

Koottuja ohjeita Välimeren purjehtijoille ja purjehduskurssilaisille

Yleistä

Nämä ohjeet on koottu vuosien varrella erilaisten sattumien summana. Teille ei toivottavasti tapahdu yhden viikon aikana kaikkea, mihin me olemme varautuneet kymmenien purjehdusviikkojen kokemuksella. Ongelmien välttämiseksi kannattaa lukea lista läpi ja miettiä, mitä voitte ennakoida siten, että ehkäisette ongelman syntyvän. Hyvää lomaa!

Tyypillinen päiväohjelma

| | | |
|-------|--|--|
| 08-09 | Herätys Aamupala | Yksi hyttikunta valmistaa aamupalan veneessä tai aamupala syödään ravintolassa Ravintolan aamupala saattaa olla odotettua niukempi ja kalliimpi, sisältö ja hinta kannattaa neuvotella ennen valintaa |
| 09-10 | Ostokset ja venehuolto | Tarvikkeiden täydennys (ruoka, juoma,...), leipä hankittava jo ennen aamupalaa Vesitankkien täydennys, roskien vienti jne. |
| 10-11 | Merelle | |
| 11-14 | Aamupäivän purjehdus | Hedelmiä, vettä, virvokkeita, suolaista naposteltavaa, suklaata, makeisia yms. |
| 14-15 | Ankkurointi | Lounas & uinti tai lounas purjehduksen aikana: mahd. pasta, ruokaisa salaatti, leipä, viini |
| 15-18 | Iltapäivän purjehdus | Päiväkahvi, keksejä, hedelmiä, vettä, virvokkeita, suolaista naposteltavaa, suklaata, makeisia yms. |
| 17-18 | Satamaan | Ankkurointi, kiinnittyminen laituriin, venehuoltoa, uinti, henkilökohtaista huoltoa Päivän fiilikset, valmistautuminen päivälliseen Suolaista naposteltavaa ja viiniä |
| 20-22 | Päivällinen ravintolassa (poikkeustapauksessa veneessä) Iltaohjelmaa Yöpyminen | |

Tankkivesi

Veneen tankkivesi ei ole sellaisenaan juomakelpoista. Vaikka paikalliset asukkaat joisivatkin samaa vettä mitä tankkiin laitetaan, niin tankkiveden juomista kannattaa välttää sillä suomalainen vatsa ei ehdi tottua viikossa paikalliseen bakteerikantaan.

Vesitankkeja on useimmiten kaksi, toinen keulassa ja toinen perässä. Kannattaa pitää toinen tankki käytössä ja tyhjäksi asti, niin tietää, kun on enää toinen tankillinen käytössä. Jos vesipumppu jää hurisemaan, on tankki tyhjä. Toisen tankin tyhjennyttyä vaihdetaan toinen tankki käyttöön erillisellä palloventtiilillä (sijaitsee esim. WC-lavuaarin kaapissa tai seinäkaapissa).

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, mistä saa vettä, kannattaa tankata, koska ei voi tietää koska saa seuraavan kerran vettä. 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) ja septitankin huuhteluputken korkki. 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.

Juomavesi

Juotavaksi kannattaa käyttää vain pullovetä. Pullovetä voi käyttää myös hampaiden pesemiseen ja salaattitarpeiden viimeiseen huuhteluun. Kahvin voi keittää tankkiveteen, veden on kiehattava, mutta vettä ei tarvitse keittää.

Ylhäällä pidetään aina juotavaa, jos siellä on sopiva laatikko. 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.

Biofilus, Idoform tms. maitohappobakteerivalmiste on ihan hyvä vatsavaivojen estolääkkeeksi Immodium tai Tannopon ovat hyviä lääkkeitä todellisiin vatsavaivoihin (ripuliin). Yleensä vatsavaivat ovat merkki liian vähäisestä juomisesta. Samoin ns. suonen veto eli lihaskramppi kertoo nesteen puutteesta. Nesteen kulutus 20 °C lämpötilassa on vähintään 2l/pvä, 40 °C lämpötilassa 4-5l/pvä. Jos ei koe päivän mittaan tarvetta käydä vessassa tai jos virtsan väri on kovin keltaista, on juonut liian vähän. Kahvi ja olut ovat diureettisia eli ne poistavat nestettä. Korvaavan veden saamiseksi pitäisi kahvin ja oluen seuraksi juoda vähintään nautittua nestemäärä vastaava määrä pelkää vettä. Sokeripitoiset juomat ovat OK energian tankkaamiseen, mutta vettä tulisi juoda lisäksi vähintään sama määrä, sillä sokerin polttaminen kuluttaa vettä. Alkoholien polttaminen vaatii vähintään kaksinkertaisen määrän vettä, joten illalla kannattaa juoda viimeiseksi iso kulaus vettä.

Jäät

Veneen kylmäboksin lohkarjät usein ns. kemiallista jäätä, jota ei tulisi nauttia esim. drinkeissä. Ravintoloissa drinkkien jäät pääsääntöisesti OK. Herkkävatsaiset jättävät usein nekin nauttimatta.

Oluet ja virvokkeet

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

Urheilujuoma

Jotkut vannovat urheilujuoman (esim. Isotonic) krampeilta vapauttavaan ja turvotusta poistavaan vaikutukseen. Juoman voi kuljettaa jauheena Suomesta.

Ostokset

Veneessä on tyypillisesti pari rullaa WC -paperia ja pari roskapussia, kun te saatte veneen. Vene on siis käytännössä tyhjä. Tämän ohjeistuksen liitteenä on ostoslista, josta voi saada hieman ideoita hankittavista tarvikkeista, ruoka-aineista yms.

Ensimmäisestä satamasta kannattaa hankkia suurimmat ostokset ja sen jälkeen täydentää esim. tuoreet vihannekset, hedelmät, leipä, juomia jne. Jotkut kaupat toimittavat tavarat veneelle pyydettyä. Tsuppari yleensä odottaa vaivan palkaksi pientä tippiä.

Kun tavarat saadaan veneelle, ne kannattaa purkaa laatikoista sitloodassa tai laiturilla eikä tuoda pahvilaatikoita salonkiin. Pahvilaatikoihin on voinut piiloutua torakoita tai muita ötököitä, joiden metsästäminen esim. pilssistä on haastava harrastus, joka voi kestää koko viikon.

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

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

Ylijäämävarasto

Jos viikon jälkeen yli jääneet tavarat jättää veneeseen, veneen siivoajat vievät 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 te jätätte veneen. Tavarat pakataan pahvilaatikkoon tai jätessäkiin ja vuokraaja toimittaa ne eteenpäin. Luonnollista on, että seuraava venekunta saa tavarat korvauksetta.

Kylmäboksi (jääkaappi)

Kylmäboksiin kannattaa hankkia lähtösatamassa iso jäälohkare (ei pieniä jääkuutioita). Isosta jäälohkareesta saa paljon enemmän jäähdystehoja kuin pienistä jääkuutiopusseista. Paljaiden lohkaroiden sijaan on saatavilla myös jääpusseja, joista vesi ei sulaessaan jää lillumaan kylmäboksiin (jos pussit pysyvät ehjänä). Jää laitetaan boxiin alimmaiseksi ja tavarat ladotaan jään päälle.

