

# finnboat NEWS

**3**  
2020

Yritysesittely

**Alucat Catamarans Oy**

**Lujitemuovien kierrätys**

**Digitaalinen venehallinta**

**God Jul  
och  
Bättre Nytt År!**

**Hyvää Joulua  
ja  
Parempaa Uutta Vuotta!**



## Bella-Veneiden ja minun tarinani

**R**akensin ensimmäisen kanoottini 12-vuotiaana täysin omien oppieni mukaan. Käytin valmistukseen ns. valkokiimattua vaneria, joka ei ollenkaan soveltunut venekäyttöön ja vanerit alkoivatkin kuplia jo kahden viikon käytön jälkeen. Tämä oli kova takaisku, mutta jo seuraavana vuonna 13 vuotiaana rakensin uuden kanootin venevanerista ja samalla tein kanoottiin tuotekehitystä. 15-vuotiaana aloittelin kilpaveneillä ja 17 vuoden iässä aloitin C-hydrolla kilpailemisen. Moottoriurheilu kilpaveneellä oli nuorelle miehelle unelmien täyttymys, ja lisäksi lisälnessä ajettiin yhdessä Keke Rosbergin ja Teuvo Länsivuoren kanssa motocrossia.

19-vuotiaana muutin Helsinkiin Jol-lakseen Vatorille töihin moottorihuoltoon, mutta jo kuukauden kuluttua minua pyydettiin tekemään lasikuituveineitä. Tämä oli minulle mieluista hommaa ja tajusin, että tästä voisi syntyä jotakin tulevaisuudessa. Vatorilla ollessani sain lisänimen lisälmen Molinari, koska olin kehittänyt Molinari-tyyppisen kilpakatin. Finnspeed Boats Oy:n omistaja Olle Wiik ihastui tähän katamaraaniin ja tilasi minulta E-luokan katin. Maksuna sain Finnspeed 430 T:n muotit ja siitä alkoi Bellan taival.

1970 aloitin opiskelut Kuopiossa ja ryhdyin valmistamaan opintojen ohella lasikuituveineitä, joiden nimeksi tuli Bel-

la. Yhtiöni kasvoi ja kehitti uusia malleja ja rakensi tehtaita. Vuonna 1992 ostimme Flipper-veneet ja vuonna 2000 Aquadorit ja aloitimme yhtiön voimakkaan kehityksen. Vuonna 2003 amerikkalainen Brunswick osti Bellasta 36 % ja kasvu jatkui yhä kovemmin. Vuonna 2007 minut valittiin Suomen parhaaksi yrittäjäksi ja edustin Suomea Monte Carllossa yritystysten MM-kisoissa. Tuolloin tuli tunne, että tämä veneala osataan.

Yhteistyö amerikkalaisten kanssa oli mieluista. Tuolloin tehtaan tuotannosta vastaava Juha Väyrynen oli minulle oikea käsi. Yhdessä sparrattiin tehtaiden suunnittelua, mallistoja, tuotekehitystä ja kaikkea mitä venetehtaalta vaaditaan. Tehtiin paljon työmatkoja Italiaan, Amerikkaan ja muualle Eurooppaan.

Nykyään minulla on huone Bellalla ja olen mukana Bellan hallituksessa, mutta en operatiivisessa toiminnassa. Kun luovuin Bellasta Nimbukselle olen alkanut yhdessä Kuopion kaupungin ja viranomaisten kanssa kehittämään ja rakentamaan Bellanranta-kaupunginosaa. Bellanrannassa toimii useita liikuntapaikkoja sekä Matkailukeskus Kuopion Saana. Työn alla on hotelli ja liikuntahalli. Ensi kesänä valmistuu Bellanrantaan myös vene- ja autotankkausasema.

**MOTTO:** Elämä on matka ja vierivät kiivet eivät sammaloidu.

Raimo Sonninen

### Paikallisjohtaja Juha Väyrysen kommentit

Raimo Sonninen ja Brunswick möivät omistuksensa Bella-Veneet Oy:stä kokonaan Nimbus Boats Sweden AB:lle 2018-vuoden lopulla. Bella-Veneiden kolme tehdasta Kuopiossa ja Luodon tehdas jatkavat toimintaansa kokeneen ja ammattitaitoisen henkilökunnan voimin Juha Väyrysen johdolla.

Omistuksen vaihto tapahtui jouheasti, ensimmäisen vuoden myynti kasvoi noin 10 % ja toinen vuosi 2020 näyttäisi lupaavan hiukan yli 20 % kasvua ensimmäiseen verrattuna. Kasvu ei ole meille pakkomielle, mutta selkeä tavoite. Nyt järjestämme tuotantokoneistoja ja koulutamme uutta henkilökuntaa kapasiteetin lisäämiseksi ja samalla tarkkailemme kannattavuuden kehittymistä. Kehitämme uusia venemalleja, joiden avulla pystymme laajentamaan nykyistä markkina-alueitamme. Olemme myös saaneet Kuopioon valmistettavaksi meille kokonaan uuden brändin, Nimbuksen T8-mallin. Tulevaisuuteen valmistaudumme pohtimalla erilaisia skenaarioita, jotta olisimme valmiimpia toimimaan mahdollisimman oikein kussakin tilanteessa.



Venealan Keskusliitto Finnboat ry • Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

#### Julkaisija/Utgivare

Venealan Keskusliitto Finnboat ry  
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf  
Käenkuja 8 A 47  
FI-00500 Helsinki  
www.finnboat.fi

#### Päätoimittaja/Chefredaktör

Jarkko Pajusalo (Finnboat), jarkko@finnboat.fi

#### Toimitus/Redaktion

Toimitussihteeri Lena Mickelsson-Ouru (Finnboat),  
lena@finnboat.fi  
Kari Wilén, kari.wilen@seakari.fi  
Tiina Krooks, tiina@finnboat.fi  
Toimituksen osoite kuten edellä  
Redaktionens adress som ovan

#### Toteutus/Utformning

Oy Sea-Kari Ab, Kari Wilén  
Stuvunäsintie 135-22, 01120 Västerskog  
Puh./Tel. 0500 459 836

#### Paino/Tryckeri

Savion Kirjapaino Oy, Kerava  
Painos/Upplaga 2000 kpl/st

#### Ilmestymis- ja aineistopäivät/ Utgivningsdagar och deadline

nro/nr 1/2021, vko/v. 11, aineisto/material 26.2.

ISSN-L 0789-7332

Aikakauslehtien liiton jäsen

#### Kansikuva/Pärmbild

Erica Wilén





Jarkko Pajusalo

## P Ä Ä K I R J O I T U S

### Myydäänkö suksia kesäloman aikaan?

COVID-19 epidemian estäessä alan vuoden suurimman markkinointiponnistuksen Vene 21 Båt -tapahtuman on mietittävä keinoja, joilla saamme venemyynnin kauden avattua tänä poikkeuksellisen aikana. Veneala on vuosikymmenten pitkäjänteisellä yhteistyöllä rakentanut konseptin, jolla on tehty mahdoton mahdolliseksi – veneiden myyntikauden aloitus hiihtoloman aikaan.

Maailma digitalisoituu vauhdilla ja nyt on aika ottaa digiloikka, joka auttaa kehittämään Venemessuja myös pitkällä tähtäimellä. Vene 21 Båt toteutetaan ainoastaan verkossa virtuaalisena, mikä ei varmasti ole optimaalista, mutta kun tämä tehdään yhdessä, fiksusti ja isosti, niin meillä on kaikki mahdollisuudet rakentaa malli, jolla saamme myös tulevien messujen verkkotarjonnan kehitettyä uudelle tasolle ja palvelemaan näytteilleasettajia ja näyttelyvieraita paremmin. En usko, että verkko ainakaan lähitulevaisuudessa voi korvata fyysisten tapahtumien kokemusta ja yhteisöllisyyttä, mutta yhdessä kohdennetun markkinoinnin ja sosiaalisen median kanssa se varmasti auttaa näytteilleasettajia rakentamaan houkuttelevamman tarjoaman ja luo pohjan entistä paremmille tulevaisuuden venemessuille. Joskus eteenpäin meno vaatii kunnan alkupotkun ja tässä tapauksessa korona tekee sen.

Samalla on helpottavaa todeta, että koronatunnelin päässä on vihdoinkin valoa. Kunhan rokoteohjelmat ovat edenneet keväällä, niin tästäkin hyvin erikoisesta ajasta selvitään. Ei niin paljon pahaa, ettei jotain hyvääkin ja jatkossa veneilläänkin yhä useamman uuden veneilijän kanssa, jotka ovat löytäneet harrastuksen osittain jopa koronan ansiosta. Miesmuisti on tunnetusti lyhyt, mutta uskon, että veneilyn suosio jatkuu vahvana ja kaukomailla matkustaminen pysyy vastaavasti hieman harvempien lomaviettotapana vielä joitain vuosia.

Korona ei suinkaan ole pysäyttänyt edunvalvontatyötä. Suomessa tehdään parhaillaan Liikenneturvallisuusstrategiaa, jossa yhtenä osana on vesiliikenteen turvallisuus. Suomi häviää Ruotsille maaottelussa selvästi ja syynä on soutuveneiden ja pienten moottoriveneiden kaatumisten aiheuttamat hukkumiskuolemat. Vastaavia tapaturmia on Ruotsissa vuosittain vain muutamia, kun taas Suomessa nämä aiheuttavat kymmeniä kuolemia joka kesä. Yhdeksän kymmenestä vesiliikenteen kuolemasta olisi vältettävissä, jos kaikki käyttäisivät pelastusliivejä tai kelluntapukineita myös sen turvalliselta tuntuvan mökkirannan läheisyydessä. Oliko jo aika ryhdistäytyä ja kiriä edes tasoihin Ruotsin kanssa?

*Ledaren på svenska, se sid. 22*



Yritysesittely: Alucat Catamarans Oy	6
Elinkeinoharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine	10
Vene 21 Båt meni verkkoon	11
NaviWheel – digitaalinen venehallinta	12
Komposiittijäte kiertämään	14
Lujitemuovin kierrätys	15
Tekniikka: Huvivenedirektiivin muutosehdotukset	16



### PALSTAT

Peräaallot	2
Pääkirjoitus	3
Järjestöasiaa	4
Uutiset	18
Kansainvälinen lehdistöseuranta	21
Ledaren, svensk resumé	22

Koonnut: Lena Mickelsson-Ouru

## KEVÄT- JA SYYSKOKOUS- PÄIVÄ 5.11.2020

Venealan Keskusliitto Finnboat ry:n sekä kaikkien jäsenyhdistysten sääntömääräiset vuosikokoukset pidettiin Hotelli Clarionissa Helsingissä torstaina 5.11.2020. Fyysisesti kokouspäivään osallistui kiitettävät 40 henkilöä ja lisäksi 30 osallistujaa oli mukana "etänä" teams-sovelluksen kautta.

Koska viime keväänä ei kevätkokousta pystytty koronarajoitusten vuoksi järjestämään ollenkaan, pidettiin nyt sekä kevä- että syyskokoukset yhteen menoon. Kevätkokouksen sääntömääräisinä asioina hyväksyttiin vuoden 2019 tilinpäätös ja toimintakertomus sekä myönnettiin tili- ja vastuuvapaus tilivelvollisille.

