



Matkaveneilyvalmennus

Vene, sen kunto ja varustelu

Veneen malli ja koko

Periaatteessa voi millä hyvänsä saariston suurilla selillä turvallisella veneellä tehdä pitkää matkaa. Veneen koko parantaa asumismukavuutta mutta suuret mitat eivät sinänsä ole välttämättömiä. Itämeren alueen matkoja on tehty suurilla teräsveneillä ja pienillä saariston perheveneillä. Urheilumielisimmät ovat tehneet matkojaan jopa avoveneillä. Tärkeintä ei ole se, miten komea vene on vaan se, miten hyvin päällikkö sitä osaa käyttää. Jokainen pärjää parhaiten omalla veneellään.

Päälliköllä tulee olla terve käsitys siitä, missä veneen merikelpoisuuden rajat kulkevat. Pitkillä matkoilla on nämä rajat selvästi alitettava mistä seuraa, että pienemmällä tai tuuliherkemällä veneellä syntyy enemmän odottelua kuin vakaalla menijällä.

Suuri koko ei aina ole eduksi. Mm. Tanskassa ja Saksassa venepaikkojen leveys on kovin pieni jolloin yli 3 m leveällä veneellä tulee vaikeuksia paikan löytämisessä täyttyvässä satamassa. Maksut porrastuvat usein myös veneen pituuden mukaan. Moottoriveneen etuna on pääsy siltojen alta ja mataliin vesiin. Koska valtaosa veneistä on purjeveneitä, moottoriveneellä saattaa olla mahdollisuuksia löytää paikka, johon muita ei ole tullut.

Veneen huippu- tai matkanopeus ei pitkällä matkalla ole kovin ratkaisevaa.

Esimerkiksi useimpien veneiden kulkea-aika Suomesta Tanskaan on noin 7 päivää.

Kevyillä ja kevytkulkuisilla liukuveneillä odotellaan paljon enemmän satamissa kuin merikelpoisilla uppoumaveneillä. Matkaan kuluu sama aika – viikon verran.

Asumiskelpoisen ja hyvälaatuisen matkaveneen ominaisuudet eivät estä matkan suorittamista, mutta veneen kyvyt täytyy jatkuvasti ottaa huomioon matkaa tehtäessä.

Veneen tarkastus ja huolto

Veneen tulee olla hyväkuntoinen ja varmatoiminen. Tähän ei riitä, että vene on edelliset vuodet toiminut moitteettomasti, vaan sen kunto tulee tarkastaa normaalia huolellisemmin ennen sitä hetkeä, jolloin matka tapahtuu.

Vene ei matkalla joudu suuremmalle koetukselle kuin kotivesillä. Sitä vain käytetään ja rasitetaan usean tavallisen kesän edestä. Tavallisen Saksan-matkan aikana kertyy ehkäpä 200–250 käyntituntia, joka vastaa tavallisen veneilijän 4-5 vuoden tuntimäärää ja tämä yhden kuukauden aikana ajettuna. **Ei ole yhdentekevää, missä**

kunnossa ja huoltotilassa vene lähtöhetkellä on.

Eräs ongelma on huoltofirman motivoiminen normaalia perusteellisemmän huollon tekemiseen. Eräät huoltomiehet kun tietävät veneilijää paremmin, missä kunnossa oleva vene vielä toimii "koko kesän". Kevennetyssä huollossa pitkään ollut vene voi pitää sisällään aikapommin, joka laukeaa matkan aikana.

Tarkastuksen yhteydessä on hyvä etupainotteisesti vaihtaa eräitä kulutusosia, vaikka ne tarkastushetkellä eivät vielä olekaan loppuun kuluneita. Samoin on syytä tarkastaa harvemmin tarkastettavia kohteita kuten polttoainetankkien puhtaus sisäpuolelta ja jäähdyttimien kunto. Uusien moottoreiden CAN väylästä kannattaa tutkia mahdolliset vikakoodit ja selvittää niiden aiheuttajat.

