



# Matkaveneilyvalmennus

---

## Matkan teon taktiikasta

Kun olemme päättäneet määränpäämme ja sitoutuneet sen saavuttamiseksi tulee meidän ponnistella asian puolesta. Seuraavat ajatukset on esitetty pelkästään tässä mielessä.

Pitkän venematkan suorittaminen ei ole sama asia kuin viikonlopun retkeily lähisaareen. Se poikkeaa myös loman mittaisesta oleilusta Saaristomerellä siinä, että lähettäessä on asetettu tavoite, jonka saavuttaminen edellyttää aktiivista ja pitkäaikaista suorittamista. Tarvitaan siis suunnitelmallisuutta ja taktiikkaa tavoitteen saavuttamiseksi.

- **Pidä tavoite mielessä ja seuraa matkan edistymistä.**
- **Etene silloin kun voit.**
- **Lepää silloin kun et voi edetä.**

Erityisesti tulee huolehtia siitä, että kotimatka sujuu ajallaan. Se on menomatkaa helpompaa, mutta vaatii toteutuksen silti.

### ***Matkan suunnittelu ja seuranta***

On tarpeen pitää mielessä, että tällä lomalla ollaan menossa kaukaiseen tavoitteeseen ja että matkan varrella olevat kohteet jäävät nyt väliin paremman kohteen tieltä. Matkan tavoitteen hämärtyminen on ollut monen keskeytyksen syynä. Mielenkiintoiset kohteet matkan varrella merkitään muistiin tulevia matkoja varten, mutta nyt ollaan menossa pitemmälle.

Koko matka jaetaan päivämatkan mittaisiin osiin. Matkatavoitteen suuruusluokka on tyypillisesti 100 mpk. Saadaan karkea hahmotelma siitä, millä alueella milloinkin on mahdollista olla.

Viikon aikana varaudutaan pitämään 1 - 2 lepopäivää. Nämä ovat myös huoltopäiviä. Niiden ajoitusta ei kannata tarkasti suunnitella, vaan ne muovautuvat matkan aikana sään ja muun tilanteen mukaan. Näin laskien saadaan karkea hahmotelma siitä, miten matka etenee.

Päivämatkan kertymistä seurataan päivän aikana. Tavoite pitäisi saada täyteen, mutta jos olosuhteet mahdollistavat, voidaan se tietenkin ylittää. Tällöin jää maileja "säästöön" myöhemmin syntyvää lyhyempää päivää varten. Menetelmä saattaa tuntua masokistiselta, mutta se on toimiva ja hyväksi koettu. Päivittäinen "viitisinkö nyt jatkaa" - ajattelu ei yleensä ole vienyt venettä tavoitteeseensa.

Tarkastele etenemää kohti määränpäättä. Joskus joutuu siirtymään sivusuunnassa ilman, että määränpää lähestyy mutta samalla saatetaan päästä sään tai muun seikan suhteen parempiin asemiin. Näin erityisesti kun saariston suojasta haetaan tulevalle tuulelle suotuisia reittejä.

## **Säätaktiikka**

Itämeren alueella on kesällä kesäinen sää, mutta se voi keskeytyä lyhytaikaisen huonon sään johdosta. Vaikka kuinka tuulee, on hyvä muistaa, että pian on jälleen kauniimpaa. Ei ole olemassa tuulta, sadetta tai ukkosta, joka ei aikanaan hellitä ja tilalle tulee kelvollista säätä.

Sää ei ole matkan kokonaisuuden kannalta este, mutta se on otettava huomioon päivittäisessä matkan teossa.

**Hyödynnä sääikkunat.** Varsinkin Ruotsissa annetaan alueellisesti tarkkaan rajattuja säätiedotuksia VHF -taajuudella. Netistä saadaan usean eri lähteen antamia varsin yksityiskohtaisia ennusteita. Näiden avulla on mahdollista sovittaa koko matkansa kun päättelee missä ollaan milloinkin.

