



Venealan Keskusliitto Finnboat ry

Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

FINNBOAT

News

2 | 2004

- *Omistajan käsikirja uusiutuu*
- *Venerakennestandardi*
- *Kulkuvaloasennukset*



Uudistettu huvivenedirektiivi



Jouko Huju

ARVOISA LUKIJA,

Veneilyharrastus vaatii kehittyäkseen positiivista otetta kaikilta alalla toimivilta tahoilta. Teollisuus ja kauppa tekevät osansa kehittäessään tuotteita ja tuodessaan markkinoille teknisesti huippuunsa kehitettyjä veneitä, jotka kaikilta osin vastaavat niitä säästöjä, jotka veneiden rakenteita ja turvallisuutta koskevat. Hyvin monessa tapauksessa tuotteiden taso on jopa määräyksiä huomattavasti kehittyneempää. On varsin turhanaikaista kovin laajasti nostaa pöydälle veneturvallisuuteen tai tekniikkaan liittyviä yksityiskohtia, jos perusteet ontuvat. Pelottelemalla veneilijöiden määrän kasvu

ei kovasti kiihdy. Tietysti jokainen veneonnettomuus on turha ja kaikki mahdollinen tulee tehdä niiden estämiseksi. On vain niin, että pelkästään tekniikkaan tai rakenneturvallisuuteen liittyviä onnettomuuksia ei tahdo tilastoista löytyä. Veneonnettomuustilastoihin eivät tahdo oikein promillerajatkaan auttaa. On aina tietty joukko ihmisiä, jotka ovat vakuuttuneita siitä, että heidän toimintakykynsä on vielä kahdessakin promillessa täysin normaali.

Tämän lehden ilmestyessä on EU saanut nipun uusia jäsenmaita. Näiden maiden teollisuus ja yhteiskunnan rakenne ovat joissakin tapauksissa huomattavan kehittymättömiä, joskin poikkeuksiakin löytyy. Finnboatin parikymmenhenkinen delegaatio kävi huhtikuun lopussa tutustumassa Puolan veneteollisuuteen. Saimme keskustella lähes kaikkien tärkeimpien pelaajien kanssa ja tutustua heidän toimintaansa sekä yritysten kustannusrakenteeseen sekä tuotantotapoihin. Edullisella tunti hinnalla ja hyvällä työvoiman saatavuudella on omat etunsa, kun tuotetaan suuria sarjoja ja markkinointikustannuksista, myynnin organisoinnista sekä tuotekehityskustannuksista huolehtivat kokonaan muut tahot. Tuotantotehokkuuden lisääminen, teknisessä osaamisessa ja tuotesuunnittelussa erikoistuminen sekä brändihallinta tulevat kokonaishinnoittelun lisäksi olemaan jatkossakin tärkeitä osatekijöitä, kun markkinoita maailmalla jaetaan.

Huvivenedirektiivin lisäys eli päästö- ja meludirektiivi astuu siirtymäaikaisten jälkeen voimaan vuosina 2005 ja 2006. Myös perusdirektiiviin tulee nippu muutoksia. Suuri osa standardeista on nyt harmonisoitu ja se tuo mukanaan moneen asiaan täsmennyksiä. Kerromme tässä lehdessä tiettyjä asiakokonaisuuksia ja muutamia näihin liittyviä tärkeitä yksityiskohtia. Teollisuudelle ja muille kiinnostuneille tahoille järjestetään syyskuun lopussa tekniikkaseminaari, jossa tilannetta käydään tarkemmin läpi.

Tillägget till fritidsbåt direktivet, d.v.s. emissions- och buller direktivet träder efter övergångstider i kraft åren 2005 och 2006. Också till grunddirektivet kommer det vissa förändringar. En stor del av standarderna är nu harmoniserade och detta medför en hel del preciseringar. I detta nummer av Finnboat News redogör vi för vissa helhetsbegrepp gällande direktivet samt för några därmed förknippade viktiga detaljer. För industrin och övriga intressenter arrangeras i slutet av september ett teknikseminarium, där situationen behandlas noggrannare.

Pääkirjoitus	2
Venerakennestandardi	4
Venenäyttelyjä 2004	5
Omistajan käsikirja muuttuu	5
Uudistettu huvivene-direktiivi astuu voimaan	6
Veneiden kulkuvalo-asennukset	10
Ilmoitettu laitos uusien haasteiden edessä	12

Vakiopalstat

Peräaalloilla	3
Järjestöasiaa	4
Uutisia	14
Muualta poimittua	14
K.v. lehdistöseuranta	15

Varaa paikkasi heti!
Ilmoittautumisaika Helsingin
Uivaan venenäyttelyyn päättyy
11. kesäkuuta.



Reservera din plats genast!
Anmälningstiden till Helsingfors
Flytande båtutställning går ut
den 11 juni.

www.finnboat.fi/uiva

Venealan Keskusliitto Finnboat ry:n jäsenlehti

Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf:s medlemstidning

Julkaisija/Utgivare

Venealan Keskusliitto Finnboat ry
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf
Käenkuja 8 A 47
FIN-00500 Helsinki
Puh./Tel. (09) 696 2160
Telefax (09) 6962 1611
www.finnboat.fi

Päätoimittaja/Chefredaktör

Jouko Huju (Finnboat), jhuju@finnboat.fi
Puh./Tel. (09) 6962 1610

Toimitus/Redaktion

Toimitussihteeri Lena Mickelsson (Finnboat),
lenamick@finnboat.fi
Puh./Tel. (09) 6962 1620
Kari Wilén, Kari.Wilen@seakari.fi
Katja Simola-Saarilahti, info@finnboat.fi
Toimituksen osoite kuten yllä
Redaktionens adress som ovan

Toteutus/Utformning

Oy Sea-Kari Ab, Kari Wilén
Sinikalliontie 14 A, 02630 Espoo
Puh./Tel. (09) 502 3490
Telefax (09) 502 3486

Paino/Tryckeri

Laakapaino Oy
Painos 2300 kpl

Ilmestymis- ja aineistopäivät/

Utgivningsdagar och deadline
nr0/nr 3/2004, vko/v. 38, aineisto/material 1.9.

ISSN 0789-7332

Aikakauslehtien liiton jäsen



Kansikuva/Pärbild: Kari Wilén

Venekauppaa asiakkuuden ehdoilla vai armoilla

Venemessut on taas nähty ja ne olivat jälleen kerran kaikkien aikojen suurimmat, hienoimmat ja monipuolisemmat. Olen itse autokauppias ja seurannut venealaa mukavan harrastukseni kautta yli 20 vuotta ja vertailut yhtäläisyyksiä ja eroja tuttujen venekauppioiden kanssa. Ja aina löytyy oppia, jota voi helposti ottaa käyttöön oman asiakaspalvelunsa parantamiseksi.

Autokauppa päättyi viime vuonna 147 000 myytyyn kappaleeseen, jonka lisäksi tuotiin käytettyjä autoja noin 40 000. Viime vuosi oli autokaupassa merkittävä autoveromuutosten vuoksi. Se vaikutti yksityisautokauppaan pirstävästi ja kauppa nousi merkittävästi. Yrityssektorilla isojen firmojen tervehdyttämissuunnitelmat ja yt-neuvottelut hidastivat markkinoiden kasvamista, mutta myös yritysautojen hankinnat tulevat lisääntymään jos taloudellinen elpyminen jatkuu. Auto- ja venekauppa ovatkin elpymisen selkeitä mittareita, jotka nopeasti viestivät taloudellisesta kehityksestä.

EU-lainsäädäntö ei ole vaikuttanut samalla lailla venehintoihin kun autokaupassa, mutta silti havaittavissa on markkinamuutoksia. Markkinoilla on paljon uusia yrittäjiä ja isompien yritysten kilpailussa kansainvälisten ketjujen vaikutus oli selkeästi havaittavissa mm. Helsingin venemessuilla. Huomattavin tästä oli Brunswick/Bella jakelutien vaikutus Suur-Helsingin markkinoilla Vator Oy:n ottaessa haltuunsa Bella-, Flipper-, Aquador- ja Sealine-veneiden myynnin Busterin lisäksi. Ihan vastaavasti kuin autokaupassa merkit ovat viimeisten vuosien aikana keskittyneet isojen autotalojen hoitoon, on nyt venekaupassa alkanut markkinoiden uusijako. Se joka panostaa asiakashallintajärjestelmien hoitoon, tulee menestymään tulevaisuudessa parhaiten. Oman lisänsä tähän tuo Venäjän markkinoiden herääminen ja venäläisten veneilijöiden kiinnostus Suomen markkinoista.

Veneenoston erottaa auton ostamisesta se, miten tarpeet vaikeuttavat ostopäätöksen tekoon. Auton ostamisen pääsyy on liikkumisen tarve, kun veneoston syyt ovat usein tunteiden ja mielikuvien takana. Hyvin harva veneilijä itse asiassa "tarvitsee" venettä. Tällöin asiakassuhteen hallinta onkin vaikeampaa kuin autokaupassa, koska asiakas täytyy tuntea paremmin ymmärtääkseen tämän todelliset tarpeet. Jos ja kun asiakassuhde syntyy, on parasta pitää siitä kiinni, sillä uusia asiakkaita ei tule niin paljon kuin vanhoja, joiden kanssa voi tehdä uusia kauppia. Autokaupassa tällainen esimerkki ovat Toyota Corolla -kuskit, joiden merkkiuskollisuus on pitänyt jo useita vuosikymmeniä. Ei ole sattumaa, että myös heidän asiakastytyväisyytensä on korkea.

Itselläni on ollut patologinen venekuume päällä jo vuodesta 1976, kun isäni ei jostain käsittämättömästä syystä suostunut vaihtamaan 4 hv Johnsonia 6 heppaiseen. Vuosien varrella venekoko on kasvanut jo 34-jalkaiseen, mutta venekuume ei ota hellittääkseen. Noin vuoden ajan



olen tutustunut myöskin kansainväliseen venekauppaan ja todennut, että kansainvälinen venevälitys askartelee ihan samoilla volyymi-kateakseleilla unohtaen helposti asiakassuhteen hallitsemisen. Maaeroja kylläkin on, englantilaiset edustavat ammattimaisinta osaamista ja ruotsalaiset ovat jääneet jopa suomalaisista jälkeen. Tosin Ruotsissa on isot käytettyjen veneiden kotimarkkinat ja suurimmalle osalle sikäläisiä venevälittäjiä ne tuntuvat riittävän hyvin.