Jäätä lisätään tarvittaessa ja jos sitä matkan varrelta löytyy. Matkan aikana jäätä tarvinnee täydentää kerran tai kaksi. Kylmäboksin koneellinen jäähdytys laitetaan käyntiin aina, kun moottori käy. Muuna aikana jäähdytystä ei välttämättä kannata käyttää (riippuu akkujen kapasiteetista). Kun saa maasähköä, voi jääkaappi olla jäähdyttämässä. Jääkaappiin kertyvä vesi on poistettava aika-ajoin. Saksalaisissa veneissä kylmäboksissa ei useimmiten ole vedenpoistopumppua, ranskalaisissa veneissä useimmiten on. Leikkaamalla tyhjästä vesipullosta pois pohjan saa helposti rakennettua äyskärin, jolla voi lippoa veden lavuaariin.

Sijoitettaessa tavaroita jääkaappiin kannattaa laittaa jääkaapin yläosaan (koreihin) sellaiset tavarat, jotka eivät saa kastua. Maito yms. -purkkien sulkeminen tiiviisti on välttämätöntä tai kohta kaikki tavarat ovat maidossa. Minigrip pussit ovat hyviä esim. leikkeleiden säilömiseen. Niitä kannattaa ottaa mukaan jo Suomesta.

Kaasu ja hella

Veneessä on kaasuhella, kaasupullo on tyypillisesti veneen perässä. Pullon päällä on hana, joka voi olla suljettuna, kun vene luovutetaan vuokraajalle. Veneessä on useimmiten myös varapullo. Tarkista, esim. hölskyttämällä pulloa, että varapullossa on kaasua. Pulloa vaihtaessa pullon sovittaminen kaappiinsa voi vaatia akrobatiaa.

Päähana on jossain keittiön kaapissa. Päähana avataan, kun kaasua tarvitaan, ja suljetaan, kun kaasua ei enää tarvita. Kierrettävän hanan sijasta päähana voi olla kaksiasentoinen palloventtiili. Kun vivun suunta on letkun suuntainen, hana on auki ja kun vipu on poikittain, niin hana on kiinni.

Kaasuhellan sytyttäminen on opittavissa oleva operaatio: hellassa on liekinvarmistin, joka lämmitetään pitämällä liekinsäädintä pohjaan painettuna noin 15 sekuntia. Tulitikuilla sytyttäessä kokematon polttaa yleensä näppinsä, joten ”pitkäpiippuinen” kaasusytytin on kannattava investointi; edellinen vuokraaja on voinut sellaisen jättääkin veneeseen. Joskus hellan liekinhajottimet ovat niin ruosteessa, että liekki ei pala kunnolla. Liekinhajottimen avaaminen ja moskien putsaminen rei’istä auttaa vaivaan kummasti. Kaasuhellan liekin sammuminen ei ole katastrofi. Liekinvarmistin katkaisee kaasun tulon, jos liekki pääsee sammumaan.

Keittiön avattavat ikkunat kannattaa pitää kiinni, kun liedellä on tuli. Tuuli sammuttaa liekin melko helposti.

Veneen hellan saa keinumaan avaamalla lukitustapin. Hellatyyppistä riippuen lukitustappi voi olla hellan etureunan yläosassa tai alaosassa. Lukkoa kannattaa käyttää siten, että se keinuu, kun kokataan merellä ja satamassa kokattaessa keinunta on lukittuna. Huom! hellan alla ja takana olevat esineet (esim. kattilan kansi) voivat estää keinumisen ja tällöin veneen keinuessa esim. kattila voi keikata hellalta turkille. Uunin luukun avaaminen silloin, kun hella on keinumassa voi saada hellan epätasapainoon siten, että hellalla oleva kattila keikkaa. Kun kulussa hellalla keitetään jotain, niin kattiloiden ja pannujen ”sitomiseen” käytettävät raudat on syytä olla käytössä.

Hellalla keitettäessä tai paistettaessa on noudatettava aina varovaisuutta. Keittiötä ei turhaan mainosteta veneen vaarallisimmaksi paikaksi.

Kahvin suodattaminen

Kahvikannu tai termoskannu, jonka päällä on kahvinsuodatin, on erittäin epävakaata yhdistelmä. Veneen keinahtaessa kahvinsuodatin voi päätyä turkille tai pöydälle levittäen kuumaa vettä ja kahvisakkaa ympäristöön ja lähellä olevien päälle. Kahvisuodatinta ei saa jättää vartiomatta.

Ns. pressopannut (kahvikannu, jossa on suodatin) ovat varsin käytännöllisiä. Kokematon käyttäjä voi kuitenkin kastella itsensä ja ympäristön painaessaan suodatinta alas.

Lääkkeet

Jotkut meritautilääkkeet herkistävät valolle, eli iho palaa huomattavasti helpommin, jos on käyttänyt k.o. lääkkeitä. Lääkkeen ohjeessa kerrotaan sen sivuvaikutukset. Henkilökohtaisista lääkkeistä kannattaa varmistaa myös niiden säilyvyys jopa +40 °C lämpötilassa. Jos lääkkeet eivät kestä huoneenlämpöä korkeampaa lämpötilaa, niin ne tulee säilyttää veneen jääkaapissa tai muualla riittävän varjoisassa ja viileässä paikassa.

Meritautilääkkeistä Skopoderm (reseptilääke) on yksi parhaista. Ohje lääkkeen hankkimiseksi kannattaa kertoa miehistölle hyvissä ajoin ennen reissua.

Suun kautta nautittavat pahoinvointilääkkeet on otettava riittävän aikaisin ennen merelle lähtöä, jotta ne lääkeaine ehtii vaikuttaa. Muussa tapauksessa ne tulevat pois ensimmäisen "lähetyksen" mukana eikä uutta pilleriä kannata enää ottaa.

Meri ja aurinko, purjehtiminen ja veneen keinuminen, sekä maissa pöly ja siitepöly yms. saattavat altistaa voimakkaammin yliherkkyyksille kuin Suomessa. Kannattaa varata lääkkeitä riittävästi mukaan.

Veneapteekki

Veneessä on minimivarusteltu veneapteekki. Venekunnan kannattaa ottaa mukaan ainakin yksi venekäyttöön suunniteltu minikokoinen EA-laukku, jossa on laastaria, sidetarpeita, haavanpuhdistusainetta, haavanhoitoainetta (Pantyson tai Bepanten), kylmäpakkaus ja idealsidettä tjms.

Sairaudet, uimataito

Sellaiset sairaudet tms., jotka rajoittavat osallistumista, pitää kertoa kipparille, ne voi toki kertoa henkilökohtaisesti.

Sellaiset ruoka-allergiat, jotka vaikuttavat veneen ruokalistaan, pitää kertoa yleisesti. Useimmiten buffet -tyyppinen lounas ratkaisee ruoka-aineallergiat, kukin valitsee itselleen ne ainekset, mitä haluaa tai pystyy syömään.

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 järvivesi, joten uiminen Välimeressä on paljon helpompaa. Välimeressä pystyy jopa kellumaan X-asennossa.