Kevätkokousten jälkeen vuorossa olivatkin heti sääntömääräiset syyskokoukset. Liiton syyskokous vahvisti vuoden 2021 liittymis- ja jäsenmaksut, toimintasuunnitelman ja talousarvion. Lisäksi liitolle valittiin uusi hallitus ja yhdistyksille johtokunnat. Sääntömääräisten asioiden lisäksi päätettiin vähän muutakin.

## UUTISIA YHDISTYS- RINTAMALLA

Venealan Kauppiaat ry:n ja Venealan Osatoimittajat ry:n syyskokoukset tekivät yksimielisen päätöksen siitä, että näiden yhdistysten vuonna 1991 alkanut toiminta lopetetaan. Tilalle perustetaan uusi yhdistys, jossa jäsenenä voivat olla sekä alan vähittäiskauppiaat että alan maahantuojat ja tukkukauppiaat.

Venealan Kauppiaat ja Osatoimittajat ry – Båtbranschens Handlare och Komponentleverantörer rf -yhdistyksen perustava kokous pidettiin Hotelli Clarionissa liiton kokouspäivän päätyttyä. Yhdistyksen perustamiskirjan allekirjoittivat lopettujen yhdistysten puheenjohtajat Kim Koskinen ja Juha Pulli sekä uuden yhdistyksen puheenjohtaja Kim Tigerstedt. Perustava kokous valitsi uudelle yhdistykselle johtokunnan, jonka kokoonpano on:



puheenjohtaja  
Kim Tigerstedt Oy Maritim Ab  
jäsenet  
Ari Bragge Powerduo Oy  
Marcus Bäckman, Raymarine Oy  
Erkan Fere Bike & Boat World Oy  
Sebastian Kindstedt Norcap Oy  
Kim Koskinen, Vetus Oy  
Ville Lehti, Oy Waltic Ab  
Berndt Merus, Targa Center Oy  
Juha Pulli, Nordec Nautic Oy  
varajäsenet  
John Catani, US-Parts Oy  
Jyri Nordström, Oy Waltic Ab.

## LIITON HALLITUS JA MUUT JOHTOKUNNAT 2021

Liiton syyskokouksessa **hallituksen puheenjohtajaksi** valittiin toiselle kaudelle

Kim Koskinen, Vetus Oy. Hallituksen 1. varapuheenjohtajana jatkaa Kim Tigerstedt, Oy Maritim Ab ja 2. varapuheenjohtajana Mikael Winqvist, AMT-Veneet Oy. Hallituksen muut jäsenet vuonna 2021 ovat:

Johan Carpelan	Oy Botnia Marin Ab
Ben Fagerström	Oy Marino Ab
Markku Hämäläinen	Brandt Group
Anders Kurtén	Oy Baltic Yachts Ab
Joni Leeve	Leevene Oy
Terho Liukkonen	Suvi-Veneet Oy
Jari Löfroos	Finnmaster Boats Oy
Artturi Niittynen	Inhan Tehtaat Oy Ab
Risto Paronen	Lahden Bike Marine Oy
Juha Pulli	Nordec Nautic Oy
Thomas Sarin	Ab Sarins Båtar Oy
Jani Snell	Juha Snell Oy
Juha Väyrynen	Bella-Veneet Oy.

**Suomen Veneteollisuusyhdistys ry:n** puheenjohtajana jatkaa Mikael Winqvist, AMT-Veneet Oy. Yhdistyksen johtokunnan muut jäsenet 2021 ovat:

Johan Carpelan	Oy Botnia Marin Ab
Ben Fagerström	Oy Marino Ab
Terho Liukkonen	Suvi-Veneet Oy
Jari Löfroos	Finnmaster Boats Oy
Kari Rouvali	SF-Lämmitin Oy
Thomas Sarin	Sarins Båtar Ab
Jani Snell	Juha Snell Oy

sekä varajäsenet:  
Markku Hämäläinen Brandt Group  
Artturi Niittynen Inhan Tehtaat Oy Ab  
Juha Väyrynen Bella-Veneet Oy.



Marianne Aavio, Juha Snell Oy vastaanottaa liiton 50-vuotisonnittelut puheenjohtaja Kim Koskiselta turvavälejä noudattaen. Myös puheenjohtaja sai vastaavat syntymäpäiväonnittelut



nestemäisessä muodossa.

huolto- ja telakointitoiminnassa sekä merivahingonlaskijan toimi ja käsiteltäviä tapauksia (case). Lisäksi tutustutaan Kuggomskolanin Veneenrakennuslinjaan. Lisätietoja ja ilmoittautumislinkki lähetetään jäsenille tammikuun alussa.



Kokouksen jälkeen uuden yhdistyksen jäsenet siirtyivät hotellin 16. kerroksen baariin juhlimaan uutta yhdistystä. Tosin Ari Bragge ehdotti, että yhdistyksen nimi olisikin Venealan OsaToimittajat ja KAuppi-aat eli **VOTKA**.

kiireellisimmät sesongit osuvat keväällä huhti-toukokuulle sekä syksyllä syys-lokakuulle, on todennäköisintä, että seuraava Suuri Korjaamopäivä järjestetään Helsingin Venemessujen yhteydessä helmikuussa 2022.

## ICOMIA STATISTICS BOOK 2019

Vuoden 2019 tilastokirja on ilmestynyt ja se sisältää mm. katsauksen koronaviruksen vaikutuksesta venealan teollisuuteen maailmanlaajuisesti, maakohtaiset raportit alasta ICOMIAN jäsenmaissa, veneiden vienti- ja tuontitilastot 43 maasta, IMEC:in (Icomia Marine Engine Committee) venemoottoritilastot, tilastotietoa kansainvälisistä venemessuista (IFBSO), tilastotietoa superjahdeista (The Superyacht Group) ym.

Tilastokirja on Finnboatin jäsenille ilmainen ja sen voi ladata omaan käyttöön (ei edelleen jaettavaksi) liiton jäsensivulta. Muille kuin Finnboatin jäsenille kirja maksaa 830 euroa ja sen voi tilata ICOMIA:sta [www.icomia.org](http://www.icomia.org)

**Venealan Telakka- ja korjaamoyhdistyksen** uudeksi puheenjohtajaksi vuodelle 2021 valittiin Pekka Kosunen, Hopeasalmen Telakka Oy. Johtokunnan muut jäsenet ovat:

Tiina Hyytiä	Salmeri Oy
Joni Leeve	Leevene Oy
Antti Saarialo	Ajolanranta Oy
Jani Taurén	Veleiro Oy
Esa Vilmusenaho	Säynätsatama Oy
sekä varajäsenet:	
Andreas Nyström	Hanko Boat Yard Oy
Toni Krohn	Kvarken Marin Ab.

## TELAKKAFOORUMI 2021

Finnboatiin kuuluvien Venealan Telakka- ja korjaamoyritysten yritysjohdolle suunnattu Telakkafoorumi järjestetään torstaina 21.1. Kuggomskolanissa Loviisassa. Foorumissa keskusteluaiheina tällä kertaa ovat mm. Yrittäjä – itsensä johtaminen muutoksessa, kuluttajariidat veneiden korjaus-

## SUURI KORJAAMOPÄIVÄ

Järjestyksessä 20. Venealan Suuri Korjaamopäivä oli tarkoitus järjestää Helsingin venemessujen aikaan maanantaina 15.2.2021, mutta venemessujen peruuntuessa myös Korjaamopäivän järjestäminen on perutettu. Koska telakkayritysten



# Valttina turvallinen monikäyttöisyys sekä esteettömyys

**Suomessa on useita alumiiniveneitä valmistavia yrityksiä, mutta vain yksi joka keskittyy valmistamaan ainoastaan katamaraanirunkoisia alumiiniveneitä. Veneet soveltuvat ominaisuuksiensa ansiosta yhtä hyvin sekä hui- että vaatimaan ammattikäyttöön. Alucat-mallisto on viime vuosina laajentunut hyvää vauhtia ja nyt siitä löytyy sopiva vene laajan ostajakunnan mitä erilaisimpiin tarpeisiin.**

Teksti: Kari Wilén  
Kuvat: Alucat, Kari Wilén

**A**lucat-veneitä valmistetaan Ylöjärvellä Tampereen kupeessa, jonne vuosi sitten nousi uusi varusteluhalli. Tähän valmistus siirtyi vuonna 2015, mutta alumiinikattien historia alkoi jo vuonna 2003 Pieksämäellä.

Silloin ryhmä veneistä kiinnostuneita henkilöitä, joihin kuului asiantuntijoita eri ammattikäyttäjryhmisistä sekä kilpaveneilijöitä, alkoi suunnitella alumiinisten katamaraanien valmistamista. Maailmalla kilpailtiin katamaraanirunkoisilla veneillä ja tätä monirunko-osaamista päätettiin käyttää hyväksi uuden tuotteen suunnittelussa. Projektin tavoitteena

oli luoda aivan uudenlainen katamaraanirunkoinen monikäyttövene ammattilaiskäyttöön. Ensimmäiset prototyyppit tehtiin vanerista ja useiden vuosien testauksien jälkeen oikea rakenneratkaisu löytyi.

### Alucat Oy syntyy

Projektiryhmä perusti vuonna 2009 tämän uuden veneinnovaation ympärille Alucat Oy:n ja ensimmäinen venemalli oli Alucat W600. Katamaraanirunkoisessa veneessä oli erikoisuutena avattava keularamppi - ei mikään aivan uusi keksintö, mutta harvassa venemallissa käytössä ollut ratkaisu. Katamaraanirunkoiseen ve-

neeseen toimiva keularamppiratkaisu on kuitenkin helpompi istuttaa kuin yksirunkoiseen veneeseen. Kansitilan ollessa tasainen käy veneen lastaus ja tavaroiden purku kätevästi.

Veneen markkinointi suuntautui ensisijaisesti viranomaiskäyttöön ja ensimmäinen julkinen esiintyminen oli Dubain viranomaismessuilla. Mutta läpimurto V-pohjaisten yksirunkoveneiden hallitsemille vapaa-ajanveneiden markkinoille antoi odottaa itseään. Vuonna 2011 yrityksen venevalmistus siirtyi Ylihärmään ja Alucat W600 -veneitä tehtiin nyt sarjavalmistuksena.

- Ensimmäinen vene on pitkän



Alucatin johtoporras uudessa varustehallissa, vasemmalta Kalle Konttinen (taloushallinto), Pirkka Konttinen (tuotanto), Esa Ylimaula (myynti) ja Tarmo Konttinen (suunnittelu).

tarinan jälkeen tullut meille takaisin ja olemme halunneet säilyttää sen, kertoo Alucatin tuotannosta vastaava Pirkka Konttinen.

### Uusi omistaja

Vuonna 2013 Alucatin liiketoiminnassa tapahtui ratkaiseva muutos, jonka ansiosta tuotekehitykseen ja malliston kehittämiseen tuli uutta vauhtia. Omistus siirtyi Ylöjärvellä toimivan perheyrittäjän Suomen Säiliönpääty Oy:n alle.

- Tällä yrityksellä on jo pitkä, noin 60-vuotinen historia ja osaamista löytyy teollisten metallituotteiden valmistuksesta, sanoo Alucat Catama-

ransin taloushallinnosta vastaava Kalle Konttinen, joka on myös Suomen Säiliönpääty Oy:n toimitusjohtaja. Vankkaa hitsausosaamista voidaan hyödyntää nyt myös alumiiniveneiden valmistuksessa. Teollisen toiminnan rinnalle hankittiin näin oma tuote.