Uusien veneiden kaupassa asiakashallintajärjestelmien luomisessa pisimmällä ovat englantilaiset Sunseeker, Princess ja Fairline -veistämöt, jotka pyrkivät asiakkuuden hallintaan myös venekaupan jälkeen. Tällöin asiakkaaseen on kontakti myös mm. varustelun, erilaisten help deskien, kerhojäsenyyksien jne yhteydessä. Lisäksi venekauppiasta kiinnostaa ottaa itselleen vastuu myös konepuolesta. Tämä strategia antaa ihan toiset lähtökohdat uusintaostolle, kun asiakkuuden hallinta perustuu kolmion volyymi-kate-asiakastytyväisyys optimoimiseen. Luomalla eräänlainen vetoketju asiakkaan ja venekauppiiaan välille pidetään huolta siitä, että asiakkuus on hallussa. Ei pidä myöskään unohtaa rahoituksen ja vakuutuksen merkitystä.

Suomessa pidän positiivisena esimerkkinä kokonaisvaltaisesta asiakkuuteen pyrkimisestä Marino Oy:n strategiaa laatuvene markkina-arvosta. Koska koko venekauppa perustuu usein tunteisiin ja ylimääräiseen budjettiin, on jokaiselle veneen omistajalle veneen jälleenmyyntiarvo tärkeä. Todistamalla asiakkaille hyvän jälleenmyyntiarvon kokevat vanhat Marino-vene omistajat ylpeyttä, joka korreloi välittömästi asiakastytyväisyyteen. Tällöin volyymi-kate-asiakastytyväisyys -vektorit eivät vedä eri suuntiin, vaan ne suurentavat koko yhtälöä ja merkin brändi kasvaa automaattisesti.

Varmasti niin autokauppa kuin venekauppakin elää vielä pitkään volyymi/kate-akselilla, missä veneen hinta näyttelee pääosaa. Mitä useammin ostajalle voidaan kuitenkin tarjota itse veneen lisäksi täydellinen varustepaketti, rahoitus, vakuutus, telakkapalvelut, huollot sekä veneelle että moottorille, uusintaoston mahdollisuus kasvaa. Asiakkuuden ehdoilla voi venealalla edetä kahteen suuntaan; joko verkottumiseen tai kokonaisuuteen perustuvaan asiakasprosessin hallintaan.

Kaupallista kevättä venekauppiaat!

Kari Wikholm

myyntipäällikkö

Volvo/Renault/Landover

Bilia Oy Herttoniemi

10 UUTTA JÄSENTÄ

Finnboatin jäsenmäärä on alkuvuoden aikana kasvanut taas reippaasti. Helmikuussa Suomen Veneteollisuusyhdistyksen jäseniksi hyväksyttiin Safe Canoe –turvakanooteja valmistava Himangan Muovityö Oy (Himanka), purjevernevalmistaja In Time Yachts Oy (Naantali), alumiinisten hyötyveneiden valmistaja Marine Alutech Oy Ab (Teijo), Senatoreja tekevä Matsmarin Oy (Hyvinkää) sekä suunnittelija Sven Ståhle (Rymättylä). Samoin Veneteollisuusyhdistyksen uusia jäseniä ovat tarvikevalmistajat RMJ Saksman Oy (Halikko) ja Oy Offshore Spars Ab (Pietarsaari). Venetelakka Salmeri Oy (Uusikaupunki) hyväksyttiin Venealan Telakka- ja korjaamoyhdistykseen. Venealan Kauppiat ry:n uusia kauppiasjäseniä ovat Grevia Marin (Helsinki) ja Hartman Rauta Oy (Vaasa). Uusien niin kuin vanhojenkin jäsenten yhteystiedot löytyvät Finnboatin nettisivuilta.

OSOITTEENMUUTOKSIA

Midnight Sun Charter Oy Ab toimii nykyään osoitteessa Masuunintie 5, 25900 Taalintehdas, puh. (02) 428 100, faksi (02) 428 110.

Interbarco Oy:lla puolestaan on ollut 20.4. lähtien voimassa seuraava osoite: Kantelettarenkuja 3 A 6, 00420 Helsinki. Muut yhteystiedot ovat pysyneet ennallaan.

Jos huomaatte Finnboatin kotisivuilta, että yrityksen yhteystiedot eivät ole siellä ajan tasalla, voitte ilmoittaa korjaukset sähköpostitse Katjalle info@finnboat.fi.

KEVÄTKOKOUS TULI JA MENI...

Liiton ja yhdistysten sääntömääräiset kevätkokoukset ja miniparlamentti pidettiin 22.4. Helsingin Pitäjänmäellä. Päivän luennoitsijoita olivat Oilon Oy:n tj Eero Pekkola, Marianna Brummer Blue Bowline Oy:stä ja Volvo Auto Oy Ab:n tj Pekka Tefke. Aiheet käsittelivät Oilon Oy:n poltintekniikan menestystekijöitä kansainvälisillä markkinoilla, Ranskaa venealan markkinakohteena sekä Volvon jälleenmyyntiverkostoa.

...SYYSKOKOUS VUOROSSA

26.-27.11.2004 VAASASSA

Tässä vaiheessa on jo hyvä merkitä kalentereihin syyskokouksenkin päivämäärä. Liiton ja yhdistysten sääntömääräiset syyskokoukset pidetään Vaasassa 26.-27.11.2004 Radisson SAS Royalissa, Hovioikeudenpuistikko 18. Kokousten lisäksi ohjelmaan kuuluu mm. vierailu Oy Botnia Marin Ab:n veistämölle, jonne yrityksen tj Johan Carpelan on finnboatilaiset ystävällisesti kutsunut tutustumiskäynnille.

Venerakennestandardi ISO 12215 edistyy

Veneen rakenteita koskeva standardi ISO 12215 koostuu seuraavista osista:

ISO 12215-1:2000 - Hull construction/scantlings - Part 1: Materials: Thermosetting resins, glass fibre reinforcement, reference laminate

ISO 12215-2:2002 - Ditto - Part 2: Materials: Core materials for sandwich construction, embedded materials

ISO 12215-3:2002 - Ditto - Part 3: Materials: Steel, aluminium, wood, other materials

ISO 12215-4:2002 - Ditto - Part 4: Workshop and manufacturing

DIS 12215-5 - Ditto - Part 5: Design pressures, allowable stresses, scantling determination

DIS 12215-6 - Ditto - Part 6: Details of design and construction

WD 12215-7 - Ditto - Part 7: Scantling determination of multihulls

WD 12215-8 - Ditto - Part 8: Rudder stocks and bearings

WD 12215-9 - Ditto - Part 9: Appendages and rig attachment



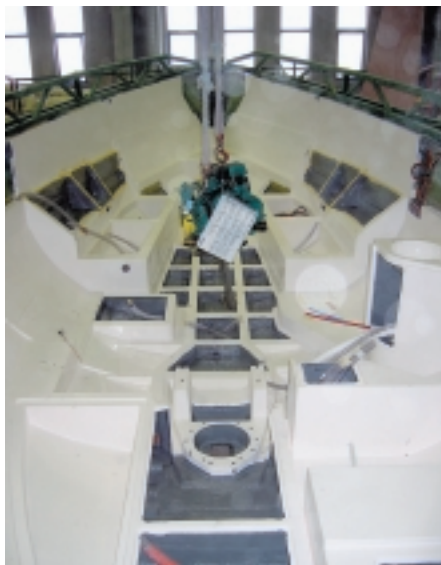
• Karl-Johan Furustam •

Osat, joiden koodissa on etuliite "ISO", on jo julkaistu. CD puolestaan on "Committee draft" (komitealuonnos). Etuliite "DIS" taas tarkoittaa, että ne ovat jäsenmaiden äänestykseen meneviä versioita ja "WD" on "Working Draft", eli työn alla oleva osa.

Standardin keskeiset osat ovat osa 5, joka käsittelee mitoituskuormia ja rakenteen mitoituskaavoja sekä purjeverneitä koskevat osat 7-9.

Lähiaikoina standardin osa 5 tulee lausuntokierrokselle ja sen jälkeen myös osat 7-9. Näissä on paljon uusia yksityiskohtia, joihin kannattaa perehtyä tarkkaan.

VTT:n kokemuksen mukaan rakennemitoituksen tuntemus veneteollisuudessa on yleisesti ottaen varsin heikko ja siihen tulisi panostaa koulutuksella. Mikäli tarpeeksi kiinnostusta asiaan ilmenee, voi VTT järjestää aiheesta koulutusta miniseminaarien tms. muodossa. Pyydämme kommentteja allekirjoittaneelle osoitteella karl-johan.furustam@vtt.fi.



OMISTAJAN KÄSIKIRJA MUUTTUU

Omistajan käsikirjalle vaatimukset asettava standardi on muuttumassa huomattavasti aiempaa versiota (1995) yksityiskohtaisemmaksi. Tämä johtuu suurelta osin siitä, että muita standardeja on valmistunut suuri määrä ja niihin voidaan nyt viitata ISO 10240:ssa.

Aiemmassa versiossa viitattiin kolmeen muuhun standardiin, nyt viittauksia on 18 eri standardiin.

Viittauksia on runsaasti myös toiseen suuntaan, eli ainakin 19 standardia edellyttää jonkin tiedon sisällyttämistä omistajan käsikirjaan.



• Markku Hentinen •

Uudessa standardiversiossa on myös tarkennettu tapaa, jolla informaatio ja varoitukset tulee kohdistaa tiettyihin käytön aikaisiin riskeihin. Seuraaviin kohtiin kiinnitetään erityistä huomiota:

- vakavuus ja uppoamattomuus: aukot, pilssipumput ja tyhjentäminen, kelluvuus
- paloturvallisuus: koneasennus, kaasuasennukset, muut polttolaitteet, palonsammuttimet
- sähkölaitteet: palon, räjähdysten tai sähköiskun välttäminen.

Käsikirjan yksityiskohtaisemmalle muodolle, kuten kirjainkoolle, marginaaleille tai sidontatavalle, ei uudessa standardiversiossa enää aseteta vaatimuksia.