Taskulamppu & comfort light

Päivälliselle lähtiessä kannattaa ottaa mukaan pieni taskulamppu. Sataman, kylän tai ravintolan valot sammuvat paljon useammin, kuin mihin on Suomessa totunut. Paluu veneelle on huomattavasti helpompaa taskulampun kanssa. Veneen sitloodassa on usein valo, jonka voi jättää palamaan. Veneessä saattaa olla sisällä "comfort light" -nimisellä kytkimellä kytkettävissä oleva valo, joka valaisee himmeällä valolla turkkia.

Tuulipussi (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.

Matkavakuutus

Kaikilla olisi hyvä olla voimassa matkavakuutus. Purjehdusta ei koeta sellaiseksi extreme - harrastukseksi, että siitä pitäisi erikseen mainita matkavakuutuksessa. Matkavakuutus pitää ottaa jo Suomessa.

Takuumaksu

Venevuokraaja 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. Muussa tapauksessa vuokraaja vähentää takuumaksusta kuluja sen mukaan kuin vahinkoja tms. on tapahtunut.

Veneen vakuutus

Vuokraamo on vakuuttanut veneen. Vahingoilla on omavastuu, jonka määrä riippuu venevuokraamosta ja vakuutusyhtiöstä. Jotkut varustamot tarjoavat mahdollisuuden omavastuun poistoon tai alennettuun omavastuuseen. Omavastuun poisto tai sen alennus maksaa tyypillisesti 100-200€. Kun omavastuu on alennettu tai poistettu, veneen vuokraaja joutuu maksamaan alennetun omavastuusuuden verran tai ei joudu maksamaan omavastuuta ollenkaan, jos vuokraajalla on tapahtunut vahinko, jonka korvaus menee vakuutusyhtiölle. Omavastuun poistosta koituvaa maksua vuokraamo ei palauta vaikka vahinkoa ei olisi sattunutkaan.

Aurinkovoiteet

Aurinkovoiteissa pitää käyttää riittävän suurta suojakerrointa. Vesi heijastaa säteilyn siten, että säteilyn vaikutus on vähintään kaksinkertainen. Yleinen ohje on, että auringossa palaa ja varjossa ruskettuu. Jos käy uimassa, tulee voidetta lisätä. Muutenkin voidetta pitäisi lisätä useamman kerran päivässä. Alkuvuikosta tarvitaan suurempi suojakerroin (>20), loppuvuikosta pärjää pienemmälläkin (4-10). Jos jollain toisella alkaa iho punottaa, niin siitä kannattaa sanoa punoittavalle. Selän rasvaaminen on haastava operaatio. Naapuri auttaa rasvaamisessa tarvittaessa. Keskipäivällä kannattaa käyttää pitkähihaista paitaa, jos käsivarsien iho punottaa. Niska palaa helposti normaalin T-paidan kanssa, kauluksellinen T-paita suojaa niskaa.

Lakki, aurinkolasit

Lakkia ja aurinkolaseja kannattaa käyttää päivällä merellä. Lakki suojaa auringonpistokselta ja aurinkolasit häikäisyltä. Lakkiin ja lasihin tarvitaan jokin kiinnitys (naru niskan taakse), ettei tuulenpuuska vie lakkia tai lasia mennessään.

Hyttysset ja muut ötökät

Maissa voi olla hyttysiä, 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, niin "piston jälkeen" tahna voi auttaa kutinaan. Zyrteckiä 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, niin lääkärin määräämä antibioottikuuri voi olla tarpeen.

Ampiaiset

Joissain luonnonsatamissa on ampiaisia (esim. Turkki, Cold Water bay), jotka tulevat hakemaan makeaa vettä tai jotain makeaa (hunaja, limu, olut, hedelmät jne.). Limu/oluttölkistä voi juoman mukana tulla suuhun myös kiukkuinen ampiaisen.

WC

Veneen WC:n käyttö neuvotaan ”kädestä pitäen”, jos se on tarpeen.

WC:ssä istutaan, myös miehet istuvat. WC:ssä asioinnin jälkeen alapää pestään suihkulla, kuivataan WC-paperilla, laitetaan paperi roskikseen, ja pestään kädet. Näin WC-paperit eivät jää haisevina roskikseen.

Veneessä on yleensä jätevesitankki eli septi. Kreikassakin septitankit ovat yleistyneet uuden kaluston myötä. Tankin koko on hyvin rajallinen (esim. 80 litraa). WC-pytyyn ei saa laittaa paperia tai mitään muuta ”mitä ei ole syöty/juotu”, koska kaikki muu materia tukkii järjestelmän.

Satamissa ollessa pyritään käyttämään maavessaa (ravintolat, venesataman palvelut), jos suinkin mahdollista. Vielä tärkeämpää on maavessan käyttö, jos veneessä ei ole septiä. Satamassa septin tyhjentäminen tai WC:n tyhjentäminen mereen voi tulla kalliiksi. Varmistakaa ennen satamaan menoa, että septitankin tyhjennysventtiili 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, niin pumppu ”potkii” takaisin. Samoin pumppu potkii, jos korvausilman / huohotusputken letkuun on kulkeutunut tukos. Silloin septiä ei voi käyttää.

Septeissä ei useimmiten ole erillistä poistopumppua, vaan WC:n kaapissa oleva hana avataan ja tyhjennys tapahtuu ”vapaalla pudotuksella”. Septi tyhjenetään mereen, kun ollaan riittävän kaukana rannasta. Viimeistään ennen luovutussatamaan saapumista kannattaa septi huudella moneen kertaan (WC:n pumpulla pumpataan vettä septiin), jotta se on varmasti tyhjä. Joissakin paikoissa on tapana testata, että septi on tyhjä aukaisemalla poistovenntiili. Jos silloin mereen lorahtaa muuta kuin vettä, niin aletaan kirjoittaa laskua. Tukkeutuneen septin aukaisusta peritään myös erillinen korvaus (vähennetään takuumaksusta).

Suihku, saippuan ja shampoon käyttö satamissa

WC:ssä suihkun saa useimmiten esiin vetämällä lavuaarin hanan irti holkistaan. Hanan päällä on painike, josta veden saa joko suihku- tai hanamoodiin.

Suihku pyritään ottamaan ennen satamaa, koska saippuan ja shampoon laskeminen satamaltaaseen ei ole kovin mukavaa ja siitä voi jopa saada sakot. Veneessä vettä ”pitää säästää”. Erityisesti suihkussa käydessä tulee muistaa millainen on ”merimiehen suihku”, vettä valutetaan vain tarvittaessa, eikä koko ajan, kun ollaan suihkussa. Lämmintä vettä tulee, kun kone on käynyt, mutta se ei välttämättä riitä kaikille, jos ensimmäiset suihkuttelevat pitkään.

Suihkut toimivat samalla painevedellä, kuin muutkin vesipisteet, painevesipumppu on kytkettävä ennen kuin menee suihkuun. Suihkuissa on tyhjennyspumput, joihin tulee virta, kun pumput on kytketty käyttöön päätaululla olevasta kytkimestä. Pumpun kytkintä on painettava koko ajan, kun haluaa pumpun imevän veden pois lattiakaivon kautta.

Joskus suihku ei anna vettä. Useimmiten (veden loppumisen lisäksi) syynä on se, että suihkuletku on jostain kohtaa tiukalla mutkalla. Perätason suihkun letku pitää pahimmassa tapauksessa käydä oikaisemassa ”ruorikonehuoneessa”. WC:den suihkuletkut ovat lavuaarikaapissa.