Yrityksessä oli jo pari vuotta kehitelty pienempää katamaranivenettä jokamies-käyttöön. Suunnitteluvastuu siirtyi uudelle omistajalle ja yrityksessä tähdättiin tuoteperheen laajentamiseen. Tuloksena syntyi Alucat W460 -malli (nykyään Alucat W8), jota valmistettiin ja toimitettiin asiakkaille sekä kotimaahan että ulkomaille vuo-

desta 2015 alkaen.

- Vuonna 2016 nähtiin, että kysyntää veneille oli ja toimintaa haluttiin lähteä laajentamaan, Pirkka Konttinen sanoo. Tällöin alkoi myös firman kansainvälistyminen ja olemme siitä lähtien kiertäneet ulkomaisia venenäyttelyitä Finnboatin messutoiminnan yhteydessä.

Eräänlainen läpimurto tapahtui vuonna 2017, kun Ylöjärvellä suunniteltu vene selvisi Berliinin venenäyttelyn yhteydessä julkistetun Best of Boats -kilpailun finaaliin. Venekategorioita oli neljä ja Alucat osallistui kalastusveneiden luokkaan.

- Koeajojen yhteydessä oli vähän kovempaa keliä ja Alucat oli testitoimittajien mukaan ainoa vene jossa ei tarvinnut pelätä, kertoo myyntipäällikkö Esa Ylimaula. Finaalipaikka BOB-kilpailussa oli pienelle ja aika alkuvaiheessa olevalle yritykselle iso meriitti. Se kertoi siitä, että meillä on osaamista ja laatua ja että veneellä on hyviä ominaisuuksia.

Toukokuussa 2019 venevalmistus eriytettiin kokonaan Suomen Säiliönpääty Oy:stä ja yrityksen nimeksi tuli Alucat Catamarans Oy. Kyseessä on tyystin kotimainen perheyrittäjä ja omistus on Petri ja Paula Konttisella sekä heidän jälkeläisillään.

Kalle Konttinen kertoo, että yritys työllistää kymmenkunta henkilöä, joista suurin osa työskentelee tuotan-





Esteettömyys on Alucat-katamaraaneissa vakiovarusteena. Tässä Alucat W10 Accessible-mallissa on avattava keularamppi, kaksi pulpettia ja Mercuryn perämoottori

nossa. Liikevaihto on hieman vajaat 2 miljoonaa euroa ja viimeisten vuosien aikana se on kasvanut tasaisesti, melkein tuplaantunut vuosittain.

Uusi varusteluhalli valmistui vuosi sitten, kovaan tarpeeseen. – Näkyvät olivat hyvät ja usko omaan osamiseen vankistuu asiakaspalautteen perusteella, toteaa Pirkka Konttinen. Tarvitsimme lisää tilaa ja varusteluhalli onkin ollut käytössä kovalla kapasiteetilla. Rungot hitsataan samalla tehdasalueella erillisessä tuotantohallissa.

– Suomalaisuus on meille iso juttu, jatkaa Kalle Konttinen, joka vastaa myös viranomais- ja ammattiveneiden myynnistä. Tilaamme materiaalit ja muut tarvikkeet kotimaisilta yrityksiltä. Yhteistyössä Eurofins Expert Servicen kanssa hoidetaan veneiden CE-merkintä, niin huvi- kuin ammattivenepuolella.

### Veneitä moneen käyttöön

Alucat-mallisto kaikkine eri versioineen on laaja ja perustuu neljälle erikokoiselle katamaraanirungolle: W8, W10, W14 ja W25. – Pyrimme siihen, että asiakas saa juuri sellaisen veneen

kuin hän tarvitsee, toteaa myyntipäällikkö Esa Ylimaula.

Pirkka Konttinen selventää Alucat-veneiden mallimerkintää: "Veneiden nimimerkinnot perustuvat yleensä niiden pituuteen, meillä kuitenkin mallien kansitilavuuteen. Eli W kertoo, että kyseessä on katamaraanivene ja numero sen perässä kertoo kannen neliötilan. Haluamme tuoda esille tilavuuden, joka meidän veneissä on yleensä suuri."

Yrityksessä on panostettu tuotekehitykseen ja uusia malleja on tuotu markkinoille 1-2 vuoden välein. W14-malli korvasi Ylihärmässä valmistetun W600-veneiden sarjan ja nyt suurin malli on W25. Sitä ei vielä ole esitelty venenäyttelyissä, mutta Esa Ylimaula pohtii sen tuomista seuraavaan isojen veneiden Finnboat Floating Show -tapahtumaan. W8 oli koeajettavana jo edellisessä pienten veneiden "flotarissa" Vanajavedellä.

Alucat on monipuolinen ja monikäyttöinen vene, joka sopii sekä perheen huviveneeksi että erilaiseen ammattikäyttöön. Katamaraanirungon ansiosta vene on erittäin vakaa. Katamaraani ei juurikaan kallistu

vaikka koko miehistö asettuisi samalle sivulle. – Ei haittaa vaikka kalastessa kaikki viisi kaveria tulisi samalle reunalle narraamaan ahvenia, Esa Ylimaula hymähtää. Ja kovavauhtisessa ajossakin Alucat kallistuu vain vähän sisäkurvin puoleen, mikä on mukavaa matkustajien kannalta.

Suuresta vakavuudesta on hyötyä myös tavaroiden kuljetuksessa. Lastin sijoittelussa on enemmän vaihtoehtoja kun vene pysyy visusti suorassa. Kantavuus on myös aivan toista luokkaa kuin yksirunkoisessa veneessä. Esimerkiksi W25:n kannelle voi keulaportin kautta ajaa henkilöauton. Ammattikäytössä saman veneen kannelle on myös asennettu nostureita.

Pienempiä malleja myydään eniten huvivenekäyttöön, keskikokoisia ja suurempia ammattikäyttöön. – Veneen koon ratkaisee oikeastaan se, mihin tarkoitukseen asiakkaamme haluaa käyttää venettä, Ylimaula toteaa.

Alucat-veneiden pieni syväys on myös yksi etu yksirunkoveneisiin verrattuna. Veneen voi helposti ajaa kiinni esimerkiksi luonnonrantaan, jonka jälkeen keularampin kautta on helppo astua maihin.





Viranomaisveneitä uudessa varusteluhal-  
lissa. Pelastuslaitokselle tehty Alucat W14  
on varustettu hydraulisella keularampilla ja  
tasaiselle kannelle on asennettu nostolaite.



Alucat W10 Tukholman Allt för sjön -näytte-  
lyssä maaliskuussa 2020.



Kaksi eri versiota Alucat-veneistä oli  
koeajettavina viime kesän suomiveneilee.  
fi-koeajopäivillä Helsingin Lauttasaassa.

- Esteettömyys on päivän sana, to-  
teaa Pirkka Konttinen. Alucat-veneiden  
Accessible-malleissa on hydraulinen  
keularamppi ja koko kansitila on  
yhdessä tasossa. Näistä W10 ja W14  
ovat olleet suosittuja liikuntaesteisten  
parissa, joille näin tarjoutuu helppo ja  
turvallinen tilaisuus veneilystä nautti-  
miseen.

Lisävarusteita löytyy runsaasti  
kaikkiin venemalleihin, kuten erilai-  
sia kuomuja ja kiinteitä katoksia se-  
kä suojattuja ohjaamoja. Suurempiin  
malleihin voidaan asentaa kunnan  
hytti istuin- ja makuutiloineen. Kylki-  
en vakioiteippauksien lisäksi veneisiin  
saa myös yksilöidyt teippaukset, joita  
esimerkiksi monet ammattikalastajat  
suosivat.

Alucat-veneet ovat myös suosittuja  
kalastusoppaiden keskuudessa, juuri  
veneiden hyvän vakavuuden ja ava-

ran kansitilan ansiosta. Kalastuskäyt-  
töön tarkoitettuja lisävarusteita ovat  
esimerkiksi heittotaso, kalasumppu,  
keulamoottori ja pesujärjestelmä.  
Myös elektroniikan puolella lisäva-  
rustevalikoima on runsas.

- Veneiden monikäyttöisyyttä li-  
sää se, että tiloja voi irrotettavien lisä-  
modulien avulla muokata kulloinkin  
tarvitsemansa käytön mukaan, Pirk-  
ka Konttinen sanoo. Ohjaajan pulpetti  
on kiinteä, mutta muut varusteet voi-  
daan saada irroitettaviksi ja siirrettä-  
viksi asiakkaan niin halutessa.

Katamaraaneissa tehontarve on  
pienempi kuin syvällä V-pohjalla  
varustetussa yksirunkoveneessä, eli  
pärjätään pienemmillä koneilla. Alu-  
cat-veneissä ei ole varsinaista liuku-  
kynnystä, vaan vene kulkee tasaisesti  
ja yllättävän hyvää vauhtia vaatimat-  
tomalla koneteholla. Tämä on tietysti

taloudellista ja ympäristöystävällistä.  
Veneet ovat myös kierrätettävissä kos-  
ka ne valmistetaan kokonaan alumii-  
nista.

Alucat-veneiden perälaudalle  
valmistaja voi ripustaa juuri sen pe-  
rämoottorin, jonka asiakas siihen ha-  
luaa. Peräautoja ei siis ole "myyty"  
millekään moottorivalmistajalle. Toki  
Mercury-perämoottoreita on Alucat-  
veneisiin asennettu eniten. Suureen  
W25-veneeseen on myös asennettu  
Volvo Pentan sisäperämoottorit, yksi  
270 hv moottori per runko.

- Ostajalla on varsin usein tun-  
neperäinen mielipide siitä, minkä  
moottorin veneeseensä haluaa, Esa  
Ylimaula päättää. Asiakas on meille  
kaikki kaikessa.

# Elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine

**Voidaanko elinkeinonharjoittajalle huollettavaksi tuotu, mutta sittemmin noutamatta jätetty vene myydä? Näitä tilanteita säännellään laissa elinkeinonharjoittajan oikeudesta myydä noutamatta jätetty esine (myyntilaki).**

Niko Jakobsson, asianajaja, varatuomari  
Anni Salo, lakimies  
Borenius Oy

**L**aki koskee esimerkiksi tilanteita, joissa asiakas on jättänyt veneen talvisäilytykseen tai kun asiakas ei nouda korjattua tai huollettua venettä taikka huoltoon tuotuja osia kuten moottoria. Myyntioikeuden käyttämisen edellytyksiä tulee noudattaa tarkasti, sillä elinkeinonharjoittaja voi joutua korvaamaan tilaajalle tai esineen omistajalle esineen lainvastaisesta myynnistä aiheutuneen vahingon.

Myyntioikeuden edellytyksenä on, että työ on saatu valmiiksi ja esine on luovutettavissa, tai että sopimus lakkaa esimerkiksi sen johdosta, että työn tilaaja ei ole suorittanut sovittuja maksueriä tai elinkeinonharjoittaja ei ole saanut tilaajalta kaikkia tarvittavia ohjeita työn suorittamiseen. Sopimuksen lakkaamisen arvioinnissa otetaan huomioon kuitenkin myös kyseessä olevan sopimuksen luonne ja esimerkiksi säilytys sopimuksen luonne voi osoittaa kestoajan: syksyllä veneliikkeeseen talvihuoltoon jätetyn venemoottorin säilytysvelvollisuus ei tavallisesti jatku seuraavan veneilykauden jälkeen.