Uusi malliversio

Standardin sisältö saattaa loppuvaiheessa vielä elää jonkin verran mutta

olemme aloittaneet valmistelutyöt jo nyt, jotta saamme työn valmiiksi hyvissä ajoin. Finnboat on tilannut uudet käsikirjamallit ja perustyö tehdään VTT:llä. Standardimuutosten myötä erityisesti suurempien veneiden kohdalla käsikirjan laajuus nousee n. 40 sivuun. Pienempien veneiden kohdalla laajuus on arviolta n. 20 sivua. Lopputulos sisältää käsikirjamallin ja käyttöohjeen sekä valmiin käyttökirjamallin kahdelle kuvitteelliselle veneelle; Finnboat 500 ja Finnboat 900.

Omistajan käsikirjan suomenkielinen versio valmistuu 15.9. mennessä ja ruotsin-, englannin- sekä saksankieliset versiot noin 4-5 viikkoa tästä. Käsikirjamallin hinta sähköisessä muodossa (kaikki kieliversiot) on Finnboatin jäsenyrityksille 190,00 eur (+alv) ja muille yrityksille 380,00 eur (+alv).

Pyydämme lähettämään ennakotilaukset Omistajan käsikirjasta osoitteeseen info@finnboat.fi.

VENENÄYTTELYJÄ 2004

AIKA	PAIKKA	NÄYTTELY
18.-21.5.	Qingdao/Kiina	China International Marine Fair
20.-23.5.	Sanctuary Cove/Australia	Sanctuary Cove International Boat Show
26.-30.5.	Beirut/Libanon	Beirut Boat Show
28.-30.5.	Tallinna/Eesti	Meremess
3.-7.6.	Auckland/Uusi-Seelanti	New Zealand Boat Show
10.-13.6.	Pietari/Venäjä	Boat Show St. Petersburg 2004
1.-5.7.	Melbourne/Australia	Melbourne Boat Show
27.-29.8.	Ellös, Kungsviken jne./Ruotsi	Öppna Varv på Orust
29.7.-3.8.	Sydney/Australia	Sydney International Boat Show
13.-17.8.	Oulu	Kansainväliset Oulun Suurmessut
19.-22.8.	Helsinki	Helsingin Uiva Venenäyttely UIVA-FLYTANDE
31.8.-5.9.	Ijmuiden/Hollanti	Amsterdam Seaport Boat Show
2.-5.9.	Oslo/Norja	Båter i Sjøen
2.-5.9.	Tukholma/Ruotsi	Stockholms Flytande Båtmässa
8.-13.9.	Cannes/Ranska	Festival International de la Plaisance
10.-19.9.	Southampton/Englanti	Southampton International Boat Show
11.-12.9.	Ylihärmä	Härmän Erämessut
15.-20.9.	La Rochelle/Ranska	Grand Pavois de la Rochelle
16.-19.9.	Newport/USA	Newport International Boat Show
18.-26.9.	Friedrichshafen/Saksa	Interboot-International Watersports Exhibition
22.-25.9.	Monaco	Monaco Yacht Show
23.-26.9.	Norwalk/USA	Norwalk International In-Water Boat Show

MESSUMATKA AMSTERDAMIIN 15.-19.11.2004

METS-messut pidetään Amsterdamissa 16.-18.11.2004 ja Finnboat järjestää sinne perinteiseen tapaan ryhmämatkan. Vaikka messut ovat vasta marraskuussa kannattaa, tehdä vaikkapa alustava matkavarauksen, jonka voi sitten vahvistaa 3 kk ennen matkan alkua matkatoimistoon.

Lentoaikataulu (sitoumuksetta)
meno ma tai ti
AY841 Helsinki-Amsterdam 08.15-09.50
paluu to tai pe
AY846 Amsterdam-Helsinki 19.05-22.25

Hotellivaihtoehdot

HOTEL DE GERSTEKORREL**
Damstraat 22-24, 1012 JM Amsterdam
1-hh/2 vrk 590 Eur 1-hh/4 vrk 790 Eur
2-hh/2 vrk 520 Eur 2-hh/4 vrk 650 Eur

Hotelli sijaitsee ydinkeskustassa, Damaukion kulmassa.

HOTEL ARENA***

Gravesandestraat 51, 1092 Amsterdam
1-hh/2 vrk 595 Eur 1-hh/4 vrk 805 Eur
2-hh/2 vrk 515 Eur 2-hh/4 vrk 645 Eur

Hotelli sijaitsee Amsterdamin historiallisessa kulmauksessa, rauhallisen Oosterparkin tuntumassa.

HOTEL AVENUE***

Nieuwezids Voorburgwal 27, 1012 RD Amsterdam
1-hh/2 vrk 620 Eur 1-hh/4 vrk 855 Eur
2-hh/2 vrk 535 Eur 2-hh/4 vrk 680 Eur

Avenue on hyvä 3-tähden hotelli Amsterdamin keskustassa lähellä rautatieasemaa.

NH HOTEL TROPEN***

Linnaeusstraat 2 c, 1092 Amsterdam
1-hh/2 vrk 640 Eur 1-hh/4 vrk 895 Eur
1-hh/4 vrk 530 Eur 2-hh/4 vrk 670 Eur

Suhteellisen uusi hyvä turistiluokan hotelli, joka sijaitsee Oosterparkissa, Amsterdamin itäosassa.

Hintoihin sisältyvät lennot turistiluokassa aterioineen, majoitus, aamiaisen päivittäin, lentokenttävero, matkustajamaksu sekä alv. Kaikki varaukset ja tiedustelut suoraan:

TÖÖLÖN MATKATOIMISTO/

MARJA RIKKINEN

puh. (09) 2288 8389, fax 2288 8357
marja.rikkinen@toolonmatkatoimisto.fi

Uudistettu huvivenedirektiivi astuu voimaan

Uusi huvivenedirektiivi (2003/44/EY) astuu voimaan ensi vuoden alusta monivuotisen valmistelun jälkeen. Yli-menokausi on yksi vuosi, joten 31.12.2005 jälkeen myytävien veneiden on oltava uuden direktiivin mukaisia. Direktiivi koskee nyt uusia tuotteita. Vaatimustenmukaisuuden voi todentaa eri tavalla kuin nykyään ja direktiiviin on sisällytetty sekä melua että pakokaasu- ja koskevia päästövaatimuksia. Aikaa valmistautumiseen on vähän, ainoastaan puoli-toista vuotta. Nopeimmat voivat myös markkinoinnissaan hyötyä tilanteesta.

• Gunnar Holm •



Soveltamisala laajeni

Vanhan direktiivin (1994/25/EY) rakenteen osan tärkein laajennus koskee vesijettejä. Nämä kuuluvat nyt huvivenedirektiivin piiriin sekä rakenteensa että päästöjen osalta. Koska Suomessa ei ole vesijettien valmistusta, on vaikutus tältä osin vähäinen. Markkinoille ei kuitenkaan saa tuoda vesijettejä, joissa ei ole CE-merkkiä.

Melupäästöjä koskevia vaatimuksia asetetaan sisämoottoriveneille, sisäperämoottoreille ja perämoottoreille. Vaatimustenmukaisuuden toteaminen kuuluu sisämoottoriasennuksissa veistämöille, mutta muissa tapauksissa vastuu on moottorivalmistajilla.

Pakokaasupäästövaatimuksia on nyt asetettu kaikille moottorityypeille. Vaatimustaso lienee kohtuullinen ja se astuu voimaan 31.12.2005 muille paitsi kaksitahtikoneille, joille voimaantumispäivä on 31.12.2006. Viimeksi mainituille moot-



toreille asetettu vaatimustaso on haastavampi. Vastuu vaatimusten täyttämisestä on moottorivalmistajilla.

Poikkeukset, eli ne alustyyppit ja versiot, joihin direktiiviä ei sovelleta, pysyvät samanlaisina kuin edellisessä direktiivissä.

Olennot turvallisuusvaatimukset

Olennoissa turvallisuusvaatimuksissa rakennepuolella ei ole paljon muutoksia. Tärkein havainto, joka ei suoranaisesti liity uuteen direktiiviin on, että ns. harmonisoituja standardeja on valmiina suuri määrä. Näissä esitetty taso muodostaa ”vaatimustason oletaman” ja ellei valmistaja sovelle näitä standardeja on hänen muulla tavalla osoitettava, että RCD:n (englanninkielinen huvivenedirektiivin lyhenne ”Recreational Craft Directive”) taso on täytetty.

Itse suunnitteluluokkien osalta direktiiviin sisältyy nyt D-luokan kategorian osalta teksti ”.....ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 0,3 metriä ja satunnaisten, esimerkiksi ohi kulkevien alusten aiheuttamien aaltojen korkeus on enintään 0,5 metriä”. Aikaisemmin direktiivissä oli vain maininta 0,5 m merkitsevistä aallonkorkeudesta. Tämä selkeä D-luokan olosuhteiden lievennys on itse asiassa ollut tulkintana vakavuusstandardin laadinnassa ja

Uutta direktiiviä sovellettaessa on jo suunnitteluvaiheessa hyvä käyttää hyväksytyjä harmonisoituja standardeja. Suurimmat muutokset koskevat kone- ja äänenvaimenninasennuksia. Kuvassa Kamu Stråhlmann miettii Finngulf-purren yksityiskohtia.

RSG:n sekä komission omassa tulkinnessa. Ilman tätä muutosta olisi esimerkiksi savolaisveneisiin vaadittu korkeampi varalaita.

Uudessa direktiivissä on myös muutettu rungon tunnistenumero veneen tunnistenumeroiksi kattamaan koko alusta eikä vain runkoa. Numeron nimilyhenne on siten CIN (englanniksi Craft Identification Number).

Valmistajan kilvessä oleva ”suurin sallittu kuorma” -käsitteestä on nyt poistettu kiinteiden tankkien sisällön paino. Tämä oli virhe edellisessä versiossa.

Mikäli veneessä ei ole palontorjuntakalustoa kun se luovutetaan riittää, että vene on varustettu merkinnällä, josta ilmenee minkä tyyppiset ja tehoiset sammutusvälineet veneeseen kuuluvat. Tämä johtuu eri maissa käytössä olevista erilaisista paineastiasäädöksistä, joiden vuoksi vastavuoroinen hyväksyntä ei vielä ole mahdollinen. Siten veneiden mukana ei enää toimiteta sammuttimia, jotka eivät kelpaa toisissa maissa. Tällainen tulkinta on jo kauan ollut käytössä.