Jos esimerkiksi muutamaksi tunniksi luvataan kovaa tuulta, saattaa olla mielekästä valita toinen reitti, jossa tuulen hetkellä olisi parempi eikä pitäytyä suorimmassa reitissä ja jäädä sen varrelle tuulta pitämään. Kääntäen ajoitetaan avoimien kohtien ylitykset heikomman tuulen aikaan vaikka kyseessä olisikin keskisyö.

Älä aja väkisin kovassa tai muuten huonossa kelissä. Huonon sään aikana levätään satamassa tai suojapaikassa.

Muista myös lähteä liikkeelle kun keli antaa myöten. **Varo uppoutumasta huonon sään luomaan synkkyyteen.** Jos ensin on pelästynyt kovaa tuulta ja mennyt suojaan, ei tuulen hellittämistä tahdo nähdä eikä uskoa. Seuraa tilanteen kehittymistä.

**Nouseva tuuli** nostaa aallon korkeutta vähitellen ajan kanssa, mutta aallot ovat aluksi jyrkkiä. Laskevan tuulen aikana aallokko pyöristyy eikä kasva korkeutta. Odottamalla jonkin aikaa päästään etenemään pyöreässä, vanhassa aallokossa.

## **Aallokon synty ja luonne**

Mereltä tuleva aallokko jyrkkenee pahaksi juuri ennen rantaa. On monesti viisaampaa kulkea ulompana ja saada aallokko loivempana. Etäisyyttä tarvitaan muutama maili. Maatuulella aallokko on vuorostaan suojaista vain 1 – 2 mailia rannasta. Tällä etäisyydellä voi olla matalaa, joten aina tätä ei voida käyttää hyväksi.

Suurten salmien (esim. Kalmarsund) keskellä on rauhallisempi aallokko kuin vähänkään lähellä rantoja. Kun tuulee kovasti - mene keskelle.

Aavalta mereltä kohti sataman aallonmurtajaa puhaltava tuuli nostaa jyrkän aallokon

sataman eteen. Jos kestät satamasta ulos 2 - 3 mpk vasta-aallokkoon, löytyy ulompaa pyöreämpää ja rauhallisempaa - joskin silti korkeata aallokkoa. Voit siellä kääntää rannan suuntaiselle kurssille. Vierailta vesillä voit hyvin kysyä neuvoa paikalliselta veneilijältä tai kalastajalta. Huomioi kuitenkin, että moni saattaa olla joko ylivarovainen lausunnossaan tai ei osaa hahmottaa sinun ja veneesi kykyjä oikein..

Aallonmurtajan aukon sisäpuolellakin voi läikkyä. Tämä tuntuu erityisesti Puolan ja Baltian satamissa, jotka on tehty aallonmurtajan ja kivipenkan reunustamiin jokisuihin. Sataman sisälläkin voi olla todella korkea aallokko aaltojen heijastuessa kanavan muodostamassa "putkessa" edestakaisin. Näiden satamien aallonmurtajan suulla on paha, terävä aallokko ja usein myös poikittainen virta. Vain selkeällä maatuulella meri on täällä rauhallinen tyvenen lisäksi, tietenkin.

Myös vähäinenkin virta vaikuttaa aallokkoon yhdessä tuulen kanssa. Kun virta ja tuuli ovat vastakkain, on aallokko pahimmillaan. Kannatta katsella merimerkkien tyvestä onko virtaa.

Kesällä tuuli on yleensä hiljaisempaa yöllä kuin päivällä. Jos päivällä eteneminen on vaikeata, lepää päivällä ja liiku yöllä. Näin voit päästä ajoissa kotiin jos sää alkaa rakentaa paluulle esteitä.

Käytä hyväksi laskevaa myötätuulta ja sen jättämää aallokkoa. Raskas myötääallokko teettää ohjailutoita, mutta keli on ajettavissa. Lisäksi surffit ovat nautittavia ja vievät venettä mahtavasti. Huomaa kuitenkin, että kovassa myötäkelissä ei aina ole helppoa kääntyä takaisin. Suunnittele etappi huolella!

Valon suhteen kannattaa ottaa huomioon vuorokauden aika (valon määrä) ja valon suunta. Mikäli mahdollista, ajoitetaan kulku vaikeassa paikassa ja outoon satamaan tulo siten, että emme joudu ajamaan vastavaloon matalalla olevaa aurinkoa vastaan emmekä pimeässä. Tämä ei aina ole mahdollista valita, mutta mahdollisuudet kannattaa käyttää hyväksi.