Ennen myyntioikeuden käyttämistä työn tai säilytyksen tilaajalle on ensin ilmoitettava, että esine voidaan

myydä, jos tilaaja ei nouda sitä vähintään kolmen kuukauden kuluessa ilmoituksen antamisesta. Jos elinkeinonharjoittajalla suorittamansa työn tai säilytyksen johdosta on erääntynyt saatava tilaajalta, ilmoituksessa on mainittava myös saatavan määrä. Jos joku muu kuin tilaaja omistaa esineen, esineen saa myydä vain, jos oikealle omistajalle on hyvissä ajoin ennen myymistä ilmoitettu, että esine myydään, jollei sitä noudeta. Samoin tulee menetellä tilanteissa, joissa jollain toisella henkilöllä kuin tilaajalla on pantti- tai hallintaoikeus esineeseen. Traficom ylläpitää yli 5,5 metrisistä taikka 15 kilowatin moottorilla varustetuista vesikulkuneuvoista liikenneasioiden rekisteriä, josta mahdollinen omistus- tai hallintaoikeus ja panttaus on selvitettävä ennen myyntiä. Elinkeinonharjoittajan haltuun voisi joutua myös esimerkiksi alusrekisterilain (512/1993) mukaan kiinnitetty alus.

Elinkeinonharjoittaja voi suorittaa myynnin parhaaksi katsomallaan tavalla (esimerkiksi huutokaupalla) siten, että myös työn tilaajan ja esineen omistajan etu otetaan huomioon. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että esineestä tulisi pyrkiä saamaan paras mahdollinen hinta pienimmillä mahdollisilla kustannuksilla. Elinkeinonharjoittajan on tilitettävä tilaajalle myynnistä saatu rahamäärä vähennettynä elinkeinonharjoittajan työstä tai säilytyksestä aiheutuneet kustannukset. Tilanteissa, joissa esineellä ei ole sanottavaa arvoa, esineen voi myydä ilmoittamatta myynnistä vuoden kuluttua työn suorittamisesta tai sopimuksen lakkaamisesta. Vaihtoehtoisesti esine voidaan hävittää tai ottaa omaan käyttöön.

Kouvolan hovioikeus on 6.7.2006

antamassa ratkaisussaan S 08/420 arvioinut tilannetta, jossa elinkeinonharjoittajalla oli sopimus asiakkaansa kanssa 519 kappaleen kontin huolinnasta. Asiakas oli vuokrannut kontit niiden oikealta omistajalta, ja asiakas oli jättänyt maksamatta huolintamaksut elinkeinonharjoittajalle. Elinkeinonharjoittaja vaati konttien omistajaa maksamaan huolintamaksut sekä ilmoitti, että kontit myydään myyntilain nojalla, jollei maksua suoriteta. Konttien omistaja katsoi, että myyntilakia ei voida soveltaa, kun kyseessä on ammattimaisten huolitsijoiden yleisiin huolintaehtoihin perustuva pidätysoikeus. Omistaja katsoi myös, että pidätysoikeus antaa vain oikeuden pitää esine hallussa esineeseen liittyvien saatavien maksamiseksi, eikä se tuota myyntivaltaa. Hovioikeus arvioi kuten käräjäoikeuskin, että myyntilaki soveltuu tapaukseen ja elinkeinonharjoittajalla oli sekä pidätys- että myyntioikeus. Olennaista myyntilain kannalta oli, että elinkeinonharjoittaja ilmoitti konttien oikealle omistajalle myynnistä ja saatavan määrästä.

On huomioitava, että myyntilaki on kuluttajan hyväksi pakottava, mikä tarkoittaa sitä, että artikkelissa käsitellyistä asioista ei voi elinkeinonharjoittajan ja kuluttajan välisessä suhteessa poiketa kuluttajan vahingoksi. Kahden elinkeinonharjoittajan eli yrityksen välisessä sopimussuhteessa voi määritellä molempia osapuolia sitovia, myyntilaita poikkeavia ehtoja. Kohtuutonta ehtoa voidaan kuitenkin sovitella tai jättää se huomioon ottamatta oikeustoimilain (228/1929) 36 §:n nojalla.



# Vene 21 Båt meni verkkoon ja otti ison askeleen kohti kaupallisuutta



**Perinteiset Helsingin venemessut on siirretty vuodelle eteenpäin. Ensi helmikuussa pääsee kuitenkin veneisiin ja kaikkeen veneilyyn liittyvään tutustumaan Vene 21 Båt verkossa -tapahtumassa 12.–21.2.2021.**

Teksti: Teija Armanto, Suomen Messut

**K**otimaan matkailu ja veneily ovat nosteessa. Suomalaiset haluavat veneillä ja tutustua upeisiin merellisiin ja sisävesistöjen kohteisiin. Venealalla kauppa käy hyvin ja siksi Vene 21 Båt verkossa -tapahtuma on juuri nyt erittäin tärkeä.

Verkkotapahtuma tarjoaa kymmenen päivän ajan foorumin, jossa venealan yritykset voivat olla aktiivisesti yhteydessä veneilijöihin ja veneilyn aloittamista harkitseviin. Verkkosivuilla pääsee esittelemään uutuuksia monipuolisesti tekstein, kuvin ja videoin. Myyjillä ja edustajilla on käytössä chat-palvelu, jonka kautta asiakkaat pääsevät kysymään tuotteista tarkemmin ja pyytämään tarjouksia niistä. Yritysten tarjoukset kootaan yhteen samalla sivulle. Vene 21 Båt-verkossa palvelee asiakkaita helpolla tavalla. Siellä esitellään uutuudet, tarjotaan chat-kontakti asiantuntijaan ja annetaan hyviä tarjouksia.

Yrityssivujen lisäksi verkossa on paljon ohjelmaa, jonka tuottamiseen yritykset voivat osallistua. Venemes-

sut tarjoaa asiakkaille tietoa veneilystä, kohteista ja varusteista, kalajuttuja ja tarinoita maailman meriltä. Ohjelman tarkoituksena on saada veneilijät kanavalle viihtymään ja palaamaan aina uudestaan. Aikaisemmin ohjelmaa ei ole voinut seurata niin rauhassa ja aikataulusta riippumatta kuin nyt.

Olisimme aivan varmasti mieluummin kohdanneet kasvokkain Vene 21 Båt -messuilla, nauttineet kesäisestä tunnelmasta ja upeista veneistä, vaihtaneet kuulumisia ja tehneet hankintoja tulevalle veneilykaudelle. Nyt kuitenkin tilanne on tämä ja on aika myös miettiä, mitä positiivista ja uutta verkkotapahtuma tuo alalle ja veneilijöille.

## **Valtakunnallisuus ja helpous**

Veneilijät pääsevät osallistumaan venemessuille veloittamatta kaikkialta Suomesta ja ulkomailtakin helposti. Messukeskuksen kokemusten mukaan verkkotapahtumiin osallistutaan aktiivisesti kaikkialta Suomesta ja ulkomailla asuvien suomalaisten osallistujamäärä on myös suuri. Venemessuilla voi piipahtaa kymmenen päivän aikana useasti. Nyt voi rauhassa tutustua tuotteisiin ja seurata ohjelmaa, jonka tallenteisiin voi palata aina uudestaan. Vene 21 Båt verkossa -tapahtumaa markkinoidaan sekä nykyisille veneilijöille että veneilyn aloittamista harkitseville. Verkkosisältö tuo varmasti paljon lisäarvoa

molemmille ryhmille ja kauppiaiden lähestyminen on helppoa chat-palvelun kautta.

## **Kaupallisuus**

Ihmiset ovat tottuneet ostamaan verkkokaupoista tuotteita. Venemessut kerää alan tuotteet samaan paikkaan ja niitä on helppo ostaa yritysten verkkokaupoista. Hyviä tarjouksia kannattaa tehdä. Ne ovat hyviä sisäänveto tuotteita, jotka innostavat samalla ostamaan myös muuta. Isoja veneitä ei suoraan verkkokaupasta osteta, mutta niistä voidaan sopia tarkemmat esitellyt liikkeisiin paikallisten jälleenmyyjien kanssa.

## **Iso askel kohti digitaalisuutta**

Vene 21 Båt verkossa -tapahtumaa markkinoidaan ja siitä tiedotetaan aktiivisesti. Sosiaalisessa mediassa monet ovat olleet pettyneitä fyysisen tapahtuman siirtymiseen seuraavaan vuoteen, mutta ymmärrys on ollut suuri. Tämä oli ehdottomasti oikea päätös ja verkkotapahtuman aika on juuri nyt. Samalla, kun kehitämme uutta verkkotapahtumaa, otamme myös huikean ison askeleen kohti digitaalisuutta. Messukeskuksessa Helsingissä järjestettävien Vene 22 Båt -messujen rinnalle 11.–20.2.2022 tulee aivan varmasti entistä vahvemmat verkkosivut, jotka lisäävät tapahtuman kaupallisuutta merkittävästi. Nyt on aika loikata!

# Digitaalinen venehallinta

Veneet kehittyvät, mutta niiden hallintajärjestelmät laahaavat perässä. Manööverit tehdään kuten aina ennenkin, viime vuosisadalla opituilla menetelmillä. G-Boats Oy tarjoaa NaviWheel-systeemin myötä tähän uusia ratkaisuja.

Teksti: Kari Wilén  
Kuvitus: G-Boats Oy

**P**urjehtija Paavo Pietola pitää Olle Blomqvistin piirtämää ket-siään Helsingissä Merenkävijöiden satamassa Särkän saarella. Hän kulkee mantereelle pienellä jollallaan, johon hankki aikoinaan sähkömoottorin ja innostui hiljaisesta ja ympäristöystävällisestä tavasta liikkua vesillä.

Pietola alkoi katsella sähkömoottorille optimoitua venerunkoa, oli yhteydessä suunnittelija Pekka Eivolaan ja kohta sellainen runko oli käsissä. Samalla saatiin palautetta siitä, miten suuri ero on auton ja veneen käytössä. Miten paljon veneilijällä on opittavaa jotta hän pärjäisi vesillä. Kaikki on opittava itse, perinteiset merimiestaidot, veneen turvallinen ohjaaminen, satamamanööverit jne. On ihan normaalia, että vene on järkyttävän hankala hallita, satamastressi iskee helposti.

- Samalla nousi pintaan se, että kun veneessä on esimerkiksi digitaalisesti ohjattu pääpropulsio, niin kaikki siihen lisättävät laitteet ovat digitaalisia, Paavo Pietola toteaa. Ongelmat ovat silti entisellään, etenkin satamamanööverit ovat hankalia ahtaissa paikoissa. Miten tätä voitaisiin kehittää?

Pietolan mielestä venettä pitää pystyä liikuttamaan tarkasti joka suuntaan niin, ettei aiheuteta vahinkoa esimerkiksi satamassa. Tässä vaiheessa hän jätti veneet toistaiseksi pois ajatuksistaan ja keskittyi sen

sijaan digitaaliseen teknologiaan. Pietola on aikaisemmin tehnyt töitä teknologiaympäristöissä ja muotoilun parissa.

