

# Nurmikoi ja meri-VHF

**M**uistat varmaan lapsuudesta tuon oudon ötökän, jonka päälle ei saanut astua. Joka puolella oli kylttejä ”Ei saa tallata nurmikoita”. En koskaan nähnyt sellaista ja pelaaminen viheriöillä jatkui ilman tunnontuskia... Kaupungin puutarhuri joskus ajoi meitä takaa... outo tyyppi...

Suomen kieli on jännä kieli. Pienillä painotuksen muutoksilla saattaa lauseen tai sanan merkitys muuttua aivan toiseksi. Vai mitäs tuumaat näistä (lainattuja esimerkkejä): ”Tarjouksessa ruiskuitupizza, asfalttimiehet hakivat tavaraa pienviljelijältä tai mennään parantamaan olkapään jumia lihasavustamoon”...

Kun näin monipuolinen kieli taivutetaan sisäkkäisillä sivulauseilla säännöiksi ja ohjeiksi, ei ihme, että pieni ihminen on ymmällään. Saati sitten jos sattuu olemaan veneilijä. Ja kun ne ohjeet on sijoitettu eri puolille kymmeniin lakeihin, asetuksiin ja määräyksiin... hyvä, että vesiliikennelain uudistus etenee. Saadaan kompaktiin eheyteen kaikki. Näin on tarkoitus. Tule venemessuille jälkimmäisenä perjantaina (16.2.) SPV:n lavalle kuulemaan lisää.

Tulevana kesänä on taas entistä enemmän uutta vimpainta veneissä. On automaattista sitä ja itsesäätyvää tätä. Veneilijä vain on sama entinen. Vuotta vanhempi. Ja viisaampi. Ei hötkyile uuden kanssa. Ei ainakaan pitäisi.

Karttaplotteri on loistava apuväline ja oikein käytettynä joissain tapauksissa jopa korvaamaton. Automaattisesti reitittäväkin se on monissa tapauksissa reittisuunnittelua helpottava mutta jos siinä on vain keskiviivaa käyttävä ohjelmisto ja vastaan tulee toinen samanlainen... Kahvinkeitin suhisee ja... PUM.

AIS lähettää ja vastaanottaa ja kaikki tietävät kaikkien sijainnin. Vai tietävätkö? Välittävätkö kun ruutu on täynnä toinen toistaan tärkeämpi pisteitä, joista osaa pitää väistää? Mieti kannattaako oma lähetys pitää päällä joka paikassa.

Kannattaa muistaa, että ainoa tarkka alustieto on aidosta AIS-lähetimestä meri-VHF-verkon yli tuleva signaali, joka näytetään esim. plotterisi näytöllä. Ja sekin joissain tapauksissa hieman viiveellä.

Miten on näiden kännykällä toimivien AISin korvikkeiden laita. Olen huolissani veneilijöiden perusteettomasta uskosta niiden täsmällisyyteen. Jos Suomen vesillä saatu AIS-signaali lähetetään kauas ulkomaille, jossa se liitetään muiden signaalien joukkoon ja näytetään nettiversion kartalla, niin millä varmuudella veneilijä voi uskoa sijaintitietojen oikeellisuuteen. Osa on AISista, osa kännykän sijaintiviestistä, isolla viivästyksellä... Ja tätä tietoa monet käyttävät navigoinnin apuna tai jopa ainoana tukena. AUTS.

Kannattaa tutustua järjestelmiin kunnolla ennen kuin antaa niille pienintäkään valtaa ohjailun tukena. Tähyistä, tähyistä ja tähyistä. Älä herpaannu hetkeksikään. Tule venemessuille jälkimmäisenä perjantaina SPV:n lavalle kuulemaan tästäkin lisää.

Koulutus on kovassa nosteessa. Seurat ja muut organisaatiot järjestävät perus- ja jatkokursseja sekä käytännön koulutuksia ihan vesillä. Kokeneiden veneilijöiden mahdollisuuteen hakea kansainvälistä huviveneenkuljettajankirjaa tentillä ja näyttömahdollisuudella on tartuttu hanakasti. Seurojen yhteistyöllä on myös saatu tehokkaampia koulutusjärjestelyjä aikaan vähemmillä resursseilla. Hyvänä esimerkkinä mainittakoon Espoon Merikoulu, viiden espoolaisen seuran yhdessä toteuttama järjestely. Käy tutustumassa sivulla [espoonmerikoulu.fi](http://espoonmerikoulu.fi) – vastaavanlaisia kuvioita on toki muuallakin Suomessa ja toivon niitä syntyvän paljon lisää.

Nähdään venemessuilla!

**Harri Sane**

Kirjoittaja on turvallisuuskouluttaja, Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n veneily- ja purjehduskouluttaja, Espoon Meripelastajien hallituksen jäsen ja Espoon Veneilyturvallisuusyhdistyksen puheenjohtaja.