Teknisen perustoimivuuden lisäksi joutuu vene koetukselle myös muutoin. Vaikka veneen kuomu, ikkunat ja venttiilit pitävät kohtuullisesti vettä tavallisen iltapäiväsateen verran, ne eivät välttämättä ole tiiviit sen jälkeen, kun veneellä on tehty viikon verran matkaa sateessa tai pärskyvässä aallokossa. Kun vene muuttuu kodiksi, vähäininkin kosteus alkaa tuntua turkkilaiselta saunalta ilman lämmitystä. Lämmityslaitettakin voi joutua käyttämään kesälläkin jos sataa. Sen on hyvä olla kunnossa. Tarkasta onko syöttöjohto akulta lämmittimelle riittävän ylivahva.

Alentuneella akun latauksella lämmitin ei muutoin kenties jaksa lähteä käymään.

Akut ovat kulutustavaraa. Vanha akku saattaa loppua matkalla. Katsastus kotimaassa antaa lisävarmuutta siitä, ettei mikään veneilyn perusasia ole kelvottomassa kunnossa. Pyydä katsastajaa katsomaan vene pitkää matkaa silmälläpitäen.

Kunnolla kiinni

Ongelmia syntyy myös silloin, kun veneen osat ja varusteet ovat heikosti kiinni. Katsastuksessa aikoinaan vaadittu painavien esineiden kiinnittämisvaatimus saa uuden painoarvon pitkällä matkalla kun tavarat hölskyvät aamusta iltaan verrattuna siihen, että tietäväinen veneilijä ajaa kipparilakki päässään muutaman meripeninkulman matkan mökilleen.

Myös veneen lukuisat osat, kuten masto, istuimet ja kaapistot saattavat täristä irti sen jälkeen, kun niitä on muutaman viikon rasitettu merenkäynnissä. Kivaa ei ole silloinkaan, kun veneen kaapistot, hyllyt ja lokerot eivät jaksa pitää tavaroita sisällään, vaan päästävät ne valloilleen salpojen heikkoudesta tai ovien suunnitteluvirheestä johtuen. Matkalta palannut veneilijä tietää usein aika paljon siitä, millainen veneen pitäisi olla.

Viestivälineet

Ilman viestivälineitä on toki tehty pitkiäkin venematkoja. Vallitseva kulttuuri ja turvallisuusodotukset edellyttävät nykyään yhteydenpitovälineitä mukaan.

1. **Meri VHF** on hyvin suositeltava viestilaitte veneessä. Sen kantama on paljon pitempi ja sillä saa yhteyden toiseen, lähistöllä olevaan alukseen vaikka oltaisiin kuinka kaukana rannasta. Selvästi näkyvä veneen nimi riittää kutsuksi ja voipa venettä kutsua sijainnin, tyypin, nopeuden, suunnan ja muiden viitetekijöidenkin avulla tietämättä edes veneen nimeä. Jatkuva päivystys VHF 16:a sekä kanavakartan esilläolo ovat hyödyksi mm säätiedotusten vastaanottamisen kannalta. VHF on varmin ja jopa ainoakin tapa olla yhteydessä satamaan, meripelastukseen, tulliin ja vastaaviin. Muissa maissa on tällainen yhteydenpito tavanomaisempaa kuin saaristossamme.
2. **GSM** toimii kauttaaltaan Euroopassa ja merelläkin vielä kohtuuetäisyydellä

rannasta. Sillä ei voi kuin soittaa toiseen numeroon. Merivalvonta ei esimerkiksi voi tietää alueelle tulleen veneen päällikön puhelinnumeroa. Pidä mukanasikin kunkin maan meripelastuksen hälytysnumerot!

3. **Satelliittipuhelin** toimii kaukana rannoilta alueella, missä gsm ei enää kuulu. Puhelut ovat Suomen ja EU:n gsm – hintoihin verrattuna korkeat, mutta eivät ylipääsemättömät (n. 1 € / min). Ilman satelliittipuhelinta pärjää oikein hyvin.
4. **LA ja PMR** ovat käteviä, mutta eivät mitenkään välttämättömiä. Näillä voi eskaaderissa pitää pitkiä yhteyksiä naapurin kanssa. PMR sopii myös maissa lähietäisyyksillä käytäviin lyhyisiin viestivaihtoihin esimerkiksi veneen ja uimarannan välillä.

Netti ja matkapuhelinyhteydet

Nettiyhteys saadaan joka maassa. Verkot ovat samat kuin meillä joten teknisesti omat laitteet sopivat. Verkkoa ei useinkaan ole kaukana merellä, joten kotoinen surffaaminen ei välttämättä onnistu.