## Tuumasta toimeen

Vuonna 2017 Paavo Pietolalla oli sopiva joukkue kasassa kehitystyön vauhdittamiseksi. G-Boatsin kiinteään porukkaan kuuluu Paavo Pietolan, firman perustajan ja koko kehityshankkeen aloitteentekijän ja käyttäjäkokemuksen muotoilijan lisäksi pari kuukausipalkkaista henkilöä. Tuotesuunnittelupäälliköksi on nyt palkattu monirunkopurjehtija Mika Harju ja tiimin noin kymmenkunta muuta jäsentä ovat oman toimen ohessa mukana projektia edistämässä. - Porukassa on erittäin paljon osaamista ja tällainen hanke sopiinkin juuri Suomeen, jossa on maailman parasta asiantuntemusta sensoriteknikan, elektroniikan ja digitaalisen maailman saralta, Pietola toteaa.

Tämän vuoden aikana tiimi rakensi ensimmäisen toimivan NaviWheel-protosysteemin, jossa keskityttiin satamamanöövereihin. Pääpropulsio jätettiin ohjailusysteemin kehityksen ulkopuolelle, sillä systeemin pitää toimia sekä polttomoottori- että sähköpropulsioveneissä, itsenäisesti propulsioista riippumatta.

- Veneen ohjailun pitää onnistua yhdellä kädellä sen sijaan, että kuljettajan pitäisi käyttää ruoria, kaasua



sekä keula- ja peräpotkuria, Paavo Pietola sanoo. Veneen ohjailun pitää olla niin helppoa, ettei se vaadi opettelua. Sen on oltava intuitiivista, eli ohjainta siirretään siihen suuntaan minne veneen halutaan menevän.

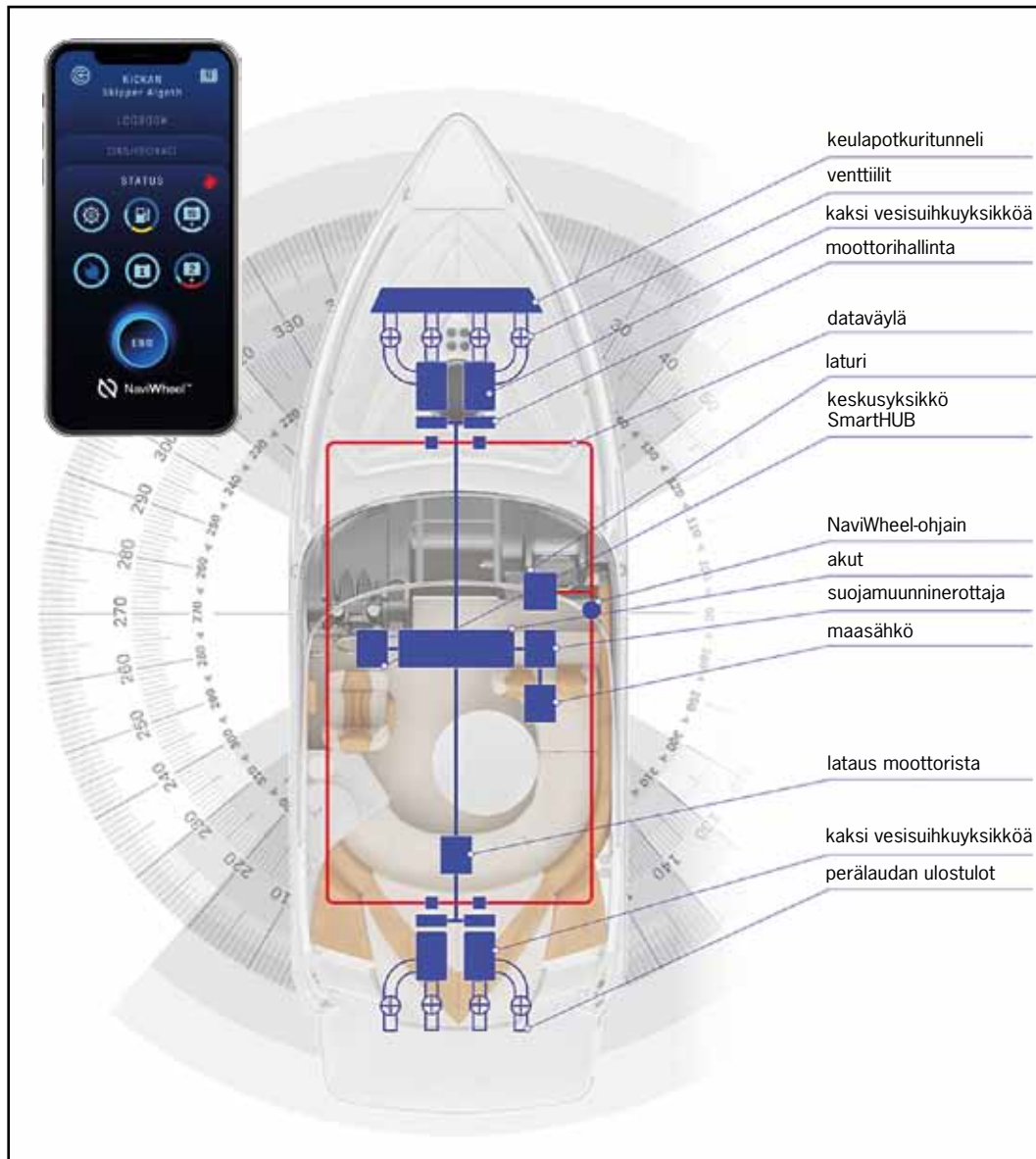
Ensimmäinen versio NaviWheel-ohjaussysteemistä asennettiin Drive 66 -veneeseen, seuraava Buster Magnumiin. Vuonna 2020 hankittiin Buster Supermagnum ja siihen asennettiin systeemin viimeisin versio. Vene oli esillä elokuun Uivassa venenäytelyssä ja herätti Pietolan mukaan ansaittua huomiota, kun sillä ajeltiin HSK:n satama-altaassa niin, että kuljettaja istui keulassa ja ohjasi venettä kännykällä.

- Veneen koolla on merkitystä, koska tarvitaan tietty määrä pilssitilaa tai vedenalaista pinta-alaa, jotta systeemin yksiköt saadaan mahtumaan, Pietola kertoo. Pienimmillään veneet ovat ehkä 20-23-jalkaisia, NaviWheel on asennettu kahdeksanmetrisiinkin veneisiin. Järjestelmä voidaan asentaa myös suurempiin veneisiin, sillä tehoa voidaan aina lisätä.

## Tehdasasennus

NaviWheel koostuu veneeseen asen-





nettavista neljästä 3–4 kW ja 48 V sähkömoottorista ja neljästä kompaktista sähkökäyttöisestä vesisuihkuvoimayksiköstä. Etumaiset asennetaan esimerkiksi veneen keulapotkuritunneliin ja taakemmat kaksi peräpeiliin. Näitä käyttämällä venettä voidaan hallitusti kääntää ja ajaa täsmällisesti joka suuntaan. NaviWheel-hallintalaite ohjaamossa on pientä rattia muistuttava vempeli, jota kiertämällä ja kääntämällä venettä ohjataan. Veneessä olevan ohjauslaitteen lisäksi sitä voidaan hallita myös kännykällä mobiilisovelluksen avulla.

- Nyt teemme laitteiston ensimmäistä sukupolvea, Paavo Pietola sanoo. Sillä voimme hallita venettä ja päivittää siihen tarvittavaa ohjelmistoa. Seuraavan sukupolven laitteisiin tulee lisää älyä. Sensorien avulla skan-

naamme mitä ympäristössä tapahtuu, esimerkiksi tuulen ja aallokon vaikutusta veneeseen ja nämä otetaan huomioon veneen hallinnassa. Tätä voidaan hyödyntää esimerkiksi laituriin kiinnittyessä.

NaviWheelin ydin on keskusyksikkö SmartHUB, pieni "elektronikkaboksi" johon kytkeytyy virta- ja datakaapeli. Systeemiin kuuluu myös neljä akkua ja maasähköjärjestelmä, jotka ovat erillisiä veneen muista sähköjärjestelmistä.

Ohjausjärjestelmä tehdään tehdasasennuksena venevalmistajalla ja siis pelkästään uusiin veneisiin. SmartHUB muodostaa itsenäisenä kevyemmän järjestelmän, joka voidaan jälkiasentaa käytettyihin veneisiin. Laite on NMEA 2000 -yhteensopiva ja siihen voi yhdistää veneen muun

elektroniikan.

- Venevalmistajalle SmartHUB tuo lisäarvoa esimerkiksi siten, että sen kautta myyjä voi olla tarvittaessa yhteydessä veneeseen kun se lähtee tehtaalta, Pietola kertoo. Laite monitoroi veneen tilaa ja voi lähettää esimerkiksi vikailmoituksia sekä omistajalle että myyjälle, jotka näin saavat tiedon siitä, että huoltotoimia tarvitaan.

Kun Paavo Pietolalta kysyy, milloin edistyksellisestä ohjailusysteemistä tulee business vastaa hän: "Hyvin nopeastikin. Tähdätään siihen, että tästä tulee liiketoimintaa jo ensi vuoden alusta. Meillä on tarkat askelmerkit siitä, mitä seuraavan puolen vuoden aikana tapahtuu ja siihen liittyy se, että kuluttajien käsissä on toukokuussa valmiita tuotteita".

# Komposiittijäte kiertämään

**Komposiittijätteelle kaivataan kipeästi toimivia kierrätysratkaisuja. Suomessa ei teollisuusjätteelle eikä kuluttajilta syntyvälle komposiittijätteelle ole järjestelmällistä kierrätysysteemiä.**



Teksti: Pirjo Pietikäinen, Muoviteollisuus ry  
Kuvat: Muoviteollisuus ry

Komposiittikierrättyksen vaiheet  
synty paikalta  
murskeeksi.

**T**ähän mennessä teollisuuden komposiittijätteen kierrätyksen järjestämisestä on tehty pari opinnäytetyötä, jotkut yritykset ovat tehneet omia tutkimuksiaan ja venettä on kerätty kierrätykseen kampanjaluotoisesti.

Komposiittituotteiden kierrätys uusiksi tuotteiksi on vaikeaa. Tuulimyllyn lavoista on voitu tehdä silta-rakenteita ja melusteita eli tuotteet päätyvät aina teknisesti vähemmän vaativiin kohteisiin. Sellaisenaan komposiittirakenteita on myös rauhittu tienrakennuksen raaka-aineeksi.

Komposiittituotejätteen kierrätysteknologioita tutkitaan laajasti, mutta tällä hetkellä ainoa teollisessa mittakaavassa mahdollinen kierrätysratkaisu komposiittijätteen kierrätykselle on sen käyttö sementtiteollisuudessa rinnakkaisprosessissa. Tätä varten riittää, että jäte kerätään ja murskaataan sopivaan kokoon. Pyrolyysimenetelmää pidetään potentiaalisena keinona hiilikuitujen kierrätyksessä, vaikka kuumuus huonontaa helposti niiden laatua. Kuidut ja matriisi on voitu erotella pulssittamalla jätettä

korkeajännitteellä. Tällä hetkellä menetelmää voidaan käyttää vain pienille kappaleille.

Liutuskäsittelyssä kuitujen lisäksi myös polymeerihartsit otetaan talteen. Tällä menetelmällä kierrätyskuidut ovat hyvin puhtaita ja hartsit voidaan käyttää raaka-aineina kemian teollisuudessa. Tämäkin menetelmä toimii toistaiseksi vain hiilikuitukomposiiteille. Näiden menetelmien lisäksi on tutkittu myös leijupetiin perustuvaa tekniikkaa, jolla on potentiaalia end-of-life -tuotteiden kierrätyksessä, sillä sinä syöttömateriaali voi olla heterogeenisempää kuin muissa tutkituissa menetelmissä.