Kovassa vastatuulella suurempi vene voi poikkeusoloissa antaa suojaa kevyemmälle. Välittömästi perän takana on suvanto, missä aaltokuvio pysyy paikallaan. Tämä on äärimmäinen toimintakeino ja vaatii rautaisia hermoja. Sitä ei saa lähteä käyttämään kelissä, missä veneet eivät yksin selviytyisi. Nopeilla veneillä beesaavan veneen potkuri voi myös kärsiä kavitaatiosyöpymästä.

## ***Vahdin pito ja ajopäivän rytmitys***

Pitkällä taipaleella on veneen ajaminen yhdelle henkilölle raskasta. On eduksi, jos veneessä on kaksi tai useampi ajamaan pätevä jolloin ajaminen voidaan jakaa vahteihin (ajovuorot). Jo se, että joku muu kuin päällikkö voi toimia ruorissa ja vapauttaa päällikön hetkeksi muuhun tai levolle, on eduksi. Toisaalta, veneillään sitä paljon yksinkin eikä matkustajan mukanaolo ole välttämätöntä.

Ammattimerenkulussa ovat vahdit 4 tai jopa 6 tunnin mittaiset. Tämä olisi venematalla yleensä liikaa ja on syytä käyttää lyhyempää ja joustavampaa vahtien pituutta. Monesti vaihdetaan vahtia lyhytaikaisestikin esimerkiksi ruokailun tai muun syyn ajaksi. Pääasia on, että vahtiajo toteutuu jos siihen on edellytyksiä. Yksin voi suoriutua 15 - 20 tunnin ajomatkasta ja kaksin saattaa hieman pitempi olla

mahdollinen mutta ei jokapäiväistä. Käytännössä ollaan perhepiirissä hyvin tyytyväisiä 10 - 12 tunnin päivään - nopeassa veneessä paljon lyhyempäänkin.

Mikäli veneellä halutaan liikkua useamman vuorokauden ympäri, tulee siinä olla kolme täysin pätevää vahtia. Näin on harvoin tilanne huviveneissä ja siksi huviveneet myös pitkillä matkoilla pysähtyvät lepoa varten.

Vahtijako huviveneessä on aina kompromissi- ja tapauskohtainen kysymys. Eri henkilöt omaavat erilaisen pätevyuden eikä ketään - ainakaan perheestä - voida jättää rannalle sen vuoksi, ettei ole kykenevä ajamaan venettä. Mutta jokaiselle tulee löytyä oma toiminta-alueensa ja lähes jokaisesta voi olla oikeasti hyötyä matkan etenemisen kannalta. Aihepiiri saattaa vaihdella, mutta kaikilla tulee olla jotain tekemistä, vaikka edes ajanvietettä. Tehtävät voi myös jakaa muulla tavalla, esimerkiksi karttanavigoinnin ja ajamisen tehtävien välillä. Erityisesti nopealla veneellä vilkkaalla alueella liikuttaessa on tarpeen olla eri henkilö kartalla ja puikoissa.

Jos ajomiehistöön pätevyys vaihtelee, kannattaa vähemmän pätevä laittaa vahtiin helpompien etappien aikana kuten avomeriosuuksilla ja suurilla selillä kauniilla ilmalla. Tällöin ei erityisestikään ole syytä noudattaa orjallisesti vahtien aikajakoa vaan sovittaa asiat tilanteen mukaan.

Vahtijako jakaa siis veneen ajamisen taakkaa useamman henkilön kesken. Samalla se antaa useammalle henkilölle tekemistä matkan ajaksi. Vapaavahdissa oleva voi vuorostaan tehdä muita asioita, joko yhteiseksi hyväksi tai omaksi ilokseen.

Nukkuminenkaan ei ole kiellettyä vaan päinvastoin suositeltavaa aina välillä. Aamulla voi lähteä liikkeelle "ilman herätystä" eli ilman normaaleja aamutoimia ja aamupalaa. Nämä hoidetaan aikanaan veneen jo ollessa kulussa. Tällä tavalla alkaa matkan eteneminen välittömästi.