Suihkun lattiakaivon tyhjennyspumppussa on usein suodatin. Se saattaa mennä tukkoon paperista, roskista tai hiuksista, saippuasta ja shampoosta. Suodattimen pystyy puhdistamaan ja huuhtelevan kuumalla vedellä, niin saippua sulaa.

Huom! Lämmin vesi voi olla erittäin kuumaa, varsinkin jos veneessä on boileri, jota voi lämmittää myös maasähköllä.

Rannassa on useissa paikoissa joko maksullinen suihku tai suihku sisältyy satamamaksuun.

Veneen WC:stä yksi (sellainen, jossa ei ole septitankkia) kannattaa varata suihkukäyttöön. Septitankillinen WC on vain WC:nä, tällöin WC:ssä on mukavampi käydä, kun koko WC ei ole aivan märkä.

Kengät

Kengät, joilla kuljetaan maissa, jätetään sitloodaan, jottei sisälle kulkeudu hiekkaa yms. likaa. Maissa ollessa sisälle ei mennä kengissä. Lähdön jälkeen kenkiä voi pestä. 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. Salihanskoja, pyöräilyhanskoja tai nypyhanskoja voi käyttää, mutta ne kuluvat nopeammin käyttökelvottomiksi.

Kunnon työrukkaset, vaikkapa kumipinnoitteiset ovat ankkuripelillä tai mooring-line'ä käsiteltäessä hyvä lisä käsien suojaamiseksi.

Pyyhkeet, uima-asut jne.

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.

Yhteiset ja omat tavarat

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

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 lytistyä ja puristaa sormeja todella kipeästi, jos se jää puristuksiin johonkin. Kalleimmat korunsa voi huolettaa jättää kotiin.

Veneen lukitseminen

Vene lukitaan aina, kun vene jää tyhjilleen. Avain on pääsääntöisesti kipparilla. Vene ei ole kassakaappi. Arvokkaimmat tavarat, rahat ja luottokortit sekä passi on joko piilotettava hyvin tai kuljetettava mukana.

Luukut ja venttiilit

Jokainen huolehtii oman kabiininsa luukuista. Kun vene lukitaan, kaikki sellaiset luukut, joista mahtuu ihminen sisään, tulee lukita. Luukun voi lukita myös raolleen tuuletusasentoon. Tosin 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. Muut miehistön jäsenet saattavat siksi käydä kabiineissanne.

Kun lähdetään merelle, luukkuja voi tilanteen mukaan sulkea. Tärkeimpiä ovat sellaiset luukut, joista voi tulla vettä sisään, joihin jokin köysi voi takertua, joista voi pudota alas ja joihin voi kompastua. Lähdön jälkeen, jos näyttää siltä, että on tyyntä 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, niin kaikki luukut kannattaa sulkea.

Läpiviennit

Lavuaarien ja WC:n läpiviennit kannattaa sulkea kovemmallalla kelillä. Aalto voi lyödä lavuaarista sisään. Läpivientien sulkemisesta voi olla ohjeita teipattuna esim. WC:n seinään tai WC:n kaapin oven sisäpuolelle.

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, niin seurauksena on aina valtava meteli ja sotkun siivous.

Hyttien ovet pidetään joko lukittuna auki tai kiinni, WC:den ovet lukittuna kiinni. Jos oven jättää auki, se paukahtaa jossain vaiheessa kiinni ja oven lukko voi rikkoutua.

Lähtö merelle

Merelle lähdettäessä vene varustetaan aina siten, kuin oltaisiin lähdössä myrskyyn. Kaikki tavarat pitää laittaa paikoilleen, mikään ei saa pudota. Yhteysaluksen aallot voivat voimallaan ja jyrkkyydellään vastata pientä myrskyä. Jokainen vastaa tavaroista omassa kabiinissaan. Försti vastaa tavaroiden järjestyksestä yleisissä tiloissa: salonki, kabyysi, WC:t jne.

Försti toimittaa merenkulussa tarvittavat varusteet kannelle: kartta, satamakirja, kiikarit, GPS, vinssikammet, ankkurivinssin kaukosäädin jne. ja kytkee päätaulusta tarvittavat sähkölaitteet päälle sekä tarpeettomat sähkölaitteet pois päältä.

Ankkurin nostossa voi tulla ongelmia. Ahtaat satamat, toiset ankkurit ja pohjan muodot voivat tuottaa ongelmia. Ankkuri voi takertua eikä lähde irti. Aina tulee olla valmistautuneena siihen, että lähtö ei sujukaan niin kuin suunnitellaan. Irroittelussa voi kulua helposti tunti.

Kiinnittyminen laituriin

Välimeren kiinnitys tarkoittaa sitä, että vene kiinnitetään keula ankkuriin tai kiinnitysköyteen (mooring line) ja perä laituriin. Hyvin harvoin on tilaa niin paljon, että voi kiinnittyä laituriin kyljittäin. Kiinnityksessä tulee erityisesti varoa laitureita, joiden kohdalla on liian matalaa. Peräsin on veneen arimpia paikkoja, sitä ei kannata kolhaista matalaan rantaan. Satamakirjoissa on hyvät kuvat satamista ja niissä on selvitettynä veden syvyys satama-alueella.

Satamissa on usein laitureita, jotka on varattu vain yhteisaluskäyttöön. Näihin saattaa tulla yhteysaluksia yölläkin, joten laitureihin ei kannata kiinnittyä pysyvästi.

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. Jos mahdollista, niin on ystävällistä kysyä lupa kiinnittymiseen. Kylkikiinnityksessä kannattaa käyttää keulan viistoköyttä (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 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 sitloodaan hyppimällä. Hyvän tavan mukaisesti laiturilla kulkiessa ja veneiden kautta kulkiessa ei kurkita hytteihin.

Ankkurin lasku

Ankkurin voi laskea vapaasti pudottaen tai sähköllä mm. tilanteesta ja pohjan syvyydestä riippuen. Kettinkiä tarvitaan n. 5 X veden syvyys. Mitä enemmän on laskenut kettinkiä, sen parempi on pito. Siksi kannattaa laskea ankkurikettinkiä aina yli minimin.

Ankkurin nosto

Ankkurin nostossa pitää aina olla kone käynnissä ja koneessa sopivasti kierroksia (~1500rpm), siten, että vaihde on vapaalla. Ankkurivinssillä on turvallisuusyryistä aina kaksi ihmistä, toinen kelaat kettinkiä ja heittää sitä niin, ettei ankkuriboksiin muodostu ketjukekoa, toinen painaa kaukosäätimen nappia sekä katselee ja kuuntelee perästä tulevia käskyjä. Jos on ongelmia, nosto seis heti ja ilmoitus perään. Ankkuri kannattaa köyttää kiinni noston jälkeen, niin se ei pääse irti keulan jysähtäessä aaltoon.

Mikäli ankkuri jumiutuu pohjaan eikä toisen veneen ankkurikettinkiin (katso 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 ankkurin perille asti telineeseensä sähköllä. Ankkurivinssin sulakkeen paikka kannattaa selvittää jo lähtösatamassa.