Kierrätysprosesseista voi lukea tarkemmin esimerkiksi <https://wind-europe.org/wp-content/uploads/files/about-wind/reports/WindEurope-Accelerating-wind-turbine-blade-circularity.pdf>.

Muoviteollisuus ry:n Komposiit-

tijaosto on koonnut komposiittijätteen käsittelyyn liittyvän projektin (Kimura, Kerätty ja murskattu komposiittijäte), jossa on mukana komposiittituotteita valmistavia yrityksiä, kiertotaloustoimija ja jätteen loppukäsittelijä Finnsementti, jossa komposiittijätteellä vaikutetaan sementin ominaisuuksiin (kuitulujitteet) samalla kun jätteen hartsiosuus toimii energialähteenä. Mukana projektiryhmässä ovat myös Suomen tuulivoimayhdistys ja Finnboat, jotka edustavat jäteosuutta, joka syntyy tuotteiden saavutettua elinikänsä päin. Siinä vaiheessa, kun projekti saa myönteisen rahoituspäätöksen se on välittömästi valmis aloittamaan komposiittijätteen kierrätysjärjestelmän pilotoimisen.

Muoviteollisuus ry:n Komposiittien kierrätysopas löytyy yhdistyksen verkkosivuilta (<https://www.plastics.fi/julkaistut/>).



# Lujitemuovin kierrätys

**Lujitemuovin kierrätykseen on jo toimivia teollisia ratkaisuja ja uusien ratkaisujen kehitys etenee. Suomalaisilla veneveistämöillä syntyvä jäte kerätään ja hyödynnetään tänä päivänä energian ja sementin tuotannossa, mutta käytöstä poistettujen veneiden keräystä on toteuttanut lähinnä Pidä Saaristo Siistinä ry kampanjoiden muodossa.**



Teksti: Jarkko Pajusalo, Finnboat ja Markku Vilkki, Conenor Oy  
Kuvat: Conenor Oy

Veneiden laajamittaista kierrätystä toteutettiin Suomessa Finnboat ja Kuusakosken yhteistyönä jo 15 vuotta sitten, mutta ongelmaksi muodostui kierrätettävien veneiden pieni määrä ja epäsäännöllinen keräys. Tällä hetkellä vastavia kokemuksia on jopa Ranskassa, jossa käytöstä poistettujen veneiden keräys- ja romutusjärjestelmän toimivuutta häiritsee veneiden pieni määrä. Teolliseen toimintaan tarvitaan tasainen ja riittävän suuri materiaalivirta. Tulevaisuudessa tähän on tulossa helpotusta, kun käyttöikänsä päähän tulevia tuulivoimapuistoja puretaan uusien ja tehokkaampien tieltä ja vanhojen voimaloiden lavoista saadaan kierrätykseen sopivaa lujitemuovijätettä kymmeniä miljoonia tonneja vuodessa.

Orimattilassa toimivan Conenor Oy:n teknologialla lujitemuovimuvijätteestä tehdään uusia komposiittimateriaaleja. Prosessi on jo todettu toimivaksi tuulivoima- ja veneteollisuuden materiaaleilla.

"Conenorilla on tarjota toimiva teknologia sekä tietotaitoa tällaisen vaikeasti hyödynnettävän muovijätteen jalostamiseksi laadukkaiksi komposiittimateriaaleiksi esimerkiksi rakennusteollisuuden käyttöön", Conenorin toimitusjohtaja ja keksijä Markku Vilkki kertoo.

Conenor on kehittänyt termomekaanisen agglomerointi- eli rakeistusmenetelmän, jossa sulamaton kertamuovi – kuten lasikuitumuovi – murskataan ensin peukaloa pienemmiksi palasiksi ja prosessoidaan yhdessä kestumuovin ja muiden seosaineiden kanssa semi-sulaan tilaan. Vaikka palaset eivät varsinaisesti sulaa, ne pehmenevät ja niiden mekaaninen hajottaminen helpottuu, kun prosessilämpötila ylittää niin sanotun lasittumislämpötilan (Tg n. 85 C). Sen jälkeen kuidut yhdistyvät kestumuoviin ja sekoittuvat tasaiseksi massaksi. Lopputuotteina jätteestä saadaan valmistettua kestäväää ja laadukasta muovikomposiittimateriaalia, yksi- tai monikerroksisia levyjä tai profiileja.

Norjan valtio rahoittaa keväällä 2020 käynnistynyttä yhteishanketta, jossa käytöstä poistettujen veneiden murskausta tekevä Ecofiber A/S on toimittanut murskaamaansa jätettä Conenorille. Conenor puolestaan on valmistanut murskeesta ja PE-kierrätysmuovista materiaalisekoitteen ja siitä ekstruusioteknikalla levyjä ja monikerroksisia profiileja, joita hyödynnetään rakennusteollisuudessa. Kierrätysketjun työvaiheet ovat:

a Ecofiber A/S; veneestä irrotetaan manuaalisesti kaikki irti lähtevä, metallit, penkit, kiinnikkeet jne. – vene (GFRP) pilkotaan sahaamalla

manuaalisesti pienempiin murskaimen syöttöaukkoon sopiviin paloihin – GFRP-palat murskataan koneellisesti n. 2–3 cm kokoisiksi paloiksi ja säkitetään suursäkkeihin, b Conenor Oy; murskattu GFRP-jäte annostellaan halutussa painosuhteessa esim. 40...50 % suursekoitukseen yhdessä kierrätysmuovin (joko PE tai PP) sekä apuaineiden kanssa ja sekoittaen kuumennetaan ko. muovi semi-sulaan tilaan, jonka jälkeen syntyneet agglomeraatit jäädytetään alle 80C lämpötilaan ja annetaan lopullisen jäähtymisen tapahtua itsestään yön yli varastoituna välisiilossa tai erillisissä kaukaloissa. Seuraavana päivänä sekoite on valmis ajettavaksi esim. ekstruusiolla lopputuotteeksi levy/profiili tms. Tuotteiden annetaan saavuttaa lopullinen lujuutensa (kietytyä) varastoituna 1-2 vk, jonka jälkeen ne on asennettavissa käyttöön.

Uusia veneitä kierrätetystä materiaalista ei ole tarkoitus valmistaa, mutta erityisen soveltuvana käyttökohteena ovat mm. venesatamien kulkusillat, terassit, aidat sekä ponttonirakenteet. Ekologinen kierrätysmateriaali ei ime vettä eikä turpoa ja on käytössä pitkäikäinen vuosikymmeniä ja edelleen uudelleenkierrätettävä.

# Huvivenedirektiivin muutos-ehdotukset valmistella – suunnitteluluokilla (Design Categories) tärkeä merkitys

**Huvivenedirektiivi (RCD) vaikuttaa veneiden tekniseen kehitykseen ja sen kautta myös käyttötapoihin ja markkinointiin. Siksi direktiivin muotosehdotusten tarkempi avaaminen ansaitsee tässä jälleen palstatilaa. Muutoksiin kannattaa yrittää vaikuttaa ja/tai varautua nyt, vaikka niiden voimaantulo tuntuukin vielä kaukaiselta.**

Teksti: Markku Hentinen, Eurofins Expert Services Oy

**H**uvivenedirektiivin päivitysprosessiin 2022 liittyy nykyisen direktiivin 2013/53/EU muutostarpeiden ja –mahdollisuuksien arviointi, jonka tekee komission ja parlamentin ulkopuolinen taho. Tähän tehtävään on valittu kahden hollantilaisen yhtiön, TNO:n ja Panteian, sekä kreikkalaisen Emisian muodostama konsortio. Työn tuloksena on raportti, jossa esitetään perusteet mahdollisille lakitekstien muutoksille ja niiden vaikutusten arviointi. Raportin tulee valmistua kymmenessä kuukaudessa, eli käytännössä marraskuussa 2021.

Selvityksen pääosan muodostavat mahdollisuudet pienentää pakokaasupäästöjä edelleen. Tällöin tarkastellaan typpioksideja (NOx), hiilivetyjä (HC), hiukkasia (PT) ja häkää (CO). Toisekseen tarkastellaan hiilivetyjen haihtumisen vähentämismahdollisuuksia. Tarkasteluissa on otettava huomioon

- eri teknologioiden kustannustehokkuus: paljonko esim. tehokkailla hiukkassuodattimilla saadaan noki-päästöjä vähennettyä, versus niiden hinta. Tässä on haasteena arvioida myös välilliset vaikutukset: tilantarve, lisäpaino, huoltotarve jne.
- olemassa olevien vaatimusten yhdenmukaistaminen globaalisti: jos eri markkina-alueilla on toisistaan poikkeavia vaatimuksia, tämä lisää moottorivalmistajien kustannuksia. USA:n EPA:n vaatimukset ovat tässä relevantein vertailukohta.

- päästöjen uudet mittaustavat ja esim. hybridipropulsion käyttöprofiilin huomioon ottaminen. ISO-standardien kehityksen arviointi yhtenäisten käytäntöjen luomisessa.

Edellä mainitut kohdat koskevat toki ennen kaikkea konevalmistajia, joita Suomessa on vähänlaisesti. Mikäli merkittävät päästövähennykset tulevat osaksi uutta direktiiviä, on tällä kuitenkin vaikutuksensa myös venesuunnitteluun: paino lisääntyy ja konehuoneeseen tai konetilaan tarvitaan lisätilaa. Direktiivi todennäköisesti vaikuttaa myös kaasukäyttöisten moottoreiden, hybridiasennusten ja sähköpropulsion suosioon.

TNO on jo lähettänyt ICOMIA:lle ja EBI:lle listan kysymyksiä päästöjen vähennysmahdollisuuksiin liittyen. Kannanottoja pyydetään mm. siihen, suosiiko tekniikkaneutraali pakokaasulainsäädäntö dieselkoneita (myös dieselperämoottoreita) ja onko tämä ok ja perusteltua? Tai sopivatko maakäytössä tutut pakokaasujen jälkikäsitteilytavat (katalysaattorit, hiukkassuodattimet) myös venekäyttöön ja jos ei, niin miksi ei?

## **Nykyisten suunnitteluluokkien arviointi**

On selvää, että edellytykset liikkuu turvallisesti vesillä eri olosuhteissa vaihtelevat suuresti veneiden koon ja muiden merikelpoisuuteen vaikutta-

vien ominaisuuksien mukaan. Valmisteltaessa ensimmäistä Huvivenedirektiiviä (RCD) 1990-luvulla oli olosuhteiden kuvaaminen yksi tärkeimpiä aiheita. Tuolloin päädyttiin neljään eri luokkaan, joilla kuvattiin valtameri-, avomeri-, rannikko- ja suojaisten vesien vaativuutta määrittelemällä niille tuuli- ja aallokkorajat.

Alkuperäiset numeeriset rajat ovat direktiivin päivityksissä pysyneet muuten samoina, mutta D-luokan merkitsevää aallonkorkeutta pudotettiin 0,5 metristä 0,3 metriin ja siihen lisättiin rajoitus suurimmasta (ei siis merkitsevästä) kohdattavasta aallonkorkeudesta, joka on nyt 0,5 m. Tämä oli pienimmille suomalaisille veneille tervetullutta, mutta toisaalta muutos kasvatti C- ja D-luokkien välistä porasta.