Vaatimustenmukaisuus mm. uudella moduulivalikolla

Vaatimustenmukaisuuden voi nyt todentaa melkein kokonaan vapaavalintaisella moduuliyhdistelmällä kunhan otetaan käyttöön ns. korkeammat moduulit. On siis paikallaan käyttää esimerkiksi B+ -moduulia, vaikka vaatimustasona olisikin vain Aa -moduuli.

Sinänsä käsite ”korkeampi moduuli” on vähän harhaanjohtava. Esimerkiksi sovellettaessa moduulia A, joka vastaa itsestään, vaaditaan valmistajalta paljon korkeampaa osaamista, tietotaitoa ja työtä kuin sovellettaessa B-moduulia, jolloin suurin osa varmistamisesta tehdään ilmoitetun laitoksen toimesta ja näin yrityksen omat varmistusjärjestelmät voivat olla kevyempiä. Eurooppalaisten veneilijöiden kannalta molempien prosessien kautta pitäisi kuitenkin syntyä yhtä turvallinen tuote.

Uutuus tällä rintamalla on myös ”rakentamisen jälkeinen arviointi” (RJA), josta on säädetty direktiivin 8. artiklassa eikä moduuliliitteissä, joka olisi ollut luonteva kohta. Artiklassa todetaan, että mikäli on kyseessä RJA eli vanha vene joka valmiina tuodaan Eurooppaan, voi omistaja tai se joka tuo veneen markkinoille yksityishenkilöinä ottaa täyden vastuun sen vaatimustenmukaisuudesta.

Kyseisen henkilön on annettava vene ja sen dokumentit ilmoitetun laitoksen arvioitavaksi joka antaa ”Rakentamisen jälkeisen todistuksen” osoituksena siitä, että vene täyttää vaatimukset. Tämän jälkeen veneestä vastuussa oleva henkilö laatii vaatimustenmukaisuustodistuksen omiin nimiinsä ja kiinnittää veneeseen CE-merkin. Mikäli vene on vanha, huonossa kunnossa ja vaikeasti tarkastettavissa, saattaa olla vaikeata löytää ilmoitettua laitosta, joka on halukas tarkastustehävään.

Moduulivaihtoehtovalikkoa on laajennettu siten, että käytännössä alle 12 metrin C-suunnitteluluokan veneet ja kaikki D-luokan veneet voi sertifioida moduulien A tai Aa mukaan tai vaihtoehtoisesti joko moduulin B+D, B+E, B+F, G tai H mukaan. On myös huomattava, että joukkoon on tullut uusi moduuli E, joka keskitetty tuotteen laatuun ja jossa ilmoitettu laitos on mukana tarkastamassa laatuja järjestelmää. Katso Taulukko 1.

Suunnitteluluokkien A ja B moduulivaihtoehtot ovat B+D, B+E, B+F, G tai H. Tämän muutoksen periaatteista päätettiin kauan sitten. Se poistaa epäviralliset B-tyyppiser-

Taulukko 1. Moduulivaihtoehdot rakenne-, pakokaasu- ja meluvaatimuksille.

		Käytettävissä olevat moduulivaihtoehdot	
Rakenne	Suunnitteluluokka/ Tuotetyyppi	2.5 m ≤ rungon pituus <12 m	12 m ≤ rungon pituus ≤ 24 m
	A "Valtameri"	Aa, B+C, B+D, B+E, B+F, G tai H	B+C, B+D, B+E, B+F, G tai H
	B "Avomeri"		
	C "Rannikko"	A, Aa, B+C, B+D, B+E, B+F, G tai H Mikäli noudatetaan harmonisoituja vakavuus- ja kelluvuusstandardeja	
	D "Suojaisat vedet"	A, Aa, B+C, B+D, B+E, B+F, G tai H	
	Komponentit	B+C, B+D, B+E, B+F, G tai H	
	Vesijetit	A, Aa, B+C, B+D, B+E, B+F, G tai H	

Pakokaasu	Kaikki huvivenemoottorit	B+C, B+D, B+E, B+F, G tai H
-----------	--------------------------	-----------------------------

Melu		Ohiajotesti	Vertailuvene konsepti	P/D suhde
	Perämoottorit, Vesijetit, Sisäperämoottorit*)	Aa, G tai H		
Huvivene, jolla on sisämoottori	Aa, G tai H	A, Aa, G tai H	A, Aa, G tai H	

*) tässä ja koko artikkelissa tarkoitetaan sisäperämoottorilla sellaista ratkaisua, jossa moottori/vetolaitteyhdistelmässä on kiinteä, integroitu pakokaasujärjestelmä. Mikäli yhdistelmässä on erillinen pakokaasujärjestelmä, se luetaan direktiivin mukaan sisämoottoriksi.

tifikaatit, joita eräät ilmoitetut laitokset ovat antaneet moduuleja A ja Aa käytäville valmistajille.

Melupäästötason toteaminen

Tärkein muutos venesuunnittelijoille ja veistämöille on melupäästöjen sisällyttäminen vaatimuksiin. Vaatimukset on asetettu sellaiselle tasolle, että mikäli veneessä on normaali sisäkone jossa on asianmukaiset äänenvaimentimet, ei ongelmia äänitasosta pitäisi syntyä. Suurimmissa (15-24 m) veneissä suuria moottoritehoja käytettäessä voi tilanne kuitenkin olla toinen. Näissä tapauksissa nykyään käytössä olevat ratkaisut eivät aina riitä meluvaatimustason alittamiseksi, vaan asennuksessa vaaditaan tarkempaa suunnittelua ja kunnollisia äänenvaimentimia.

Vaatimustaso ohiajotestissä mitattuna 25 m etäisyydellä on esitetty alla olevassa taulukossa 2.

Yksittäisen moottorin teho kW:ina	Enimmäisäänepainetaso = L_{pASmax} dB:inä
$P_N \leq 10$	67
$10 \leq P_N \leq 40$	72
$P_N > 40$	75

Melupäästöjen todentamiseksi on kolme vaihtoehtoista etenemisreittiä.

1. Jokainen venetyyppi voidaan todentaa käyttämällä standardissa EN ISO 14509 esitettyä ohiajomenetelmää.
2. Arviointiin voi käyttää Frouden lukuun ja teho/uppoumasuhteeseen (P/D) perustuva menetelmä.
3. Kolmas tapa on sertifioidujen veneiden vertailutietojen käyttö.

Näihin äänitason todentamistapavaihtoehtoihin liittyy moduuleja, jotka on esitetty Taulukossa 1.

Vaihtoehtoiset todentamismahdollisuudet on laadittu siksi, että mittauksia ei tarvitse suorittaa mikäli on selvää, että vene täyttää vaatimukset ja tämä on voitu todeta venetyypin ominaisuuksien tai vertailutietojen perusteella.

*PN=moottorin nimellisteho (kW) nimellisnopeudella.
Rinnakkaismoottori- ja monimoottoriyksiköiden osalta raja-arvon saa ylittää 3 dB:llä.*



Melumittausta ohiajokokeella ei tarvita, mikäli koneen asennustapa on samanlainen kuin sertifioitulla venetyypillä tai veneen konetehto on pieni.

Tämä tarkoittaa mm. toisessa vaihtoehdossa sitä, että mikäli veneen Frouden luku on alle 1,1 eli vene ei ole siirtynyt kokonaan plaanausalueelle ja samanaikaisesti teho/uppoumasuhde on alle 40, niin vene täyttää äänipäästövaatimukset mikäli myös kone- ja pakoputkistoasennus on tehty moottorin valmistajan ohjeiden mukaisesti.

Frouden luku lasketaan kaavasta $F_n = V/\sqrt{(g * lwl)}$ ja teho uppoumasuhde lasketaan kaavasta $D(t) = P/D$.

Näissä:

V	maksiminopeus	(m/s)
g	gravitaatiovakio	(m/s ²)
lwl	vesiviivapituus	(m)
P	moottoriteho	(kW)
D	veneen uppouma	(ton)

Kolmas tapa edellyttää että ”..... huviveneen, jossa on sisämoottori tai kiinteällä pakoputkistolla varustamaton sisäperämoottori on katsottava olevan näiden meluvaatimusten mukainen jos sen keskeiset suunnitteluparametrit ovat samat tai vastaavat kuin sertifioitun vertailuveneen yhdenmukaistetun standardin sallimissa rajoissa.”

Kolmannessa tapauksessa sertifioitulla veneellä tarkoitetaan venettä, jonka pääparametrit ovat samat kuin ohituskokeella todennetun tyyppin veneellä. Veneen tulee kuitenkin sijoittua tiettyjen toleranssien puitteisiin, jotta tämä ”samanlaisuus-kriteeri” pätee. Tähän menettelytapaan liittyy edelleen epävarmuustekijöitä jotka koskevat lähinnä eri toleransseja ja parametrejä sekä sitä, miten listaa sertifioituisista vertailuveneistä ylläpidetään ja mitkä arvot ovat julkisesti esillä.

On esitetty myös sellaisen järjestelmän käyttöönottoa, jossa veneen parametrit syötetään tietokoneen ohjelmaan ja tämän jälkeen järjestelmä pyydettyä vain tarkistaa, mahtuvatko parametrit jonkun vertailuveneen arvojen toleranssien sisälle. Itse vertailuvene ja sen tiedot eivät tule näkyviin ja siten julkisesti tietoon. Tämä li-

sännee innokkuutta syöttötietojen antamiseen.

Moottoreiden pakokaasupäästöt

Moottoreille asetetaan nyt pakokaasuvaatimuksia hiilimonoksidin, hiilivedyn, typioksidin sekä hiukkas päästöjen osalta. Vaatimustasotaulukko on liian laaja mahtuakseen tähän esitykseen. Konevalmistajat ovat panostaneet paljon erityisesti nelitahtikoneiden markkinoille saattamiseksi viime vuosina ja nämä koneet täyttävätkin päästövaatimukset.

Kaksitahtikoneilla on sen sijaan siirtymäaika vuoden 2006 loppuun asti ja jää nähtäväksi mitä tällä saralla tapahtuu. Suuret panostukset kaksitahtitekniikkaan ovat aiheuttaneet melkoisia taloudellisia haasteita moottorivalmistajille.

