähestyttäessä). Tällaisia alueita kannattaa välttää ja kiertää hieman kauempaa. Tuuli kanavoituu soliin. Tuulen voima kasvaa ja suunta muuttuu solan suuntaiseksi. Sola voi olla joko syvä lahti tai saarten välinen sola (esim. Kreikka, Ithakan ja Kefalonian välinen alue, Eufimias lähestyttäessä). Lahdissa ja

laaksoissa voi tuulla illalla ja läpi yön, vaikka vallitseva tuuli merellä olisikin jo kokonaan laantunut.

Paikallisissa sää tiedoissa **tuulitiedot ilmoitetaan boforeina** ja lyhenteenä käytetään F (force).

Ristiaallokko (Race)

Kun virta ja aallokko tulevat eri suunnasta tai kaksi virtaa törmää toisiinsa, muodostuu hyvinkin jyrkkä **ristiaallokko**. Tällaisia ristiaallokkoja voi olla myös paikoissa, joissa aallokko heijastuu jyrkästä, korkeasta rannasta. Alueita kannattaa välttää, purjehduksesta tulee tamppaamista, kun venevauhti ei riitä kunnolla eteenpäin menemiseen. Kartassa tällainen on usein merkitty jyrkän aallokon kuvalla, sanalla "Race" tai aaltoviivanuolella, jonka yläpuolella on virran voimakkuus (esim. 1-2 kn). Kun iso aalto tulee matalampaan veteen (syvyys mataloituu kilometreistä satoihin metreihin), aallon muoto terävöityy. Tämä ilmiö näkyy mm. matkalla Kalkanista luoteeseen Kötü Br. – Çatal Adaları välisellä alueella. Monet suosittelivatkin, että kun lähtee Kalkanista luoteeseen, kannattaa lähteä aamunkoitteessa, niin välttää jyrkän aallokon. Ajamalla riittävän kauas rannasta, ulos avomerelle pystyy myös välttämään jyrkän mainingin.

Veden korkeuden vaihtelut ja vuorovesi

Veden virtaus vaihtelee Välimeren eri osissa ja on voimakkainta länsiosissa. Gibraltarin salmessa vuoroveden korkeus voi vaihdella yli yhden metrin ja virtaukset ovat sen myötä voimakkaitakin, mitkä vaikuttavat läntisen alueen virtauksiin muutoinkin. Toinen alue - yllättäväkin - on Venetsia, missä ollaan yli metrin lukemissa. Yleisesti ottaen Välimerta voi kuitenkin luonnehtia **ei-vuorovesialueeksi (non-tidal sea)**, koska enimmillään vuoroveden vaikutus veden korkeuden vaihteluihin jää alle 0,3 metriin.

Vesi virtaa Välimeressä vähän samaan tapaan kuin Suomenlahdella; eteläisessä osassa, Afrikan rannikolla virtaus on itään ja pohjoisosassa länteen, Adrianmerellä Dalmatian rannikolla virtaus on luoteeseen ja Italian itärannikolla kaakkoon, Italian ja Korsikan sekä Sardinian välissä Tyrrhenanmerellä on kiertovirtaus myös vastapäivään.

Tämä ei kuitenkaan tarkoita, etteikö **meriveden korkeus** vaihtelisi vuorokauden aikoina. Esim. Adrianmerellä, joka on tavallaan "suljettu lahti", on selvästi havaittavissa semi-diurnalinen vuorovesi; vuorokauden aikana toistuu tasaisesti korkea korkean veden ja matalampi korkean veden aika alavesien välissä. Täyden kuun ja pimeän kuun aikana veden korkeuden vaihtelu on lähes jopa puoli metriä. Purjehduksellisesti tämä ei vaikuta esim. reittisuunnitteluun, mutta vedenkorkeuden muutokset voi havaita hyvinkin selvästi satamissa.

Korkea- matalapaineen vaikutus meriveden korkeuteen on havaittavissa sekkin Välimerellä samalla tavalla kuin kotoisilla vesillä. Korkea ilmanpaine painaa vedenpintaa alaspäin ja matalapaineella se kohoaa. Yhden millibaarin paine-ero vastaa suunnilleen yhtä senttimetriä vedenkorkeudessa. Normaali ilmanpaineen vaihtelu voi siten aiheuttaa useiden kymmenien senttimetrin vedenkorkeusvaihtelun.

Välimerelläkin meriveden korkeuteen vaikuttava tekijä on **tuulten aikaan samaa vesien pakkautuminen**. Iltapäivällä satamaan tultaessa lankoki asettuu vaakasuoraan ja illalla ravintolasta palatessa onkin veneeseen mentäessä edessä jyrkkä alamäki. Ja voi olla varma, että peräköydet ja mooring line ovat piukkoina. Tähän veden korkeuden vaihteluun vaikuttaa merkittävästi tuulet, jotka saavat päivän aikaan vesimassat pakkautumaan mataliin lahtiin ja mm. satama-altaisiin. Tuulen tyyntyessä "meri vetäytyy takaisin" ja samalla veden korkeus laskee.

Adrianmerellä kaakon tuuli jugo tai sirocco saa aikaa vesien pakkautumisen "luoteispohjukkaan" ja tuulen lakattua "paluuvirtaus" on havaittavissa vedenkorkeuden muutoksena. Tämä ilmiöhän on tuttu myös esim. Suomenlahdelta, missä pitkään voimakkaana jatkunut etelä/lounaistuuli nostaa meriveden korkeutta ja vastaavasti pohjoinen tuuli saa rantaviivan muuttumaan niin että esim. Lauttasaaressa pääsee kävelemään Vattuniemen kärjestä sadan metrin matkan kuivin jaloin Sisä-Hattuun.