Suunnitteluluokkien alueita kuvaavat nimet (valtameri jne.) jätettiin pois nykyisessä direktiivissä 2013/53/EU. Tämä johtuu siitä, ettei CE-merkinnän suunnitteluluokkia haluttu yhdistettävän monissa maissa sovellettaviin alueellisiin käyttörajoi- tuksiin, kuten etäisyyteen rannasta. Esimerkiksi Välimerellä on kesäisin pitkiä heikon tuulen jaksoja, jolloin olosuhteet kaukana avomerelläkin ovat helpot. Jotta pienilläkin veneillä saisi lähteä kauemmaksi merelle tai esim. Sardiniaan, johti tilanne epäterveeseen ja harhaanjohtavaan ”ylikategorisointiin”. Veneitä haluttiin väkisin saada suunnitteluluokkaan A tai B. Toisaalta kuluttajille saattoi syntyä harhakäsitys, ettei lähellä rantaa voisi esiintyä koviakin olosuhteita.

Samalla kun alueita kuvaavat nimet jätettiin pois, luovuttiin myös veneen tarkoitettuun käyttöön liittyvistä määritelmistä. Näitä oli liitetty lähinnä suunnitteluluokkaan A, kuten mahdollisuus suojautua säältä ja nukkua, syödä, valmistaa ruokaa jne. matkan aikana. Veneessä tuli myös olla riittävät varastotilat ja tankkikasiteetit pitkiä matkoja varten. Siten esimerkiksi muuten merikelpoinen RIB ei päässyt suunnitteluluokkaan A tai B, jos CE-merkintä tehtiin oikein.



Nykyisiin suunnitteluluokkiin jäivät jäljelle vain olosuhteita kuvaavat rajat, jotka ovat siis lakitekstin mukaan seuraavat:

- A. Suunnitteluluokan A huvivene on suunniteltu käytettäväksi olosuhteissa, joissa tuulen voimakkuus saattaa olla enemmän kuin 8 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus vähintään 4 metriä, lukuun ottamatta tavallisuudesta poikkeavia olosuhteita, kuten myrskyä, ankaraa myrskyä, hirmumyrskyä, tornadoa ja vaikeita meriolosuhteita tai jättiläisaaltoja.
- B. Suunnitteluluokan B huvivene on suunniteltu käytettäväksi olosuhteissa, joissa tuulen voimakkuus on enintään 8 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 4 metriä.
- C. Suunnitteluluokan C vesikulku-neuvo on suunniteltu käytettäväksi olosuhteissa, joissa tuulen voimakkuus on enintään 6 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 2 metriä.
- D. Suunnitteluluokan D vesikulku-neuvo on suunniteltu käytettäväksi olosuhteissa, joissa tuulen voimakkuus on enintään 4 boforia ja merkitsevä aallonkorkeus enintään 0,3 metriä ja satunnaisten aaltojen korkeus on enintään 0,5 metriä.

Suunnitteluluokat vaikuttavat asetettuihin vaatimuksiin varsinkin vakavuusstandardissa ISO-12217, mutta myös mm. kaukaloissa (ISO-11812), rakenteissa (ISO-12215) ja luokku-

ja ikkunastandardissa (ISO-12216). Suunnitteluluokkien täsmentämis- ja muutostarpeet ovatkin usein tulleet esiin juuri standardointityöryhmissä.

## Suunnitteluluokkien muutostarpeet

Keskustelut muutostarpeista liittyvät kahteen kokonaisuuteen:

1. A- ja B-luokkien kovat olosuhteet ja A-luokan olosuhteiden ylärajojen epäselvyys
2. C- ja D-luokkien suuri ero ja D-luokassa epäsuhta tuulen ja aallonkorkeuden välillä.

Standardissa ISO-12217 tarvittiin täsmälliset määritelmät tuulen ja aallon ylärajoiksi, jotta niiden aiheuttamat suurimmat kallistavat momentit voitiin laskea. Suunnitteluluokan A ylärajat ovat n. 24 m/s (10 min keskiarvo) ja n. 7 m merkitsevä aallonkorkeus (kts. taulukko 1), mikä siis poikkeaa nykyisen direktiivin pelkästään sanallisesta kuvauksesta. Toisekseen on todettu, että boforiasteikko ei ole enää nykyisin kovinkaan tunnettu veneilijöiden keskuudessa ja että huviveneilijä ei todellisuudessa käytä veneitä niin rankoissa oloissa kuin mitä suunnitteluluokat A ja B kuvaavat. On huomattava, että 4 m merkitsevä aallonkorkeus tarkoittaa suurimpien aaltojen olevan jopa 8 m korkeita ja että veneilijän kokemus tuulen nopeudesta vastaa enemmänkin puuskien mitattuja lukemia kuin 10 min keskiarvoa. Olisiko jo aika siirtä met-

reihin sekunnissa ja samalla pienentää ainakin aallonkorkeuden arvoja? Ammattikäyttö on toki asia erikseen, työveneen tehtäviä kun suoritetaan kovissakin keleissä (kts. taulukko 1).

Lukumääräisesti valtaosa huviveneistä CE-merkitään suunnitteluluokkaan C tai D. Näiden luokkien välinen hyppäys sekä tuulen nopeudessa että merkitsevässä aallonkorkeudessa on suuri, varsinkin kun pidetään mielessä, että tuulen voima kasvaa nopeuden neliössä. Näin karkea suunnitteluluokkajako ei tue mahdollisuutta suunnitella veneitä eri olosuhteisiin ja erottautua markkinoilla, kun huomattava osa veneistä on saman C-luokan sisällä. Kun D-luokassa vielä tuulen nopeuden (n. 8 m/s) ja merkitsevän aallonkorkeuden (0,3 m) suhde kuvaa hyvin suojaisia vesiä, mutta avoimilla selillä siinä on selvä epäsuhta, voisi tässä olla paikka väliluokalle. Merkitsevä aallonkorkeus voisi olla metrin luokkaa. Tällöin veneilijä saisi ostotilanteessa CE-merkinnästä nykyistä tarkempaa tietoa ja perusteita veneen valinnalle.

Uuden suunnitteluluokan lisääminen on merkittävästi työläämpää kuin tuuli- ja aallokorajojen säätäminen, koska niin moni standardi kokisi merkittäviä muutoksia. On hyvin mahdollista, että kustannus-hyötysuhde jää tarkastelussa liian alhaiseksi.

Nyt näihin kannattaa ottaa kantaa ja vaikuttaa siihen, miten Finnboat vastaa TNO:n, Panteian ja Emision kysymyksiin!

Table 6 Summary of design category descriptions

Parameter	Design category			
	A	B	C	D
Typical Beaufort wind force	<10	≤8	≤6	≤4
Wave height up to	approx. 7 m significant	4 m significant	2 m significant	0,3 m significant 0,5 m maximum
Maximum average wind speed for 10 min	24,4 m/s	20,7 m/s	13,8 m/s	7,9 m/s
NOTE 1: The significant wave height is the mean height of the highest one-third of the waves, which approximately corresponds to the wave height estimated by an experienced observer. Some waves will be double this height.				
NOTE 2: According to atmospheric conditions, gusts may temporarily increase the wind speed.				
NOTE 3: Maximum average wind speed taken from UK Met Office Fact sheet 6.				

Taulukko 1. Suunnitteluluokkien kuvaus standardissa ISO 12217-1:2017



### "Best for Fun" Nimbus T8

BOB-kilpailun kansainvälinen asiantuntijaraati valitsi marraskuussa voittajat 21 finalistiveneestä 13 eri maasta viidessä eri kategoriassa. Vuoden 2020 kisa oli kova, varsinkin päivä- ja retkiveneiden sarjassa, jossa Nimbus T8 valikoitui loppusuoralle ja voittoon. T8 on ollut menestyvä malli ja sitä on myyty enemmän kuin 165 venettä Düsseldorfin näyttelyssä tammikuussa 2020 tapahtuneen ensiesittelyn jälkeen. Nimbus T8 -malli valmistetaan Nimbus-konserniin kuuluvan Bella-Veneet Oy:n Kuopion tehtaalla. Arvostetun kisan voitto on suuri kunnia myös suomalaiselle ja kuopiolaiselle veneenrakennustaidolle.

Best of Boats Award -jury koostuu 15 eri maata edustavasta päätoimittajasta tai toimittajasta, jotka kaikki ovat edustamansa veneilymedian veneitä testaavia ja veneistä kirjoittavia toimittajia. Suomea raadissa edustaa Totalvene-verkkomedian ja Venemestari-Lehden päätoimittaja Jan Sjölund. BOB-voittajat valitaan suljetulla äänestyksellä, jonka perusteella kunkin luokan eniten ääniä saanut venemalli on voittaja. Kaikki voittajat tänä vuonna ovat seuraavat:

Best for Beginners: Saxdor 200 Sport  
Best for Fishing: Quicksilver 805 Pilothouse  
Best for Family: Prestige 420 Fly  
Best for Travel: Absolut Navetta 64  
Best for Fun: Nimbus T8.

### Canova vuoden purjevene

Baltic Yachtsin 142-jalkainen Canova put-sasi palkintopöydän marraskuussa järjestetyssä World Superyacht Awards 2020



Baltic 142 Canova

saatavana sekä pöytä että auringonottotaso. Taka-avotilan lisäksi keulassa on mukavasti tilaa, jonne myös saa lisävarusteena auringonottotason. Peräkanteen integroitu kuomukotelo tekee takakannesta yhtenäisen kokonaisuuden ja takaa on turvallista astua askelman kautta veneeseen. Vene on läpikuljettava ja myös keulaan pääsee selkeän askelman kautta, lisävarusteena keulaan on saatavana taitettava keulaporras.

Kuljettajan eteen on sijoitettu leveä Q wide -infotainment-näyttö, jonka kaksi näkymää voi räätälöidä oman mielen mukaisesti. Q wide -järjestelmässä on vakiona digitaalinen kytkinpaneeli, jonka kautta hallitaan mm. valojen sekä lisävarusteina saatavien lämmittimen ja jääkaapin katkaisijoita. Cross Q on vuonna 2020 Crosseihin vakiovarusteeksi tullut infotainment-järjestelmä, jossa helppokäyttöinen kosketusnäyttö yhdistää elektroniset kartat, ajotietokoneen ja viihdejärjestelmän osaksi veneen perusvarustusta. Lisätiedot: Johan Finnberg, markkinointipäällikkö, e-mail: [johan.finnberg@cross.boats](mailto:johan.finnberg@cross.boats), puh. 040 555 1877

-tapahtumassa. Vene ei ainoastaan voit-tanut omaa kategoriaansa vaan julistettiin myös Vuoden Purjeveneeksi. Sen on suunnitellut Farr Yacht Design yhdessä veistämön kanssa ja veneessä on ainutlaatuinen lisävakavuutta antava DSS-foili, joka liikuu puolelta toiselle omistajan vuoteen alla olevassa kotelossaan. Foili on veneen ensimmäisenä purjehdusvuotena osoittanut toimivan suunnitelmien mukaisesti vähentämällä kallistusta ja parantamalla veneen suorituskykyä. Veneessä on myös hiljainen ja värähtelemätön sähköpropulsio.