Muita moottoreita koskevia vaatimuksia ovat:

- moottorin merkintä (valmistaja, tyyppi, tunnustenumero, CE-merkintä)
- kestävyysvaatimus; moottoripäästöjen tulisi pysyä vaadituissa rajoissa tietyn pitkäaikaisen kokeen aikana, jolloin sitä voidaan huoltaa valmistajan antamien ohjeiden mukaan
- omistajan käsikirja.

Kuten veneiden ollessa kyseessä myös moottoreissa on poikkeuksia, joiden kohdalla direktiiviä ei sovelleta. Tällaisia tapauksia ovat esimerkiksi moottorit, jotka on tarkoitettu

- kilpaveneisiin
- koekäyttöön
- työveneasennuksiin
- sukellusveneisiin
- ilmatyynyaluksiin
- kantosiipialuksiin

sekä

- historiallisten koneiden yksittäiset jäljennökset
- omaan käyttöön rakennetut koneet.

Likavesijärjestelmiä koskevia vaatimuksia täsmennetty

Huvivenedirektiiviin on tehty myös tiettyjä täsmennyksiä, jotka koskevat käymäläjätteiden käsittelyä. Kuten aiemminkin sisältyy direktiiviin vaatimus siitä, että saastutavien aineiden (öljyn, polttoaineen, jne.) vahingossa tapahtuvat päästöt estetään.

Jos veneessä on käymälä, on siinä oltava joko käymäläjätevesisäiliö tai järjestelmä, joka sallii käymäläjäteveden varastoimisen.

Veneet, joissa on pysyvästi asennettu käymäläjätevesisäiliö, varustetaan tavanomaisella poistoliitännällä, jotta jätteiden vastaanottolaitteiden putket voidaan kytkeä veneen tyhjennysputkistoon. Lisäksi kaikki käymäläjätevedelle tarkoitettujen rungon läpiviennit on varustettava tiiviisti suljettavilla venttiileillä.

Vaatimukset vastaavat pitkälle uusien veneiden tämänhetkisiä käytäntöjä eikä ristiriitoja pitäisi olla. Käytännön järjestelyt aivan pienimmässä asuttavissa veneissä ovat tosin jonkin verran kömpelöjä.

Uudet ja uusitut sertifikaatit vuoden 2005 lopussa

Edellä on kuvattu keskeisimmät muutokset uudessa huvivenedirektiivissä. Melupäästöasia aiheuttaa lisää todentamistyötä veneistämöille, joskin melupäästövaatimusten osalta suuri osa veneistä voidaan todentaa ”kirjoituspöytämenettelyllä” tai veneessä on perämoottori tai sisäperämoottori, joiden päästöasiat on hoidettu moottorivalmistajien toimesta.

Ensi vuosi on joka tapauksessa täynnä toimintaa, kun 1.1.2006 ja sen jälkeen markkinoille tuotavien veneiden tulee olla päivitetty uuden direktiivin mukaisiksi siltä osin kun direktiivi koskee veneiden dokumentointia, vaatimustenmukaisuudenvaikutusta ja sertifikaattia.

Varaa myyntipaikka parhaasta ympäristöstä!

Helsingin uiva venenäyttely HSK:lla Lauttasaassa 19.-22. elokuuta



*Ilmoittautumisaika
päättyy 11.6!*



*Finlands största flytande båtutställning! Det lönar sig
att vara med i Uiva 2004 Flytande den 19-22 augusti i Helsingfors.*

Boka plats genast, helst redan idag!

Veneiden kulkuvaloasennukset

Veneiden kulkuvaloasennukset ovat turvallisuuden kannalta tärkeä asia. Valosektoreille ja valovoimakkuudelle on asetettu tarkat vaatimukset. Täysin oikein asennettuja kulkuvaloja näkee kuitenkin vain harvoissa veneissä, sillä valosektoreissa ei sallita katvealueita. Käytäntö on muokannut erilaisia asennuskäytäntöjä usein tiedostamatta sitä, että sektorialuevaatimukset eivät täysin täyty. Kyse on usein myös tulkinnoista, joissa myös viranomaiset ovat joustaneet.

• Markus Laxén •



Veneet ja valot

Liikuttaessa veneellä pimeällä tai rajoittuneen näkyvyyden vallitessa on käytettävä asianmukaisia kulkuvaloja. Määräykset eivät vaadi kulkuvaloja asennettavaksi veneeseen veneen myyntihetkellä. Eli viime kädessä veneen käyttäjän on huolehdittava siitä, että veneessä on valot jos hän aikoo liikkua veneellä pimeällä. Isommat veneet varustetaan pääsääntöisesti kulkuvaloilla jo tehtaalla.

Millaiset kulkuvaloasennukset sitten vaaditaan riippuu veneen koosta, propulsiotyypistä (moottorilla, purjeilla, airoilla kulkeva) ja veneen käyttöalueesta. Kansalliset sisävesisäännöt myöntävät ”helpotuksia” kansainvälisiin meriteiden sääntöihin verrattuna. Mm. mastovaloa voidaan pitää 0,5 m sivuvalojen yläpuolella, kun taas kansainväliset säännöt vaativat vähintään 1,0 m korkeuseron valojen välille. Sisävesisääntöjen mukaan myös alle 7 m veneet, joissa ei ole vähintään 1,0 m korkeudella vedenpinnasta soveliaista paikkaa sivuvalojen asentamiselle, voivat käyttää



vain yhtä ympäri näköpiiriin näkyvää valoa. Tätä pykälää onkin aikaisemmin sovellettu laajalti avo-, ohjauspulpetti- ja tuulilasiveneissä.

Huvivenedirektiivin ja viime vuosina kasvaneen veneviennin myötä ovat veistämöt alkaneet asentaa kulkuvalot kansainvälisten meriteiden sääntöjen mukaan, jolloin ne täyttävät aina myös kohdemaan vaatimustason. Aina ei avoveneisiin kuitenkaan ole helppoa löytää soveliaista paikkaa vaadittaville sivuvaloille niin, että ne täyttäisivät kaikki asennusvaatimukset ja pysyisivät vielä ehjinä venettä käytettäessä. Kompromisseja on jouduttu tekemään mutta kuitenkin siten, että sääntöjen tarkoitus eli valojen näkyvyys ja veneen tunnistettavuus käytännössä toimii. Vain harvassa suuremmassakaan veneessä ovat kaikki valosektorivaatimukset aivan sääntöjen pykälän mukaiset.

Kulkuvalomääräykset

Seuraavassa lyhyesti kulkuvalomääräykset eri tyyppisille veneille kansainvälisten meriteiden sääntöjen mukaan. Yksityiskohtaisemmat asennusvaatimukset löytyvät ”Kansainvälisistä säännöistä yhteentörmäyksen ehkäisemiseksi merellä (Meriteiden säännöt) 1972”. (COLREG 1972).

Moottoriveneissä on oltava masto- ja perävalo sekä sivuvalot. Masto- ja perävalon voi alle 12 m veneissä yhdistää yhdeksi ympäri näköpiiriin näkyväksi valoksi (=360° valo). Sivuvalot saa alle 20 m veneissä yhdistää yhdistetyksi lyhdyksi. Masto/360° valon on oltava vähintään 1,0 m sivuvaloja korkeammalla. Kun sivuvalot ovat erilliset, on masto/360° valon oltava veneen keskilinjalla. Masto/360° valo saa alle 12 m veneissä olla veneen keskilinjasta sivulla, mutta tällöin on sivuvalojen oltava yhdistetyssä lyhdyssä ja niiden on oltava veneen keskilinjalla tai niin lähellä kuin mahdollista samaa pitkäntälinjaa mas-

Esimerkki oikein asennetuista kulkuvaloista, jossa säännöt katvealueista ja heijastuksista on huomioitu.

to/360° valon kanssa. 12–20 m veneissä on mastovalon oltava vähintään 2,5 m partaan yläpuolella ja yli 20 m veneissä vähintään 6 m rungon yläpuolella.

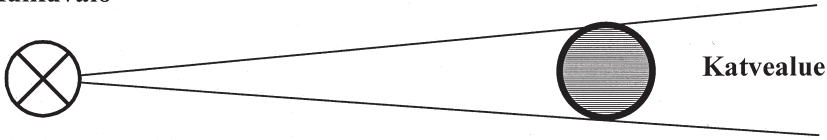
Purjeveneissä on purjehdittaessa oltava sivuvalot ja perävalo. Nämä valot voivat alle 20 m veneissä olla yhdistetyssä lyhdyssä ja lyhty on asennettava maston huippuun. Silloin kun purjevene kulkee konevoimalla, on sen näytettävä moottoriveneille määritellyjä valoja.

Soutuvene voi käyttää purjeveneiden mukaisia valoja tai vaihtoehtoisesti on pidettävä valmiiksi saatavilla olevaa sähkölampun. Konevoimalla kulkeva soutuvene on moottorivene ja veneen on tällöin käytettävä sen mukaisia kulkuvaloja.

Mikäli ympäri näköpiiriin näkyvän valon (=360° valo) sijaan käytetään erillistä masto- ja perävaloa on perävalo asennettava niin lähelle veneen perää kuin mahdollista ja sen tulee keskeytymättä näkyä vaadittavassa sektorialueella 135°. Sääntöjen mukaan tämä tarkoittaa sitä, että hytin päällä olevan maston takaosa ei ole oikea paikka perävalolle, koska se on asennettava mahdollisimman lähelle perää. Keskeytymättömän näkyminen tarkoittaa sitä, että esim. lippu ja lipputanko eivät saa olla sen sektorin edessä.

Lukuunottamatta ympäri näköpiiriin näkyvää valoa (360° valo), jolle sallitaan 6° yhtenäinen katvealue, ei veneeseen asennetuilla kulkuvaloilla saa olla mitään katvealueita (varjostuksia) kaiteiden, vanttien, antennien, vapatelien, kansirakenteiden tai muiden takia, vaan valon tulee näkyä keskeytymättä koko sen vaakaja pystysektorin alueella joka ko. valolle vaaditaan. Tämän vaatimuksen kirjaimelli-

Kulkuvalo



nen täyttäminen onkin sitten vaikeampi asia.

Kulkuvaloja veneeseen asennettaessa on huomioitava se, että asennusalue on oikea. Ennen kuin itse valolaite on hyväksytty, on sen valovoimakkuus, valojakuma ja sektorirajat mitattu. Jotta sektorirajat pysyisivät oikeina myös veneeseen asennettuna, on kulkuvalo asennettava oikeaan kulmaan veneen pitkittäis- ja pystylinjaan nähden. Esimerkiksi mikäli sivuvalot asennetaan hytin seinään joka kaartuu sisäänpäin keulaa kohti, näyttävät sivuvalot keulan suunnalla ristiin ja sivuille liian pienen sektorin.