Netin käyttö EU:n ulkopuolella omalla liittymällä voi olla kallista! Selvitä oman liittymäsi roaming – hinta eri maissa.

Paikallisen Pre-paid – liittymän hankkiminen onnistuu yleensä, mutta hankaluutena on se, että liittymä pitää pääsääntöisesti uusia kun siirrytään maasta toiseen. Liittymä on helppo hankkia ainakin Ruotsissa ja Tanskassa, mutta Saksassa se voi olla työn takana.

Monessa satamassa on WLAN joko ilmaiseksi tai maksullisena. WiFi yhteysnopeudet vaihtelevat sataman eri kohdissa joten kävely lähemmäksi konttoria voi olla avuksi. Tukiasemia on usein vain yksi.

Joskus vieraiden käytössä on sataman kone, jolla voi lukea postinsa ja hoitaa muita asioita. Muista, että et ole ainoa käyttäjä!

Varmista laitteiden toiminta ja käyttö

Matkapuhelimet ja tietokoneet kestävät heikosti merivettä. Siistissä moottorivenekäytössä tämä ei ole ongelma mutta ulkona toimiessa saattaa olla paikallaan jättää puhelin sisälle tai käyttää sääsuoja.

Ikävä tilanne syntyy siitä, jos puhelin tai tietokone tekee tenän ja se täytyy uusia tai ladata uudelleen. Silloin tarvitaan käyttöjärjestelmä, ohjelmien asennusmedia salasanoinen ja ohjekirjat. Puhelimen osoitetiedot kannattaa tallettaa niin, että ne ovat palautettavissa jopa puhelimen uusimistilanteessakin.

Pilvipalveluista voi olla hyötyä.

Merenkulkuvälineet

Ajatus, että pitkä venematka voidaan tehdä vain hankkimalla kaikki nykyaikaisimmat elektroniset välineet, on tavaraonnellisen ihmisen illuusio. Laitteiden lukumäärää ja nykyaikaisuutta paljon tärkeämpää on osata käyttää niitä mitä on. Edellä mainittujen karttojen lisäksi tarvitaan välttämättä vain hyvä kompassi sekä mielellään loki ja ehkä kaikuluotain sekä hyvät taidot näiden käyttämiseen. GPS:n, plotterin, tutkan yms. arvo tulee hyödyksi vasta silloin, kun niitä todella osaa käyttää. Tällöin ne tarjoavat lisäarvoa navigointiin. Käyttötaitoja vailla on niistä kovin vähän hyötyä ja pelkästään niihin tukeutuminen on vaarallista uhmapäisyyttä.

Autopilotti miellyttävä lisävaruste, jota ilmeisesti on tehty lukuisia pitkiä matkoja.

Tarvittavat perusvälineet:

1. **Merikartat** välineineen ovat tietenkin välttämättömät. Yhdessä kompassin ja lokin kanssa niistä muodostuu merenkulun perusvälineet joilla matkan pystyy tekemään. Niillä myös selviää pulmasta silloin, jos hienommat laitteet eivät toimi. Paperikartta on plotterin ensisijainen varamenetelmä.
2. **Kompassi** on edelleen välttämätön perusväline. Huomaa, että veneessä oleva magneettinen ja magnetisoiva materiaali vaikuttaa kompassiin ja että matkalla eksymä saattaa olla tavallisuudesta poikkeava. Tarkasta eksymä!
3. **Loki** tukee myös paperikartan käyttöä, olipa kyse ensisijaisesta navigointitavasta tai varamenetelmästä.

Hyödyllisiä muita merenkulkuvälineitä:

4. **GPS** on hyödyllinen ja nykypäivänä edullinen ja tavallinen. Suurten avoimien kohtien ylityksessä perinteinen reittipistenavigointi toimii mainiosti ja on jopa havainnollisempaa kuin plotterin ruudulla tehtynä.
5. **Karttplotteri** korvaa paperikartan ensisijaisena merenkulkuvälineenä. Sille tulee kuitenkin olla riippumaton varamenetelmä kuten paperikartat apulaitteineen. Mitä enemmän plotteriin tukeudutaan, sitä suurempi ja parempi laite olisi paikallaan.
6. **PC karttajärjestelmä tai tabletti** tekee vastaavan työn kuin plotteri. Järjestelmää hankittaessa tulee kiinnittää huomiota sen toimivuuteen merioloissa. Tabletti on vartenotettava plotterin varalaitte.
7. **Kaikuluotain** on aina hyödyllinen ja sen käyttökelpoisuus paranee etelämpänä, missä meren pohja on tasainen ja kaiulla voidaan selkeästi varoa ajamasta liian matalassa vedessä. Monesti voidaan kulkea tietyn syvyydessä vedessä tai suorastaan seurata syvyyskäyrää.
8. **Tutka** antaa lisäarvoa huonon näkyvyyden vallitessa ja aina avomerellä kun halutaan arvioida suurempien alusten sivuutustapa. Tarvehetkellä halvinkin tutka on parempi kuin yhdetkään silmät. Tutkaa on osattava käyttää ja sen on oltava oikeissa säädoissään – omistaminen ei riitä.
9. **Autopilotti** on arvokas apuväline, joka vapauttaa kädet ja silmät navigointiin. Oikein käytettynä autopilotti lisää turvallisuutta – muuten ei.

Kulkuvalot, merkkikuviot ja tunnukset

Kulkuvalojen olisi hyvä olla kansainvälisten sääntöjen mukaiset ”suuret” valot. Etelässä liikutaan sisäisten vesien ulkopuolella. Pohjoismaiset pikkulyhdit eivät myöskään ole hyväksytyjä kaikissa maissa.

Ankkuripalloa käytetään muissa maissa enemmän kuin Suomessa ja Ruotsissa. Sillä tulee olla kelvoinen kiinnityspaikka. Ankkuripallon (ja -valon) puuttuminen voi johtaa ikävyyksiin kotimaata kauempana.

Lippu osoittaa veneen kansallisuuden. Sen käyttö on välttämätöntä. Sillä pitää olla kunniallinen ja toimiva lipputanko tai kahveli. Veneily-yhdistyksen lippu vastaa Suomen lippua eikä kohdalle ole sattunut ikävyyksiä sen käytöstä – uteliaisuutta kylläkin.

Kohteliaisuuslippu tulee voida nostaa veneen oikealle puoliskolle. Liput kannattaa hankkia jo lähtiessä, sillä matkalla voi sopivaa myymälää joutua etsimään.

Veneen nimi tulee olla selkeästi merkitty. Mitä kauempaa se on luettavissa, sitä etäämmällä tunnistustehtävässä liikkuvat vartioveneet pysyvät.

Asuinviihtyvyys

Jos jätetään ottamatta huomioon edellä kuvatut avovenematkat, on todettava, että matkaveneessä tulee voida asua. Asumiseen liittyy makuupaikan lisäksi ruokailu, WC ja tilat matkalla tarvittavan varustuksen säilyttämiseksi.

Makeata vettä tarvitaan mukaan viikon tarpeeseen. Juomavettä tulee olla pulloissa, sillä satamien veden laadusta ei ole takuita. Letkut ovat usein sangen epäpuhtaat. Bunkratessa on hyvä ensin valuttaa vettä ja pestä letkun ulkopintaa pään lähellä ennen tankin täyttämistä.

Ruokaa on voitava kuljettaa mukana vähintään 3 päivän tarve. Aterioita on voitava laittaa veneessä - hitaassa veneessä myös ajon aikana. Liedellä olisi oltava pitimet kattilan putoamisen estämiseksi.

WC:n tulee olla ajon aikana toimiva. Sen käyttö on arkipäivää eikä äärimmäisen sattuman edellyttämä mahdollisuus. Satamissa saattaa olla yleinen käymälä, joka ei välttämättä ole kovin siisti. Eurooppalainen imutyhjennysliitäntä toimii kaikkialla – mikäli sataman imulaite on olemassa.

Makuutilat on mitoitettava jokaisen tarpeen mukaisesti. Nyt kyse ei ole retkestä vaan asumisesta.

Säilytystilat henkilökohtaisille tavaroille, vaatteille ja varusteilla tulee olla kunnossa. Kaiken tulee olla pakattavissa pois ”kuljeksimasta”.