Rutiini ankkurin nostamiseen

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

- kone käyntiin, kierrokset vaihde vapaalla n. 1500rpm
- perä irti, tässä vaiheessa ankkuriketjun paino lähtee vetämään venettä eteenpäin
- ankkuri ylös, ankkurivinssi kelaat kettinkiä ja samalla vetää venettä kohti ankkuria
- kettinkiä heitetään ankkurikettinkiboksiin 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 liikuu eteenpäin ja ankkurikettinki nousee taas helpommin
- ruorilla ohjataan venettä siihen suuntaan, mihin keulassa oleva nappitoimihenkilö näyttää
- ainoastaan poikkeustapauksissa (kova vasta-aalto tai vastatuuli) käytä konetta hetkellisesti pienillä kierroksilla vaihde eteenpäin, tämän jälkeen kierrokset vapaalla n. 1500rpm
- keulasta ilmoitetaan milloin ankkuri on pinnassa, vasta tällöin kierrokset pois ja vaihde eteenpäin, kaasua 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 köytetään kiinni

Huom!

- kone työntää tyhjäkäynnilläkin venettä nopeammin eteenpäin kuin mitä ankkurivinssi ehtii kelaamaan kettinkiä, siksi ei kannata ajaa koneella eteenpäin, kun nostaa ankkuria
- vene liikkuu rauhallisemmin, kun venettä ei ajeta koneella eteenpäin ja nopeus on pienempi
- ankkurivinssi saa lisää tehoa, kun kone käy kunnon kierroksilla, laturin tuottama sähkö näkyy sekä korkeampana jännitteenä, että suurempana käytettävissä olevana virtana
- näin toimiessa ei aja ankkurin yli siten, että ketju jää pohjan alle tai että ankkuri raahautuu perässä

Ankkurit ristissä

Jos ankkurinne 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. Käyden pujottaminen toisen veneen ankkurikettingin alle tehdään esim. pooshaalla kalastamalla. Kukaan ei saa mennä ankkurin tai kettingin alle. Kun köysi on saatu toisen veneen ankkurikettingin alle, niin lasketaan oma ankkuri ja selvitetään sotku. Sotkun selvittyä nostetaan oma ankkuri. Lopuksi vapautetaan toisen veneen ankkuriketju päästämällä köysi pois knaapilta (paalusolmu pidetään edelleen kiinni).

Jos oma ankkurikettinki on toisen veneen ankkurikettingin päällä, niin toisen veneen ankkuriin kohdistuvaa painetta voi helpottaa laittamalla koneen käyntiin ja vaihteen tyhjäkäynnillä eteen. Ruorin tulee olla suorassa. Tällöin voi päästää omaan ankkurikettinkiin löysää. Kun toinen vene on saanut ankkurinsa vapaaksi ja laskenut teidän ankkurikettinkinne, niin kannattaa hieman kiristää oman ankkurin kettinkiä, tällöin näkee myös, että oma ankkuri pitää.

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 koilattuna, jotta ne eivät ole tiellä rantautuessa. Työnjako tehdään selväksi jo valmistautuessa, lepuuttimet (fendarit) ja peräköydet laitetaan ajoissa paikalleen, sekä ankkuri että mooring line -valmius laitetaan kannelle, peruutusharjoitukset tehdään ennen satamaa.

Rantautuessa annettavat selkeät käskyt ”kuka-mitä-milloin” helpottavat miehistön toimintaa. Mikäli rantautuessa ajautuu epäedulliseen asemaan, ei kannata yrittää korjata väkisin vaan kannattaa 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 sivutuulella tai suoraan edestä tulevassa tuulella 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 ankkurointi uudelleen.

Rannalla on usein joku ottamassa vastaan peräköysiä. Jos kiinnittyy ravintolan laituriin, niin on velvoitettu syömään ko. ravintolassa. Muuten yöpyminen voi maksaa saman verran kuin ravintolalasku maksaisi muutenkin. Peräköydet tyyppillisesti vedetään laiturin lenkistä läpi ja köyden molemmat päät on veneessä.

Mooring line

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 line'n kettingin taakse. Kiinnityttäessä laiturista etsitään kohta, jossa on vapaa mooring line. Yleensä joku rantapoika on heiluttelemassa ja ohjaamassa venettä oikeaan paikkaan.

Peruutettaessa kohti laituria, laituripoika vetää ohjausköyden piukkaan ja varsinainen kiinnitysköysi nousee pintaan. Tämä kiinnitysköysi poimitaan pooshaalla ja kiinnitetään keulaknaapiin. Jos on tyyntä, keulan kiinnitysköyden, mooring line'n kanssa ei ole mitään kiirettä. Kun köysi on saatu ylös, se viedään keulaan ja laitetaan kulkemaan knaapin kärjen alta. Peräköydet voi kiinnittää sopivalle etäisyydelle kaikessa rauhassa ja vasta sitten kiristetään ja kiinnitetään keula. Sivutuulella mooring line'n kanssa pitää toimia selvästi ripeämmin, ettei vene ehdi ajautumaan poikittain.

Venettä vedetään mooring line'lla pois päin laiturista. Tuulisissa satamissa on mahdollista kiristää mooring line siten, että jättää perään esim. metri ylimääräistä tyhjää ja kiristää mooring line'n vedättämällä venettä pakilla kohti laituria. Samanaikaisesti kiristetään peräköysiä ja varotaan, ettei mikään köysi pääse potkuriin. Peräköysiä voi myös kiristää genoan skuuttivinsseillä.

Lähdettäessä Mooring line heitetään pois päin veneestä ja odotetaan hetki, että köysi pääsee uppoamaan. Ohjausköyden pitää olla edelleen kiinni laiturissa. On varottava, että mooring line tai ohjausköysi ei jää potkuriin.

Kun on käsitellyt peräköysiä tai mooring linea kannattaa pestä kätensä (ja hanskansa) huolellisesti. Satamien vesi ja pohjassa olevat mömmöt voivat saada aikaan merkillisiä vatsatauteja.

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.

Uimatason portaat

Kokemuksen kautta, uimatason portaat ovat veneen toiseksi vaarallisin paikka. 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 ruuvien päät voivat olla esillä.

Kun aallokossa nousee uimaportaille, saattaa veneen pohjaan osuva aalto lyödä ison määrän vettä naamalle. Kurkkuun joutuessaan vesi saattaa tuottaa automaattisen oksennusreaktion.

Venehuolto

Välittömästi rantautumisen jälkeen ohjelmassa on venehuoltoa. Venehuoltotöihin kuuluu veden tankkaaminen, sähköjen kytkentä, veneessä olevien tavaroiden sijoittaminen paikoilleen, roskien poisvieminen, kannen siivoaminen, biminin virittäminen, kauppatäydennykset yms. Vasta venehuollon jälkeen on aikaa henkilökohtaiselle huollolle ja rentoutumiselle.

Hätäruori

Kannattaa tutkia hätäruorin kiinnittäminen ja käyttö jo silloin, kun tekee venetsekkiä. Jouduttaessa ajamaan hätäruorilla, on veneen vauhti (koneen kierrokset) sovitettava siten, että perämies jaksaa ohjata. Hätäruorilla 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 pinnalla.