Melko pitkälle voi tällä tavalla tehdä yksinkin liikuttaessa, kunhan edellisenä iltana valmistele seuraavan päivän asettaen esille sen, mitä päivän mittaan tarvitsee.

## **Jämähätäminen**

Matkalla tulee vastoinkäymisiä ja raskaitakin hetkiä. Matkaväsymys, oudot elinolosuhteet, koetut kokemukset ja monet muut syyt kasvattavat halua luopua. Matkan varrella löytyy lukemattomia kauniita tai muuten mielenkiintoisia käyntikohteita, jotka vetävät puoleensa. Muut tavat viettää lomaansa pyrkivät ottamaan ylivallan. Tämä mieliala voi johtaa matkan jämähätämiseen eli keskeytymiseen motivaation puutteeseen.

Mieliala ruokkii itseään. Yksi vastoinkäyminen tuo mieleen seuraavan, ja kun on päästy turvaan niin halu jatkaa alkaa kadota. Mielihyvän tunne ilman venettä alkaa kasvaa. Ei enää osata odottaa lopulliseen päämäärään pääsyä. Tällöin tulee matkaveneilijän tiedostaa asia ja asettua matkatavoitteen taakse. Tavoite on kaukana edessä - näille paikoille voimme palata toiste. Myös sääolot saattavat pakottaa pysähtymään. Ja kun satamassa on maattu riittävän kauan alkaa jokainen tuulen henkäys tuntua "myrskyltä" jota vielä jäädään pitelemään. Kun on alettu pitää tuulta, on joskus vaikeata lopettaa tuulen pitäminen. Kaikki tällaiset pysähtymisen syyt voivat johtaa jämähätämiseen. Matkan jatkamisen motivaatio katoaa ja liike pysähtyy. Jämähätämistä voi parhaiten torjua tiedostamalla

asia ja "ottamalla itseä niskasta kiinni".

### **Uupumuksen torjunta**

Vain kyvytön kuvittelee jaksavansa nukkumatta mitä hyvänsä. Riittävä lepo on matkan sujumisen edellytys. Päällikön on valvottava sitä, että koko miehistö saa riittävästi lepoa – itse mukaan luettuna.

Uupunut miehistö edistää lopullista matkan tavoitetta enemmän nukkumalla kunnolla ennen jatkamista kuin ajamalla itsensä piippuun.

Tavanomainen unen puute on vain yksi syy, miksi matkaaja voi uupua. Se on todellinen syy ja ainoa keino sen torjumiseksi on huolehtia siitä, että matkalla myös nukutaan ja levätään. Jos innostuu liikaa tavoittelemaan määränpäättä, voi tulla uupuminen vastaan joko kliinisesti tai henkisesti. Aika, minkä viettää kunnolla nukkuen, tulee takaisin matkan tavoitteessa. Ja onhan lisäksi kysymys vapaa-ajan vietosta ja rentoutumisesta, mikä kannatta kuitenkin aina pitää mielessä. Kesäaikaan voi virkistää itseään käymällä hetken uimassa. Tämä edellyttää veneen pysäyttämistä, mutta näin menetetty lyhyt aika saadaan takaisin parempana jaksamisena.

Uupumus voi syntyä myös siitä, että matka koetaan liian rasittavaksi tai jopa pelottavaksi. Tässä kohdassa voi päällikkö tehdä kohtalokkaita virheitä. Vaikka itsellä olisi pelottomuutta ja urheilumieltä, tulee miehistön kokemaa ottaa huomioon ratkaisuissa. On älytöntä saattaa miehistö pelon, ylläsurin tai yksitoikkoisen tylsistymisenkään tilaan. Seuraukset näkyvät viimeistään tulevissa venematkoissa jolleivät jo seuraavassa satamassa.

Hyvään venematkan rytmitykseen kuuluu siis toimeliaisuutta jokaiselle matkan aikana, lepoa, uupumuksen tarkkailua ja ajoittain vietetyt virkistystauot satamakäynteineen.

# **Muista!**

## **Me teemme tätä, koska se on kivaa.**