Häikäisy ja heijastukset

Valojen aiheuttamaan häiritsevään häikäisyyn ei ole asetettu mitattavia vaatimuksia. Erilaisia varjostimia voidaan käyttää kun muistetaan, että niillä ei aiheuteta katvealueita ja että niiden heijastuksien kautta ei muuteta valon väriä. Musta varjostin onkin ainoa jota voidaan käyttää.

Häikäisyasioissa tulisi katse kuitenkin kääntää kulkuvalovalmistajiin. Miksi tehdä kulkuvaloja, jotka antavat valoa vaa-

dittujen pystysektoreiden ulkopuolelle? Tarkemmalla optiikalla voitaisiin esimerkiksi masto/360° valolaite tehdä sellaiseksi, ettei se anna hajavaloa vaadittavaa 7,5° (purjeveneet 25°) alemmaksi vaakasektorista eikä näin valaise turhaan kansia ja ylärakenteita.

Standardisointi

Kulkuvaloja varten on valmisteilla kaksi standardia, ISO/DIS 16180, Small craft - Electric navigation lights sekä prEN 14744, Inland navigation vessels and sea-going vessels - Navigation light. Nämä standardit käsittelevät vain itse valolaitteille asetettavia vaatimuksia kuten valovoimakkuus, valosektori ja rakenne sekä miten kulkuvalot testataan. Itse kulkuvalojen asennuksissa viitataan standardeissa suoraan COLREG 1972 vaatimuksiin.

Yhteenveto

Kansallisten sisävesisääntöjen soveltaminen, käyttäen pelkkää ympäri näköpiirin näkyvää valoa, on tarkoituksenmukaista pienille avonaisille veneille, joissa sivuva-

lojen asentaminen on veneen koon ja avonaisen kansijärjestelyn takia vaikeaa. Valomaston korkeuden on kuitenkin oltava sellainen, etteivät matkustajat, veneen rakenteet ja muut varusteet varjosta sen näkyvyyttä. Tämän sisävesisäännön poistaminen merkitsisi sitä, että kaikkiin jo käytössä oleviin veneisiin jouduttaisiin tekemään uudet valoasennukset, ellei asetettaisi valmistusvuosirajaa. Uusiin veneisiin, joihin sivuvalojen asennus on järkevästi toteutettavissa, kannattaa asentaa nämä valot vaikkakin pieni katvealue syntyisi. Veneen näkymisen kannalta on aina parempi, että veneessä on myös sivuvalot.

Veneet, jotka menevät vientiin kannattaa varustaa aina kansainvälisten meriteiden sääntöjen mukaisin kulkuvaloin. Kaikissa maissa ei välttämättä ole kansallisia "helpotuksia" valoasennuksiin ja kansainvälisten sääntöjen mukaiset valot pätevät aina.

Koska valosektoreiden katvealueet ovat suuri käytännön ongelma veneissä, tulisi säännöissä ja standardisoinnissa kehittää hyväksyttävät rajat tälle alle 24 m venealuokalle. Miksei myös muille valoille voida sallia katvealuetta kun 360° valolle sallitaan 6° katvealue? Valojen oikeat asennuspaikat, linjaukset ja korkeudet saadaan hoidettua oikealla suunnittelulla. Kansirakenteissa voisi olla valoja varten suunnitellut ja muotoillut paikat.



A1-Venerahoitus. Helpoin tapa toteuttaa unelmia.

Autasi asiakastasi toteuttamaan unelmansa. Tarjoa A1-Venerahoitusta. www.nordearahoitus.fi/vene.

Ilmoitettu laitos uusien haasteiden edessä

VTT valmistautuu



Uusi huvivenedirektiivi astuu voimaan 1.1.2005. Direktiivin sisältö laajenee ja tuo ilmoitetuille laitoksille uusia haasteita. Miten pätevyitä uusia vaatimuksia varten, miten rakentaa uudet testausjärjestelmät ja laatia uudet tarkastusohjeistukset, ottaako mukaan kaikki ilmoitetulle laitokselle tarjottavat uudet tehtävät melu- ja pakokaasupäästöjen mittaamiseksi? Myös valmistajille direktiivi tuo uusia haasteita.

• Markus Laxén •

Direktiivi

Direktiivi asettaa vaatimuksia valmistajille, tuotteille ja tuotannolle sekä myös sertifiointielimille eli ilmoitetuille laitoksille, jotka tarkastavat tuotteet ja toteavat niiden olevan vaatimustenmukaisia. Ilmoitetulta laitokselta vaaditaan pätevyyttä ja asiantuntemusta, oikeita ja tasapuolisia menettelytapoja ja hinnoittelua, riippumattomuutta, laatujärjestelmää ja sen valvontaa. Ilmoitetulla laitoksella on johdotonta ja seurantaryhmä. Seurantaryhmä koostuu ministeriön, venevalmistajien ja veneenkäyttäjien edustajista. VTT:n Vene -ilmoitettua laitosta valvoo liikenne- ja viestintäministeriö yleisten valvontaperiaatteiden mukaisesti.

Uusi huvivenedirektiivi tuo laajentuaan uusia tehtäviä ilmoitetuille laitoksille. Näitä ovat veneiden melupäästömittaukset sekä venemoottoreiden pakokaasupäästömittaukset. Vesijetit tulevat myös mukaan direktiiviin. Vaatimustenmukaisuuden todentamisympäristö eli moduulijärjestelmän laajeneminen avaa myös uusia mahdollisuuksia ja tehtäviä.

Ilmoitettujen laitosten ei tuki tarvitse ottaa hoitaakseen kaikkia tarkastus- ja sertifiointitehtäviä jotka direktiivissä mainitaan, vaan ne voivat

keskittyä esimerkiksi vain veneiden tarkastuksiin jättäen tuotannon ja päästöasiat pois.

VTT aikoo hakea pätevyyttä kaikille niille uuden direktiivin toimille, joissa ilmoitettua laitosta tarvitaan. Jo nykyisessä direktiivissä meillä on ollut pätevyydet kaikille toiminnolle. VTT:ssä on valmiudet myös veneiden melupäästöjen ja moottoreiden pakokaasupäästöjen mittaamista varten.

Ilmoitettua laitosta koskevat vaatimukset

Uusi direktiivi vaatii ilmoitetuilta laitoksilta uuden pätevyyden hakemista. Pätevyys tulee ennen hakemista arvioida ja tästä vastaa Suomessa Mittatekniikan keskus (Mikes). Kun pätevyys on todettu, ilmoittaa kauppa- ja teollisuusministeriö ilmoitetun laitoksen EU:n komissiolle. Tarkoituksena on, että saamme pätevyysasiat hoidettua kuntoon kesän aikana. Uuden direktiivin mukaisia sertifikaatteja voidaan laatia vasta direktiivin voimaantumisen jälkeen, eli aikaisintaan 1.1.2005. Koko ensi vuosi on sitten ylimenokautta ja kaikki 31.12.2005 jälkeen tuotannossa olevat veneet tulee olla päivitetty uuden direktiivin mukaisiksi.

Miten tästä eteenpäin

Veneen sertifiointiin tehtävien päivityksien laajuus riippuu siitä, kuinka tuore sen nykyinen sertifiointi on. Veneitä koskevat vaatimukset eivät ole paljoakaan muuttuneet nykyisestä direktiivistä. Useat sertifiointissa käytettävät standardit ovat jo valmistuneet ja niitä käytetään nykyään sertifiointivissa veneissä. Näiden veneiden sertifiointi onkin lähinnä veneen sertifiointissa käytettyjen tarkastuspöytäkirjojen vertaamista uusiin vaatimuksiin.

Vanhoja, nykyisen direktiivin alkuvaiheen aikana sertifioituja veneitä koskeva sertifiointin päivitystarve saattaa olla suurempi. Tuolloin standardit olivat vielä keskeneräisiä ja vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa jouduttiin käyttämään muita menetelmiä. Onneksi VTT käytti tuolloin laajalti Pohjoismaista venenormistoa

Suomessa toimii ilmoitettuna laitoksena lisäksi IMCI, jonka tarkastajat ovat:

Kai Ilmanen, Ojarinne 40,
20810 Turku, puh. (02) 235 5152,
Kai.Ilmanen@imci.org

Eivind Still, Västermalmsgatan 2,
68620 Pietarsaari, puh. (06) 723 1944
e-mail: Eivind.Still@imci.org



(NBS), jonka vaatimukset mm. varalaidan ja kelluvuuden osalta ovat korkeammat kuin mitä nykyinen standardi vaatii. Vain perämoottoreiden painot ovat tämän päivän säännöissä suuremmat johtuen nelitahtitekniikan muukaantulosta.

Dokumentaatiotyöhön tulee venevalmistajille yksi merkittävä päivitystyö. Omistajan käsikirjaa koskeva standardi uusiutuu huomattavasti ja edellyttää nykyisten kirjojen päivittämistä uusien vaatimuksien mukaiseksi.

Vaatimustenmukaisuuden varmistaminen

Vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa suurin osa asiakkaistamme käyttää moduulia B+C. Moduuli B tarkoittaa veneen tyyppitarkastusta, jonka ilmoitettu laitos suorittaa. Moduuli C koskee veneen tuotantoa ja tarkoittaa käytännössä sitä, että valmistaja itse varmistaa sen, että tuotannossa olevat veneet ovat tyyppin mukaisia. Moduuli B:n jatkeeksi voidaan kuitenkin ottaa myös moduulit D, E ja F. Moduuli D käsittää tuotannon dokumentoidun laadunvarmistuksen, jonka hyväksyy ja jota valvoo ilmoitettu laitos. E-moduuli käsittelee tuotteen lopputarkastusta jonka menetelmät sekä dokumentaation tarkastaa, hyväksyy ja valvoo ilmoitettu laitos. Jos tehdään yksittäisiä veneitä, voidaan käyttää tuotekohtaista tarkastusta eli moduulia F.