Sähkö

Purjeverneessä sähköä on aina rajallisesti. Koneen tulisi käydä vähintään pari tuntia päivässä akkujen lataamiseksi. Maasähkö kannattaa kytkeä, jos sellainen on tarjolla. Aika usein sitä ei ole tarjolla. Valoja ei tulisi jättää palamaan. Hyttien valaisu katkaistaan päiväksi. Yöksi katkaistaan vesipumppu, jotta se ei turhaan pumppaa ja häiritse unta. Suihkujen pilssien tyhjennyspumppu on yleensä pois päältä, huomatkua kytkeä pilssipumppu, kun menette suihkuun.

Maasähköön kannattaa kytkeytyä aina, kun sellainen on tarjolla. Päätauluun syttyy merkkivalo, kun maasähkö on kytketty. Laiturin sähkötolpasta on voinut sulake laueta, jos merkkivalo ei syty. Maasähköllä voi lämmittää vettä, ladata akkuja ja jääkaappi voi olla päällä, kun maasähkö on kytkettynä.

Pelastusliivit ja turvalajajat

Veneessä on pelastusliivejä mallia "halko" jokaiselle veneellä olijalle. Turvalajajaita voi olla vähemmän, nykyään useimmiten kaikille. Lasten liivejä ei yleensä ole ollenkaan, mutta pieniä turvalajajaita saattaa olla. Jos haluaa käyttää liivejä purjehduksen aikana, niin omat liivit ja valjajat ovat varmasti mukavimmat kuin veneen liivit.

Liivejä ja valjaita kannattaa käyttää purjehdittaessa yöllä ja työskenneltäessä kannella kovassa kelissä.

Jos kuljettaa kaasutäyttyviä liivejä (paukkuliivit) lentokoneessa, tulee painepullo irrottaa liiveistä lennon ajaksi. Tällöin liivit voi kuljettaa normaalina matkatavarana ruumassa.

Bimini (aurinkokatos)

Kelistä riippuen pidetään bimini avattuna, jolloin sitloodassa on mukavampi istuskella. Biminiä pidetään auki myös purjehdittaessa. Viileämmällä säällä (kevät / syksy) voi biminin avata, niin aurinko pääsee lämmittämään. Biminiä avattaessa pitää usein päästää isopurjeen skuutti löysään ja siirtää isopurjeen puomi sivuun tai kiristää isopurjeen puomia dirkillä.

Ritinä

Yöllä veneen pohjan alta voi kuulua epämääräistä ritinää. Sen synnystä on monenlaisia teorioita, mm. lasikuituteoria, vuototeoria, kipinäteoria, tulipaloteoria, lämpölaajenemisteoria, staattisen sähkönteoria, kalateoria, raputeoria, ötökkäteoria jne. Raputeoria on tänä päivänä aika vahvasti kannatettu. Noista teorioista on kuitenkin poissuljettu vuoto, tulipalo ja sähkönteoria. Veneeseen ei siis vuoda vettä, missään ei ole kipinöivää liitosta, joka voisi aiheuttaa tulipalon jne. Voitte nukkua rauhallisesti vaikka hieman ritiseekin.

Venetsekki

Varustelistan läpikäynti huolellisesti heti, kun vene on saatu, auttaa ongelmissa. Kannattaa raportoida kaikista puutteista, vioista jne. On paljon halvempaa korjauttaa viat varustamon piikkiin kuin omaan piikkiin matkan jälkeen.

Rungossa olevat mahdolliset kolhut, naarmut tai isommat vahingot kannattaa ikuistaa digikameralla, niin venettä luovutettaessa ei tarvitse vakuutella kolhujen olevan vanhoja.

Konetta kannattaa käyttää venetsekin yhteydessä ja laittaa kierroksia vaihde vapaalla. Avaamalla konekopan voi nähdä mahdolliset vuodot jäähdytysjärjestelmässä.

Vetäkää purjeet ulos tai nostakaa purjeet ylös jo tsekatesa venettä. Näin pystytte jo lähtösatamassa raportoimaan mahdollisista purjevaurioista. Jos vika ei kuitenkaan estä purjehtimasta, niin merkitkää havaittu kohde tsekkauslistaan ao. kohtaan, niin se helpottaa paluupäivänä veneen luovutusta.

Tarkastakaa kaikki hyttien valot. Veneessä ei useimmiten ole varalamppuja.

Konetsekki ja koneen käyttö

Koneen yleiskunto kannattaa tarkastaa vähintään joka toinen päivä. Tarkastuskohteita ovat: jäähdytysveden määrä, merivesisuodattimen puhtaus, polttoaineen vedenerottimen puhtaus, öljyt, hihnan / hihnojen kireys ja koneen pilssin puhtaus.

Aina, kun kone käynnistetään, kannattaa vilkaista (tai kuunnella), että koneen pakoputkesta tulee vettä. Tällöin tietää, että koneen jäähdytysjärjestelmän merivesilauhdutusjärjestelmä toimii.

Kirjatkaa lähdössä ylös konetuntimittarin näyttämät konetunnit ja tarkistakaa polttoainemittarin näyttämä. Jos polttoaineen kulutus on yllättävän suuri, niin konetuntimittarin lukemasta voi olla hyötyä, kun keskusteleee vuokraajan kanssa kulutuksen syystä. Edellinen käyttäjä on voinut jättää tankin vajaaksi. Mittari voi näyttää täyttä vaikka tankki on jo 20-30l 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.

Koneella ei kannata ajaa täysillä kierroksilla. Viimeisen solmun tai vain puolen solmun tavoittelun seurauksena perä alkaa painua ja polttoaineen kulutus kasvaa. Kierroslukumittarissa on usein merkki (teippi) maksimikierroksille (esim. 2400/min). Vuokraaja myös kertoo mielellään, mikä on koneen kierrosluku ajettaessa matkavauhtia (cruising speed).

Kulkuvalot

Kulkuvalojen (sivuvalot, perävalo, mastovalot, ankkurivalot) toiminta kannattaa tarkistaa venetsekissä. Valoja käytetään varsin vähän, sillä veneillä purjehditaan enimmäkseen päivällä. Ankkurivalon toiminta on helpoin varmistaa siten, että kytkee valon päälle ja menee jonkin matkan mähän laiturille tarkastamaan kiikareilla, että ankkurivalot palaa.

Purjeet

Vuokraveneissä on tyypillisesti rullagenoa ja rullaiso. Purjeiden fallit (nostimet) ovat lukittuna mastolla. Niitä ei ole tarve käyttää purjehduksen aikana. Kumpikin purje on varsin pussikas, joten kannattaa aloittaa reivaaminen ajoissa.

Isopurjeen reivisysteemi ja reivin lukitus on hyvä opetella jo venetsekkivaiheessa.

Rullagenoaa ei kannata päästää vapaasti auki vaan jarruttaa avautumista sisäänvetäjällä. Rullan helat joutuvat kovalle rasitukselle, kun kovaa pyörivä rulla pysähtyy yht'äkkiä. Sisäänvetäjä jumittuu toisinaan avaamisvaiheessa rullalle siten, että sisäänvetäjää pitää käydä keulassa auttamassa ja ohjaamassa rullautumaan rullalle oikealla tavalla.

Preventteri

Avotuulilla, aallokossa tai kokemattoman ruorimiehen ajaessa venettä on syytä tukea isopurjeen puomia preventterillä. 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.