Polttoaineen riittävyys

Polttoaine ei saa loppua kesken pitkällä matkalla kuten ei kotivesilläkään. Kysymys ei ole siitä, etteikö polttoainetta olisi matkan varrella myytävänä vaan siitä, kuinka usein on käytävä tankkaamassa. Kotivesillä voi pienikin polttoainetankki riittää lukuisten viikonloppujen tarpeisiin, mutta pitkällä matkalla saatetaan vuorokaudessa helpostikin ajaa enemmän kuin kotona kuukaudessa. Veneessä pitää siis olla suuri tankkitilavuus, mikä ei aina ole tilanne kaikissa asuttavissa ja kulkukelpoisissa veneissä.

Itämeren länsirannalla ja etelässä kulkevalla matkalla tulee veneen matkakuormalla kyetä turvallisesti kulkemaan vähintään **150 mpk tankkaamatta**. Tällöin matka voidaan toteuttaa tavoitteen kannalta järkevästi ja turvallisesti eikä matkasta muodostu pelkkää bensa-aseman haaskelua.

Itärannalla suositeltava toimintamatka on tätä suurempi – tyypillisesti **250 – 300 mpk**. Polttoaineen saannissa saattaa olla vaihteluja ja etäisyydet polttoaineen myyntipaikkojen välillä ovat pitkät.

Matkalla veneessä on aina enemmän painoa kuin normaalisti. Tällöin kulutus nousee tyypillisesti 10 % - jopa 30 % suuremmaksi kuin kotivesillä. Toisaalla kurssiaineistossa on esitetty suuntaa-antavasti tarvittavan polttoainesäiliön tilavuus eri kulutuksen omaaville veneille.

On eduksi kokeilla ajaa tankki ”tyhjäksi” ja todeta, paljonko on tankin todellinen käyttötilavuus. Eräiden veneiden matka loppuu hyvissä ajoin ennen polttoainetta koska imuputki ei välttämättä ota aivan pohjaa myöten. Eräissä veneissä polttoainemittarin toiminta tai jopa tankin koko ei vastaa todellisuutta.

Kiinnitysvarusteet

Ankkurin on oltava kelvollinen pääankkurointiin 15 m syvyisessä vedessä (köyttä 50 m tai enemmän). Etelässä ja itärannalla harvoin käytetään ankkuria satamakiinnityksessä mutta pääankkurointia varten ankkuri tulee voida laskea/kiinnittää keulaan.

Laituriköysiä tarvitaan 4 kpl jolloin päästään kiinni aisa- ja peräpaalupaikkoihin.

Poijuköysi n 20 m tai enemmän tarvitaan myös. Poijuhaka on tarpeen jos poijulle ei muuten ylety.

Hinausköysi tarvitaan edellisten lisäksi. Muita köysiä voi ottaa maun mukaan.

Laitasuojia tarvitaan 4 kpl. Mielellään paksuja, sillä satamissa veneet ovat kiinni toisissaan.

Asumisviihtyvyyden vuoksi on eduksi, että kiinnitysköyissä on pitkäjoustoiset joustimet.

Pelastusvälineet

Tasoksi riittää suomalaisen katsastuksen vaatima taso (luokka 2 tai 3). Anna katsastajan tarkastaa välineet huolella.

Valopistooli on ase. Sen suomalainen aselupa ei ole voimassa muissa maissa. Se kannattaa suosiolla jättää kotiin ja korvata punasoihduilla tai nykyajan LED – soihduilla.

Pelastuslautta antaa henkistä tukea mutta sen on tarvittaessa oltava aidosti käytettävissä. Pohjimmaisiksi pakattu kassi on silmänlumetta, mutta katolta omalla painollaan veteen pudotettava malli on erinomainen turvallisuuslisä.

PELASTUSVÄLINEIDEN KÄYTTÖÄ EI SAA RAJOITTA MILLÄÄN MUULLA VARUSTEELLA. Mm. perätasanteella oleva kumivene ei saa estää tikkaiden käyttöä.

Sammutusvälineet tule pitää hyvässä käyttökunnossa. Useamman sammuttimen mukanaolo ei ole pahasta. Matkalla ollaan joskus väistämättä kaukana rannoilta ja satamissa voi olla todella ahdasta.

**Kyllä sinun veneesi ihan hyvä on
- Mutta osaatko käyttää sitä?**