Nyt kun uudessa direktiivissä aukesi moduulijärjestelmän valinta lähes vapaaksi ns. korkeampien moduulien osalta kannattaa yritysten, joilla on dokumentoitu laadunvarmistusjärjestelmä tai joilla on halua kehittää tuotantonsa laadunvalvontaa, vakavasti harkita esim. D-moduulin käyttöönottoa. D-moduuli vastaa laatu-järjestelmästandardin ISO 9002 tasoa. Yritykset, joilla on ISO 9001 mukainen laatu-järjestelmä, voivat halutesaan siirtyä moduuliin H jos yrityksellä on kaikki valmiudet myös itse tar-

kastaa ja todentaa, että uusi venemalli on vaatimustenmukainen.

VTT ilmoitettu laitos on valmis palvelemaan näissä laatu-järjestelmä- ja tuotannon laadunvarmistusasioissa. VTT voi myös sertifioida yrityksen laatu-järjestelmiä ISO 9000 -laatu-standardien mukaan.

Utuna haasteellisenä tehtävänä direktiiviin tulee ”Rakentamisen jälkeinen arviointi”. Tämä tarkoittaa sitä, että jos jo käytössä ollut vene tuodaan EU:n alueelle käyttöön otettavaksi, on sen täytettävä direktiivin vaatimukset ja tarkastukset on suoritettava ilmoite-

tun laitoksen toimesta. Ilmoitetulta laitokselta vaaditaan paljon, jotta se voisi varmistaa vanhan veneen vaatimustenmukaisuuden varsinkin, jos veneen rakennetta käsittelevä dokumentaatio on puutteellinen tai sitä ei saada lainkaan.

Yhteenveto

- Uusi direktiivi tuo ilmoitetuille laitoksille uusia haasteita testaus- ja varmentamisvaatimuksien kasvaessa.
- Myös valmistajille tulee päivitystehtäviä veneiden ja dokumentaation osalta.
- Omistajan käsikirjasta on tehtävä päivitetty versio.
- Sisämoottoriveneiden valmistajat joutuvat testauttamaan veneiden melupäästöt.
- Venevalmistajien tulee saada varmistus siitä, että asennusmoottorit täyttävät pakokaasupäästövaatimukset.
- Sarjatuotantovenevalmistajien kannattaa kehittää tuotannon laadunvarmistusjärjestelmää tuotannon tasaisuuden ja tuotteiden sääntövaatimusten varmistamiseksi.

SUZUKI-perämoottorit ovat olleet Suomen markkinoilla 33 vuotta. Viime vuosina SUZUKI on panostanut voimakkaasti tuotekehitykseen, ja nyt uudestisyntyneen 2000-luvun mallistosukupolven ensimmäinen vaihe on valmis. Tämä tarkoittaa sitä, että SUZUKILLA on maailman laajin ja usein 4-tahtimallisto (4-250 hv) sekä laajin 4-tahti-EFI-mallisto (40-250 hv) ja lisäksi tehokkain 4-tahtinen perämoottori (250 hv). SUZUKI on myös Suomen markkinoiden nopeimmin kasvava 4-tahtimerkki! Suomalaiset veneilijät haluavat edistyneimpiä, nykyaikaisimpia sekä laadukkaita perämoottoreita veneisiinsä ja juuri niitä SUZUKI tarjoaa. He haluavat myös testivoittajia, jotka ovat ominaisuuksiltaan edellä kilpailijoitaan. SUZUKI-myyntiverkoston tehtävänä on toimittaa nämä vesistöjen luotettavimmat perämoottorit suomalaisille veneilijöille. Tähän tehtävään tarvitsemme ammattitaitoisia, innokkaita ja palvelevia

SUZUKI - JÄLLEENMYYJIÄ

Pirkanmaan, Hämeen, Kymenlaakson, Etelä-Karjalan, Etelä-Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Lapin alueille. Myös muut alueet ovat mahdollisia.

Jälleenmyyjältä edellyttämme tarvittavaa panostusta SUZUKI-toiminnan kehittämiseen alueellaan sekä pitkäaikaista sitoutumista. Toivomme, että jälleenmyyjällä on hyvät vene-edustukset (Suzukilla mahdollisuus avustaa) ja terve talous sekä mahdollisuus hoitaa myös huolto- ja varosapalvelut. Muu perämoottoriedustus ei välttämättä ole este yhteistyölle.

SUZUKI tarjoaa tehokkaan ja palvelevan organisaation, joka tukee ja kehittää jälleenmyyjän toimintoja. Tehtaan maahantuoja tarjoamme etuja logistiikassa ja kilpailukyvyssä. Jälkimarkkinointimme työkalut ja palvelut ovat kehittyneet alan parhaiksi. Tuomme perämoottoreiden lisäksi maahan SUZUKI-moottoripyöriä, -maastonelikkoita ja -mopoja sekä Suzumar-kumiveneitä. Näistä tuoteryhmistä uudet jälleenmyyjät voivat mahdollisesti saada myös edustuksia.

Jos olet kiinnostunut tästä mielenkiintoisesta mahdollisuudesta ja tunnet olevasi uusi SUZUKI-jälleenmyyjä, soita heti: tuotepäällikkö Marcus Bergholm 040-7223 965 tai sähköposti: suzuki@suzukifinland.com



SUZUKI INTERNATIONAL
EUROPE GMBH
Suomen sivuliike
Ahventie 4 A, 02170 Espoo
Puh. (09) 4393 730

www.suzuki.fi

Etsitään vuoden 2004 Veneilytekoa

Alkavalla veneilykaudella etsitään vesiliikenteessä esimerkillistä tekoa, toimintaa tai henkilöä, joka omalla toiminnallaan kannustaa kaikkia muitakin vesilläliikkuja parempaan veneilykulttuuriin ja sujuvaan yhteispeliin vesillä. Vuoden Veneilyteko-tunnustuksen on perustanut alan journalistien yhdistys Veneilytoimittajat ry – Båtjournalisterna rf.

- Tunnustuksella voidaan palkita yksittäinen henkilö, yritys, asia tai tapahtuma, joka saattaa olla jopa paikallinenkin ilmiö. Tärkein valintakriteeri on kuitenkin se, että asialla voi olla myös laajempaa valtakunnallista merkitystä veneilyharrastuksen edistämiseksi, yhdistyksen puheenjohtaja Eero Pöyhönen tiivistää valintaperusteita.

Ehdotukset perusteluineen Vuoden veneilyteoksi voi lähettää veneilytoimittajien verkkosivujen kautta osoitteessa www.veneilytoimittajat.fi lokakuun loppuun mennessä. Tunnustuksen saajan valitsee yhdistyksen johtokunta. Tunnustuksen saaja julkistetaan Helsingissä 11. päivänä helmikuuta Vene 05 Båt –messujen yhteydessä.

Pro Sail Magazine – uusi purjehduksen lifestyle-lehti!

”Pro Sail Magazine on tehty purjehtijoille, jotka haluavat kokea ensiluokkaisen luokelämyksen merellisten harrasteiden parissa”, toteaa päätoimittaja Juha Partanen. Perinteisten purjehdusteemojen – matkailun, satamien ja kilpapurjehduksen – lisäksi lehti lähestyy aihetta myös lifestyle-hengessä ja antaa paljon tilaa kiinnostaville henkilöille. Pro Sail Magazinen ensimmäinen numero ilmestyi 14.5. ja lehteä kustantaa ProMG Oy, joka on myös Pro Golf Magazinen kustantaja.



Johan Hisinger

Vator vahvistaa organisaatioita

Johan Hisinger on nimitetty tuotepäälliköksi vastuualueenaan vene-elektroniikan

myynti. Hän hoitaa JRC-tutkien, kaikkuluotainten, karttaplottereiden, GPS-laitteiston sekä muun merielektroniikan myynnin jälleenmyyjille, veneenrakentajille sekä muille ammattilaisille.

Johan on 28-vuotias kauppatieteiden maisteri ja hän työskentelee Vatorin Jollaksen toimistossa. Hänet tavoittaa puhelinnumerosta 040-3007212 tai sähköpostiosoitteesta johan.hisinger@vator.com.

MUUALTA POIMITTUA PRESSÖVERSIKT

Vaasalainen veneliike Oy F&M Boats Ab on luovuttanut omaisuutensa konkurssiin 21.4.2004. Eräät pitkäaikaiset ja merkittävät edustukset siirtyivät kilpailijalle eivätkä uudet edustukset tuoneet tarpeeksi nopeasti riittävää volyyymiä. Yhtiö ehti myydä veneitä lähes 20 vuotta. Pesänhoitajaksi määrätty asianajaja Vesa Niinikangas sanoo, että ensisijaisesti yhtiön omaisuus pyritään myymään kokonaisuutena liiketoimintaa jatkavalle. Yhtiön toiminta jatkuu toistaiseksi konkurssihallinnon alaisuudessa. (Pohjalainen 23.4.2004)

Lasse Lehtinen lähetti helmikuun loppupuolella EU:n komission puheenjohtaja Romano Prodlille lahjaksi **savolaisen puuveeneen**. Valitettavasti Prodi ei kuitenkaan saanut ottaa sitä vastaan. Komission päätiedottajan Reijo Kempin mukaan komission jäsenelle voi kyllä antaa lahjan, mutta sen on oltava arvoltaan alle 150 euroa. Näin ollen ainakaan tätä savolaisveinettä ei soudella Italian Gardajärvellä, missä Prodin loma-asunnon kerrotaan olevan. Veneen mukana oli toimitettu kirje, jossa Lehtinen toivoo, että Suomi voisi edelleen päättää itse arkisista asioista kuten veneen tervaamisesta, savusaunoista ja hirvenmetsästyksistä. (Ilta-Sanomat 25.2.2004)

Ähtäriläisen Silver-Veneet Oy:n marraskuussa aloittama hallilaaajennus valmistuu toukokuussa. Sen jälkeen aikaisemmin kuudessa eri hallissa tapahtuva toiminta on saatu keskitettyä kahteen halliin. Työskentely monessa eri paikassa haittasi toimitusjohtaja

Eero Johden mukaan jo tuotantoakin. Tästä työn pitäisi siis sujua jouhevammin, onhan laajennus kooltaan noin 2000 neliötä. Silver-Veneiden tuotantoon kuuluu kuusi runkotyyppiä, joiden varustelua muuntelemalla päästään kolmeen kymmeneen venevaihtoehtoon. Vuosittainen myynti on 6 milj. euron luokkaa ja toimitusjohtaja Johden mukaan kysyntää riittää koko ajan. (Ilkka 23.4.2004)