Työnjako

Kabiinikohtainen ”nakkilista” voi helpottaa rutiinistöiden jakamista. Merenkululliset työt voivat estää tekemästä listalla olevia töitä, joten joustavuutta tarvitaan. ”Kaikki tasoittuu kuitenkin aikanaan”, jokainen pääsee kokkaamaan, tiskaamaan jne.

Försti

Huolehtii kipparin kanssa veneen päivittäisen operoinnin. Kippari huolehtii reittisuunnittelusta ja opastaa reitin förstille, joka on navigaattorina. Försti käskyttää vendat ja muut operaatiot, kippari huolehtii, että homma hoituu. Kippari tai försti ei lukitaudu ruorin taakse vaan pikemminkin päinvastoin, he tekevät kaikkea muuta.

Muut tehtävät

Purjehduskursseilla tai matkapurjehduksilla jokaisen tulee pyrkiä itse huolehtimaan, että pääsevät toimimaan kaikissa tehtävissä. Näin viikko on monellakin tapaa mielenkiintoisempi. Näitä tehtäviä ovat veneen ohjaaminen ja peruuttaminen, purjeiden skuuttaus, purjeiden ”nosto” ja ”lasku”, rantautumismanöveerit, ankkurointi, peräköysien kiinnittäminen jne.

Kasööri

Venekassaa hoitaa yksi henkilö. Kannattaa pitää tilikirjaa vihossa ja kirjata kaikki menot ja tulot sinne joko paikallisessa valuutassa tai euroissa. Reissun aluksi jokainen tekee samansuuruisen talletuksen. Pääomaa korotetaan tarvittaessa. Jos yhteisesti sovitaan, niin kaikki laskut maksetaan venekassasta, myös illan ravintolalaskut. Jos joku kokee juoneensa/syöneensä selvästi kalliimmalla kuin muut, niin voi maksaa laskusta ylimääräisen osan.

Lokikirja

Lokikirja on mukava muisto matkasta. Kippari huolehtii yhdessä förstin kanssa, että kaikki tarvittavat tapahtumat tulevat kirjatuksi lokikirjaan.

Liikenne saaren tai niemen kärjessä

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 (esim. Turkki, Karaburun, niemenkärki Marmariksesta etelään). Hieman kauempana kärjestä on enemmän tilaa väistää.

Tuuliolosuhteiden erikoisuuksia

Mistral ja meltemi 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 rantaa jäähtyneenä. Tuulen voima voi olla yllättävänkin kova (esim. Kreikka, Kolpos Aetou, Ithakan Vathia lähestyttäessä).

Niemen kärjen takana voi tuulla eri suunnasta ja eri voimakkuudella kuin sillä puolella, missä olet itse (esim. Turkki, Fethiyeen lahden länsilaita, Kurtoglu 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, Disibilmez Br., Ekincik:ä 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, San Eufimias lähestyttäessä).

Lahdissa ja laaksoissa voi tuulla illalla ja läpi yön vaikka vallitseva tuuli merellä olisikin jo kokonaan lakannut (esim. Turkki, Ciftlick).

Ristiaallokko (Race)

Kun virta ja aallokko tulevat eri suunnasta tai kaksi virtaa törmää toisiinsa, muodostuu hyvinkin jyrkkä ristiaallokko. Tällaisia ristiaallokkoja voi olla myös paikoissa, missä aallokko heijastuu jyrkästä rannasta (Turkki, Disibilmez Br., Ekincik:ä idästä lähestyttäessä). Alueita kannattaa välttää. Kartassa tällainen on usein merkitty jyrkän aallokon kuvalla, sanalla "Race" tai aaltoviivanuolella, jonka yläpuolella on virran voimakkuus (esim. 1-2kn) (esim. Turkki, Ic Ada matkalla Kas:sta kohti Kekova roads'a).

Aaltojen tullessa matalaan veteen aallon muoto terävöityy

Kun iso aalto tulee matalampaan veteen (syvyys mataloituu kilometreistä satoihin metreihin), aallon muoto terävöityy. Tämä ilmiö näkyy mm. matkalla Kalkanista luoteeseen Kötü Br. – Catal Adalari välisellä alueella. Monet suosittelevatkin, että kun lähtee Kalkanista luoteeseen, kannattaa lähteä aamunkoitteessa, niin välttää jyrkän aallokon. Ajamalla riittävän kauas rannasta, pystyy myös välttämään jyrkän mainingin.

Vuorovesi

Välimerellä vuorovesi on karttatietojen perusteella maksimissaan ½ m. Vuorovesi nostaa kuitenkin veden pintaa niin paljon, että rantaan jätetty kumivene karkaa, ellei sitä ole sidottu kiinni (esim. Turkki, Cold water bay).

Satamakirjat

Satamakirjoja myy Suomessa esim. Troil Marin, Helsingin Lauttasaarella. Yrityksellä on myös internet -myynti. Kirjoja voi ostaa myös esim. Amazon.com:sta. Veneellä voi olla joko Imrayn satamakirja tai vastaava saksalainen satamakirja. Vuokraamot voivat kerätä satamakirjat pois veneestä, kun vene palaa satamaan. Varmista, että saat satamakirjan mukaasi ennen kuin lähdet merelle. Mikäli veneessä on saksalainen satamakirja, vuokraamosta voi saada viikoksi myös englantilaisen satamakirjan.

Kartat

Purjehdusalueen karttoja myy Suomessa Troil Marin, Helsingin Lauttasaarella. Yrityksellä on myös internet -myynti. Karttoja myydään myös Imray:n internet -kaupassa, Englannissa. Veneellä on purjehdusalueen kartat. Ne voivat olla joko Imrayn sinisävyiset kartat tai paikalliset kartat.

Kartan merkinnät

Kartoissa syvyys- ja korkeusmerkinnät voivat poiketa suomalaisten merikarttojen merkinnöistä. Kartan nimiötiedoissa on usein kerrottuna missä mitassa syvyydet (soundings) ovat. Vanhoissa kartoissa syvyydet voivat olla syleissä (fathom) ja jaloissa (feet). Yksi syli on 6 jalkaa eli n. 1,8m. Kun syvyydet ovat syleissä, merkintä 53 tai 53 tarkoittaa syvyydlukemaa 5 syliä, 3 jalkaa.

Kun syvyydet ovat metreissä, merkintä 53 tarkoittaa syvyydlukemaa 5,3 metriä.

Vaikka syvyydlukemat ovat metreissä, niin korkeustiedot voivat olla jaloissa. Tämäkin tieto löytyy kartan nimiötiedoista.

Karttakoordinaatit

Paikalliset merikartat voivat olla jossain muussa koordinaatistossa WGS 84. Kartan koordinaatisto kerrotaan kartassa. Suomessa, sinisissä merikartoissa, on käytössä WGS 84 koordinaatisto, joten oma GPS pitää melko varmasti muuttaa vastaamaan kartan koordinaatistoa. Veneessä mahdollisesti oleva karttplotteri voi käyttää eri koordinaatistoa kuin paperikartan koordinaatisto. Plotterin koordinaatisto on tyypillisesti WGS 84.

Satamapoliisi

Joissain satamissa satamapoliisi voi tulla pyytämään veneen paperit ja miehistöluettelon. Veneen paperit saatte takaisin satamapoliisin toimistosta maksamalla satamamaksun. Lomakkeiden täyttäminen voi nopeutua, jos kipparilla on kopio miehistöluettelosta, jonka voi liittää lomakkeiden mukaan.

Veneen paperit

Vuokraamo antaa veneen mukaan veneen todistukset, omistajatiedot, vuokraustiedot yms. papereita. Paperit pitää palauttaa vuokraamoon vuokra-ajan päätyttyä.

Liput ja viirit

Veneen kansallisuuslippuna käytetään sitä lippua, mihin vene on rekisteröity. Esim. vene voi olla rekisteröity Itävaltaan. Silloin veneessä käytetään Itävallan lippua. Maan (esim. Kreikka, Turkki, Kroatia) tavan mukaan veneen kansallisuuslippua ei lasketa auringon laskiessa.

Vasemmassa saalingissa pidetään lippuja, jotka osoittavat veneen miehistön kansallisuuden. Jos aluksella on useita kansallisuuksia, niin ylimpänä on päällikön kansallisuuslippu ja sen alla miehistön kansallisuutta osoittavat liput. Samassa lippunaruissa on usein varustamon viiri.

Oikeassa saalingissa voi käyttää halutessaan päällikkyysviiriä. Jos on tarve käyttää kohteliaisuusviiriä, niin päällikkyysviiri siirretään vasempaan saalinkiin. Samassa saalingissa ei ole tapana pitää enempää kuin kolmea lippua tai viiriä.

Q-lippua (karanteeni- ja tullauslippu) käytetään oikeassa saalingissa saavuttaessa satamiin vain silloin, kun vene on käynyt purjehduksen aikana jossain toisessa maassa ja on tullivelvollinen.

Copyright © 2007

Aurinkomatkojen purjehduskouluttajat

Markku Tamminen
Avomeriopettaja

Erkki Suorlahti
Avomeriopettaja

- Aallot, 14
Ampiaiset, 6
Ankkurin lasku, 9
Ankkurin nosto, 9
Ankkurin nosto -rutiini, 9
Ankkurit ristissä, 10
Aurinkokatos, 12
Aurinkolasit, 5
Aurinkovoiteet, 5
- Bimini, 12
- Comfort light, 4
- Dirkki, 12
- EA-välineet, 4
- Falli, 13
Försti, 13
- Genoa, 13
- Hanskat, 7
Hyttyset, 5
Hätäruori, 11
- Isopurje, 13
- Juomavesi, 2
Jääkaappi, 3
Jäät, 2
- Kaappien lukot, 8
Kaasu ja hella, 3
Kahvin suodattaminen, 4
Kartan merkinnät, 15
Kartat, 15
Karttakoordinaatit, 15
Kasööri, 14
Kengät, 7
Kiinnittyminen laituriin, 8
Kiinnittyminen toiseen veneeseen, 8
Koneen käyttö, 12
Konetsekki, 12
Korut, 7
Kulkuvalot, 13
Kylmäboksi, 3
- Laatikoiden lukot, 8
Lakki, 5
Lankonki, 11
Liikenne saaren tai niemen kärjessä, 14
Liput, 16
Lokikirja, 14
Luukut, 7
Lähtö merelle, 8
Läpiviennit, 8
Lääkkeet, 4
- Maihinnoususilta, 11
Matkavakuutus, 5
Mooring line, 10
- Nostin, 13
- Oluet ja virvokkeet, 2
- Omat tavarat, 7
Ostokset, 2
Ovien sulkeminen, 8
- Pelastusliivit, 12
Preventteri, 13
Purjeet, 13
Pyyhkeet, 7
Päiväohjelma, 1
- Q-lippu, 16
- Race, 14
Rantautuminen, 10
Reivaus, 13
Ristiaallokko, 14
Ritinä, 12
Rullagenoa, 13
- Saippua, 6
Sairaudet, 4
Satamakirjat, 15
Satamapoliisi, 15
Shampoo, 6
Suihku, 6
Suihku, saippuan ja shampoon käyttö satamissa, 6
Sähkö, 11
- Takuumaksu, 5
Tankkivesi, 1
Taskulamppu, 4
Tehtävät veneessä, 13
Turvaljaat, 12
Tuuliolosuhteet, 14
Tuulipussi, 5
Työnjako, 13
- Uima-asu, 7
Uimataito, 4
Uimatason portaat, 11
Urheilujuoma, 2
- Veneapteekki, 4
Veneen lukitseminen, 7
Veneen paperit, 15
Veneen vakuutus, 5
Venehuolto, 11
Venetsekki, 12
Venttiilit, 7
Viirit, 16
Vuorovesi, 15
- WC, 6
Wind Scoop, 5
- X-kellunta, 4
- Yhteiset tavarat, 7
Yleistä, 1
Ylijäämävarasto, 3
- Zyrtec, 5
- Äyskäri, 3
- Ötökät, 5

Ostoksia: 6-8 aikuista / kesä (25-30 °C)

Juomia

Valkoviiniä

Punaviiniä

Olutta

Virvoitusjuomia: Light/Normal?: CocaCola, Sprite, Fanta, Sodavesi, määrä kulutuksen mukaan

Urheilujuoma? (suolatasapainon ylläpitoon, mikäli joku haluaa)

Vettä (1½l:n pulloja) 3-6laatikkoa (12plo/ltk) (alkuun 2l/hlö/päivä, myöhemmin kulutuksen mukaan lisää)

Kahvi (Nescafe)

Maitoa (2 dl:n tetroja iskukuumennettua, jos joku tarvitsee kahviin)

Teepusseja / Teetä

Tuoremehuja 5 litraa (aamupalat)

Lounassalaatit max 2 päivän tarpeiksi

Salaatinlehtiä, Tomaatteja, Kurkkua, Paprikaa, Sipulia, Basilikaa (tuoretta)

Oliiveja

Fetaa

Makaronia / Pastaa

Pastakastiketta

Tonnikalaa

Purkkikinkkua

Pesto -kastiketta

Kananmunia 12 kpl

Tsatsikikastikeaineet (kurkku, valkosipuli, ruokajugurtti)

Hedelmiä parin kolmen päivän tarpeiksi

Omena, appelsiini, hunajamelooni, vesimelooni, kirsikka, viikuna, banaani, ananas,...

Mausteet

Suolaa

Valkopippuria

Balsamiviinietikkaa

Oliiviöljyä

Sokeria

Hunajaa 1 prk

Valkosipulia (Onko veneessä valkosipulipuristin?)

Snackit

Pähkinöitä, suolakeksejä, suolatikkuja, perunalastuja yms. suolaista snacksia

Keksejä kahvin kanssa (makea), Suklaapatukoita yms. pikaenergiaa

Leipä yms

Leipää

Juustoa

Kinkkua tai metvurstia

Hilloa tai marmeladia

Margariinia (leivälle)

Aamupalalle

Jugurttia

Mysliä

Siisteys & hygienia

WC paperia 6 rll paketti

Taluspaperia 6rll paketti

Astianpesuainetta

Tiskiharja

Roskapusseja (20-40 l) 20 kpl

Minigrip pusseja 1 litra & 3 litraa

Wettex tms. riepuja

Astiapyyhkeitä 2kpl

Käsipyyhkeitä 2kpl (vessoihin)

Saippuaa: "Bliw sport" tms. (vessoihin)

Jäälohkareita kylmäboxiin