Kiireet vain jatkuvat **Baltic Yachtsin** veistämöllä Luodossa. Tilauskirja on tällä hetkellä täynnä vuoteen 2005 saakka ja se pitää sisällään 7 erikoiskoista venettä, 50-jalkaisesta aina 152-jalkaiseen megajahtiin asti. Huh-tikuun alussa viimeksi mainittu alus saatiin käännettyä laminoitiasennosta oikein päin eli pohja alaspäin. Veneen tilaaja on eurooppalainen, jolle tämä 152-jalkainen jahti on jo neljäs Baltic-vene. Työ valmistuu vuonna 2006. Tällä hetkellä täystyöllistetyn Baltic Yachtsin liikevaihto noussee tänäkin vuonna viime vuoden tasolle eli 20 milj. euroon. (Pietarsaaren Sanomat 9.4.2004)

Lindströms plåtslageri i Pargas är tillbaka i båtbranschen. I höstas började företaget tillverka en aluminiumbåt, Alucraft 19 som är en självlänsande styrpulpbåt, 5,65 m lång, 2,50 m bred och väger ca 500 kg utan motor. Under vintern har man tillverkat 20 båtar men efterfrågan är redan nu relativt stor. I framtiden hoppas man på att kunna framställa ett trettiotal båtar per år. Peter Lindström berättar, att för tillfället marknadsförs båten inte alls i Finland, endast i

WEMA-anturit

polttoaine-, vesi- ja septitankille

www.wema.no
www.frigus.se

GT Malmström Ky

puh. (09) 588 2380, fax (09) 587 1227



Alucraft 19

Sverige. Orsaken är den, att tillverkaren inte har kapaciteten att tillfredsställa efterfrågan. Men nästa år är det kanske möjligt. Förutom att Lindströms nu tillverkar en egen båtmodell fungerar företaget också som underleverantör åt Fibresins Deltabåtar i Nagu. Man gör också en hel del beställningsarbeten åt privatkunder såsom t.ex. tankar och räcken. Lindströms fördel är, att företaget har CE-certifikat för tillverkningen av bränsletankar till båtar. (Åbo Underrättelser 12.3.2004)

Itäisen Suomenlahden veneenveistoperinnettä on alettu kerätä talteen. ”Mallikaaresta CAD-suunnitteluun” –hankkeessa haastatellaan veneenveistäjiä, kerätään ja dokumentoidaan venepiirustuksia, valokuvia, mallikaaria sekä puolimalleja. Kolmivuotiseen projektiin kuuluu niin ikään käytöstä poistettujen ja huonokuntoistenkin veneiden etsiminen. Niitä mittaamalla ja tekemällä venepiirustuksia saadaan

tietoja vanhoista venemalleista. Projektin kenttätyö tehdään kahden vuoden aikana huhti-lokakuussa. Hankkeen toteuttavat ja kustantavat yhteistyössä Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, Haminan ammattiopisto, Kymenlaakson maakuntamuseo, Kotkan Puuvenekeskus ja Kotkan merikirjasto. Hankkeen EU- ja kansallinen rahoitusosuus tulee Kymenlaakson liiton kautta. Projektin budjetti on 236 000 euroa. Hankkeen tuloksia voivat tulevaisuudessa hyödyntää mm. puuvenealan yrittäjät, oppilaitokset, museot ja tutkijat. Lisätietoja saa mm. projektipäällikkö Tuula Kivilaaksolta, tuula.kivilaako@kyamk.fi, puh. 044 702 8530. (Kymenlaakson Yrittäjälehti 5/2004)

Suomessa varastetaan perämootoreita erilaisten arvioiden mukaan jopa 3000 kappaletta vuodessa. **Suomen Vahinkotarkastuksen** mukaan varastettujen moottorien määrä ei ole kasvanut niin roimasti kuin varastettujen moottorien arvo. Tämä näkyy luonnollisesti myös perämootorivarkauksista maksettujen korvausten summassa. Vakuutusyhtiöt korvasivat viime vuonna vene- ja perämootorivarkauksia yhteensä yli kolmella miljoonalla eurolla. Vakuutusyhtiöiden mukaan varkaudet vähenisivät, jos useampi veneilijä käyttäisi VAT-hyväksytyä perämootorilukkoa. (Satakunnan Kansa 21.4.2004)

Uutisia Maritimilta

Oy Maritim Ab, joka tuo maahan Lewmar-venevarusteita, on sopinut Bella-Veneet Oy:n kanssa siitä, että Aquador-, Bella- ja Flipper-veneisiin asennetaan Lewmarin keulapotkurit. Keulapotkureita asennetaan Bellalla kuutentoista eri malliin ja niihin on nyt valittu luotettava Lewmar 140 TT-keulapotkurijärjestelmä, joka on helppoa asentaa ja vaatii hyvin vähän huoltoa.

Simrad-yhtymään kuuluva B&G on huhtikuussa nimittänyt Oy Maritim Ab:n purjehdusmittareiden maahantuojaksi. Tuotepäällikkö Sebastian Blechinberg on erittäin tyytyväinen siihen, että maailman johtavan valmistajan elektroniset purjehdusmittarit nyt kuuluvat Maritimien tuotevalikoimaan. Niitä käytetään jo laajasti Suomessa sekä kilpa- että matkapursissa.

Helmarin tehnyt 20 vuotta venekauppaa

Sekä käytettyjen että uusien veneiden myyjänä ja maahantuojana tunnettu Helmarin on toiminut 20 vuotta venekaupassa. Maahantuonti muodostuu pääosin ranskalaisveistämön Jeannean purjehdusveineistä, mutta Helmarin edustaa myös ruotsalaiset Sweden Yachts -veistämöä. Käytettyjen veneiden myyjänä Helmarin on yksi maamme suurimmista välittäjistä ja toimintansa aikana myynyt noin 1000 venettä. Turkulaisyritys toimii myös kansainvälisessä venevälityksessä. Yrityksen toimitilat sijaitsevat Turun liepeillä Hirvensalon Tammistontien ja yrityksen perustajan ja toimitusjohtajan Lassi Hellmanin lisäksi se työllistää 2–5 henkeä.



Lassi Hellman

Uusi Baltic 56

Ensimmäinen Baltic Yachtsin uusi 56-jalkainen on asiakkaalle räätälöity pursi, joka tehdään hiilikuitu pre-preg -laminatista ja varustetaan sivulle kääntyvällä kölillä. Kansi ja sisustus poikkeavat vastaavasta vakioveneestä. Vene on 17,1 m pitkä, 4,6 m leveä ja painaa 13,3 tonnia.



KANSAINVÄLINEN LEHDISTÖSEURANTA HELMIKUU–HUHTIKUU 2004 JÄSENIÖSTÖÄ KIRJOITETTUJA ARTIKKELEITA

Kaikkia artikkelikopioita voit tilata Finnboatin toimistosta. Liiton toimistoon tulee yli sata venelehteä ympäri maailmaa ja niiden kirjoittelua suomalaisista tuotteista seurataan jatkuvasti. Oheisena on lueteltu vain laajimmat tuote-esittelyt sekä testit. Pienempiä uutisia on kotimaisista tuotteista kansainvälisessä lehdistössä huomattavasti runsaammin. Täydellinen luettelo on saatavissa liitosta.

Lehti/Maa	nro	Artikkeli	sivu
Bådnyt/Tanska	4	Yamarin 6420 + Yamaha F150, minitesti	92-93
Skipper/Saksa	2	Buster Magnum, testi	32-35
Skipper/Saksa	5	Yamarin 5930, testi	44-47
Skipper/Saksa	5	Minor 27 WR, testi	48-51
Yacht/Saksa	3	Finn Gulf 33, testi	64-69
Nautica/Italia	1	Swan 100 FD, esittely	15
Nautica/Italia	2	Baltic 56, lyhyt esittely	72
Kazi/Japani	2	Nauticat 37, testi	72-77
Båtmagasinet/Norja	3	15 Små-jeepor stortest/Buster L, Finnmaster 4902 CLX, Silver Fox 485 DC, Terhi Big Fun, Yamarin 4730	28-29, 31, 35, 38-39, 43, 45
Båtmagasinet/Norja	4	Targa 31 vs Nord Star Patrol 31, testi	44-51
Praktisk Båtliv/Norja	1	Koeajot: Yamarin 5930 HT, 6420 ja 5020	42-44
Seilas/Norja	1	Nauticat 37, testi	31-33
Notícias do mar/Portugali	1	Targa 27.1. testi	18-19
Båtnyt/Ruotsi	3	10 Styrpulpotare -testi/Buster L, Finnmaster 4902 CLX, Silver Fox 485, Yamarin 4730	24-25, 27, 29, 33, 35-37, 34-38
Vi Båtgare/Ruotsi	1-2	Marino Shark, testi	40-43
Vi Båtgare/Ruotsi	1-2	Buster XL, koeajo	54-55
Vi Båtgare/Ruotsi	3	Flipper 630 DC, testi	116-120
Practical Boat Owner//UK	447	Degerö 331 DS, testi	36
Sailing/USA	1	Baltic 79, esittely	62-66, 170
Yachting/USA	3	Swan 70, esittely	

TÄLLE OLI VIIME
HELMIKUUSSA
PASILASSA KÄYTTÖÄ.



**RAHAKKAITA TILAUKSIA
KUN TULI ROPPAKAUPALLA.**

Viimekeväinen Vene 04 Båt oli jälleen erinomaisesti onnistunut alan ykköstapahtuma. Kävijöitä oli yhteensä 90 799, joista 87 % oli tyytyväisiä messujen antiin. Myös kauppa kävi kiitettävästi. Eikä ihme, sillä niin messukävijöistä tehdyt tutkimukset kuin venekaupan oma mielipidekin tukee nyrkkisääntöä, jonka mukaan valtaosa veneen-hankintapäätöksistä tehdään juuri messuilla. Monia

VENE 05 BÅT

veneilykärpäsen pureman saaneita hoidellaan vieläkin veneliikkeissä eri puolilla maata. Kiitämme mukanaolijoita ja toivotamme vilkasta veneilykesää 2004.

PS. Ensi vuoden messut järjestetään jälleen helmikuussa, **11.-20.2.2005**. Olethan mukana?

Tarkemmat tiedot ilmoittautumisista varten postitamme Finnboatin jäsenille elokuussa.
www.venemessut.fi (käytössä 1.6.alkaen)