### Uusi Cross 75 BR

Cross-malliston uutuus kaudelle 2021 on Cross 75 BR. Kansirakenne on saanut uutta muotoa ja avotila on tilava. Korkea ja pitkä tuulilasi tarjoaa hyvän suojan kuljettajalle sekä taka-avotilan matkustajille. Taka-avotilassa on U-sohva ja lisävarusteena on







## Q Display Series 2

Nextfour Group julkaisee uuden tuotelinjan veneiden navigointijärjestelmälle, The Q Experience. The Q Experience uusi sukupolvi ja laajennettu Q Series 2 -tuoteperhe täydentyy tuplanäytöllisellä Q Display 210D plotterilla, joka muodostuu kahdesta 10" näytöstä. Erikoislevä näyttö mahdollistaa usean eri karttanäkymän ja applikaation hallinnoinnin samaan aikaan. Esim. veneen lämmitys, musiikki, kalakaiku, tutka, sekä kaikki veneen omat toiminnot kuten valaistus, hoituvat kaikki saman Q näytön kautta. Q Experience plottereilla varustettuja veneitä voi nyt pitää silmällä myös kotoa käsin Q Experience -mobiilisovelluksen kautta. Lisätietoja: Niklas Öhman, [niklas.ohman@nextfour.com](mailto:niklas.ohman@nextfour.com), 050 372 8287.

## Marino Junior teki come backin



Soutuveneiden kysyntä ja mökkien myynti Suomessa on kasvanut ja kasvaa edelleen. Niinpä Marino Juniorin palaa markkinoille. Vene on käsin laminoitu ja korkean laitansa ja limisaumarakenteisen leveän runkonsa ansiosta se on tukeva ja jäykkä. Veneessä on tukeva puuköli, joka antaa veneelle hyvän suuntavakauden soudettaessa. Pyöristettyjen runkolaitojensa ansiosta vene sopii hyvin mm. verkkokalastukseen. Veneen keskikipenkin alla on lukittava säilytystila, jota voi käyttää kalasumppuna. Marino Junior -soutuveneeseen sopii sekä polttomoottori (maksimi 6hv) että sähkö-

moottori. Lisätiedot: Matz Blechingberg, 045 201 6989, [matz@marino.fi](mailto:matz@marino.fi)

## Myrkyttömälle veneilylle oma tietokanava

Myrkyttömästi vesillä -liike ajaa sekä veneilijöiden että ympäristön asiaa ja tarjoaa tietoa myrkyttömästä veneilystä. Myrkytmaaleista suodattuu huomattavia määriä ympäristömyrkyjä kuten kuparia vesistöihin ja maaperiin. Myös alati kiristyvät biosididirektiivit asettavat haasteita myrkyvärien toiminnalle ja lisäävät pesun tarvetta, mikä yhdistettynä myrkyvärien käyttöön lisää ongelmallisuutta. Lainsäädäntö ajaa veneilyä kohti myrkyttömyyttä, mikä tarkoittaa käytännössä myrkytmaalien



heikentämistä sekä pesuihin ja huoltoihin liittyviä kiristyksiä. Myrkyttömästi vesillä.fi -liikkeestä ja myrkyttömistä vaihtoehtoista sekä palveluntarjoajista kerrotaan omalla verkkosivulla ja tarralla. Myrkyttömästi vesillä.fi sivuston omistaa ja ylläpitää Seaboost Oy sekä BNG Palvelut Oy, mutta se on avoin kaikille myrkyttömille toimijoille. Lisätietoja: Christian Feodoroff/Seaboost Oy +358 400 703536/[info@seaboost.fi](mailto:info@seaboost.fi) ja Tomi Koivulehto BNG Palvelut Oy +358 40 5133295 / [myynti@boatwash.fi](mailto:myynti@boatwash.fi)

## Arctic Air Boats Oy



Arctic Airboats Oy on saanut valmiiksi uuden 5 m meripelastusveneiden rungotta tehdyn aluksen, jonka työntövoimana toimii vesijetti, esim. Sea Doo XTR. Ve-

sijetti ajetaan aluksen perästä sisään ja lukitaan runkoon pikalukolla. Irrotus yksinkertaisesti peruuttamalla. Yhdistelmä on huomattavasti vastaavankokoista perämoottorivenettä vakaampi ja merikelpoisempi, helpompi hallita ja käännellä esim. rantautuessa. Nopeus 230 hv:n vesijetillä 43 solmua kahdella hengellä ja 30 solmua seitsemällä hengellä. Valmistaja Arctic Airboats Oy, Helsinki



## SmartBoat One – veneen valvontajärjestelmä puhelimessa

SmartBoat One on valvontajärjestelmä, joka antaa yleiskuvan veneen kunnosta puhelimeen ladattavaan sovellukseen. Se valvoo seikkoja, jotka voivat vahingoittaa venettä kuten pilssiveden korkeus, akkujen varaustaso, äkkinäiset liikkeet ja iskut, pilssiveden lämpötila ja veneen varkaus. Sovellus lähettää hälytyksen tekstiviestinä matkapuhelimeen, kun jokin on vialla. Helppo tee-se-itse asennus 30 minuutissa, vedenpitävä (IPX7) ja suunniteltu vaativiin meriolosuhteisiin. Laite on huoltovapaa ja päivittää automaattisesti itsensä ja toimii omalla akulla, joka latautuu venettä käytettäessä. GPS kertoo veneen sijainnin ja kirjaa kaikki matkat muistiin ja sovelluksen käyttöoikeuden voi jakaa useampien ihmisten kanssa. Hinta 489 €, SIM kortti 9,90 €/kk kuukausilta jolloin sovellus on käytössä. Lisätietoja osoitteesta: <https://sailtech.fi/product/smartboat-one/>

## Volvo Penta – 30 000 IPS-asennusta täyteen

Inboard Performance System eli IPS on veneen pohjan läpi asennettava pod-veto-laite, jota Volvo Penta käyttää 300–1000 hv meridieselin yhteydessä vaihtoehtona akselivedolle. Koska hydrodynaamisesti

etevän ja eteenpäin suunnatuilla potkureilla varustetun IPS-vetolaitteen hyötysuhde on korkea, tarjoaa IPS-vaihtoehto samalla teholla jopa 20 prosenttia akselivetoa paremman suorituskyvyn tai vastaavan suorituskyvyn pienemmällä teholla. Tällöin IPS mahdollistaa jopa 30 prosenttia akselivetoa alhaisemman kulutuksen ja 30 prosenttia pienemmät päästöt. Kuluneen 15 vuoden aikana Volvo Penta on valmistanut jo 30 000 IPS-vetolaitetta. [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

## Henkilöuutisia

### Linex-Boat Oy

*Simon Lindkvist* on nimitetty Linex-Boat Oy:n toimitusjohtajaksi 9.10.2020 alkaen. Simon tulee näin jatkamaan Lindkvistin perheen veneenrakennusperinnettä neljännessä sukupolvessa. Nykyinen toimitusjohtaja Olli Lindkvist jatkaa hallituksen puheenjohtajana.



### Alumeco Oy



Alumecon alumiiniasiantuntijuus täyttää vuosia. Riveissämme soutavalla *Reijo Heikkisellä* tulee tänä vuonna täyteen kunnioitettavat 40 vuotta alumiinikaupassa. Perässä tulevat *Björn Lindström* ja *Paul Eklund*, joilla on pian myös vaikuttavat 25 vuotta alaa taitettuna. Vuosikymmenten taival on suonut laajasti osaamista raaka-aineista ja Pohjoismaisesta veneteollisuudesta, josta asiakkaamme kiittävät. Myötätuulta myös tuleville vuosikymmenille alumiiniveneillä!

### Bella-Veneet Oy

*Mikko Huostila* on aloittanut työt Bella-Veneillä 12.10.2020 muuttaman vuoden tauon jälkeen tehtävänimikkeellä Sourcing Engineer. Vastuualueeseen kuuluvat teollisuuden ostot ja yhteydet tavarantoimittajiin. Työpiste on Kuopion toimistossa.



### Wallas-Marin Oy

*Heikki Hihnala* on muuttanut Turusta Tampereelle uusien raskaamman teollisuuden haasteiden perässä ja kiittää kaikkia asiakkaita kuluneista vuosista Wallas-Marinilla. Viimeiset vuodet etenkin Suomen markkinoilla ovat olleet antoisia ja Heikki toivottaa kaikille hyvää jatkoa Wallaksen tuotteiden kanssa.

Jatkossakin laadukasta apua saa osoitteesta: [sales@wallas.fi](mailto:sales@wallas.fi) tai Jussilta ([jussi.oksanen@wallas.fi](mailto:jussi.oksanen@wallas.fi)) sekä teknisissä asioissa Pasilta ([service@wallas.fi](mailto:service@wallas.fi)).

### SPV

Suomen Purjehdus ja Veneily ry:n (SPV) syysliittokokous pidettiin 28.11. Kokouksessa liittohallituksen puheenjohtajaksi kaudelle 2021-2022 valittiin *Jan Jansson*, joka on toiminut tehtävässä vuodesta 2019 alkaen. SPV:n hallituksen varapuheenjohtajana jatkaa *Mikael Still* ja hallituksen jäseninä *Erik Wallin*, *Jukka Toivakka*, *Pia Grönblom* ja *Marcus Blomquist*, *Katja Rytönen*, *Jyrki Santaholma*, *Peter Remahl* ja *Sami Seliö* sekä uutena jäsenenä *Ville Valtonen*. SPV:n toiminnanjohtajana jatkaa *Jan Thorström*.



### Eurofins Expert Services Oy

#### Markus Laxen

Hyvä venealan asiakkaani ja yhteistyökumppani, nyt on minun mittariini tullut sellainen lukema, että on aika siirtyä eläkkeelle. Työni on ollut näköalapaikalla ja olen saanut nähdä paljon, mitä venealalla tapah-

tuu. Suomessa tehdään hyviä veneitä ja yhteistyö on hyvää järjestäytyneen alan ansiosta, josta kiitos Finnboatille. Ylläpitäkää näitä vahvuuksia myös jatkossa. On ollut ilo palvella teitä kaikkia venealalla ja olenkin viihtynyt näissä veneiden tarkastustöissä yli 37 vuotta. Kiitän hyvästä yhteistyöstä ja toivotan menestystä tulevaisuudessa.

Eurofins Expert Services Oy:ssä veneiden tarkastuksiin liittyvät työt jatkuvat edelleen ja voitte olla yhteydessä *Sampsa Kärnään*, [SampsaKarna@eurofins.fi](mailto:SampsaKarna@eurofins.fi), 040 487 3929 tai *Mikko Isomereen*, [Mikkolsomeri@eurofins.fi](mailto:Mikkolsomeri@eurofins.fi), 040 512 6077. *Sampsa* vastaa lähinnä CE-tarkastuksista ja *Mikko* työvenetarkastuksista. Lisäksi venetiimiin on liittynyt *Joakim Konsin*, [JoakimKonsin@eurofins.fi](mailto:JoakimKonsin@eurofins.fi), 040 162 7010.

Terveisin, Markus Laxén



### Markku Hentinen

Myös *Markku Hentinen* jättää Eurofinsin vuodenvaihteessa, mutta jatkaa vene-tekniikan parissa itsenäisenä konsulttina äskettäin perustetun *Marine Mentors Oy:n* nimissä. "Perustin *Marine Mentors Oy:n*, jotta voin edelleen tarjota VTT-aikana kertynyttä osaamistani alan käyttöön. Kuten monelle lukijoista on tuttua, olen ollut ratkomassa niin veneiden lujuteen, suorituskykyyn, meluun kuin materiaaleihinkin liittyviä kysymyksiä, ja tunnen näihin liittyvät menetelmät ja standardit. Kun tarvitsette tukea veneiden tekniseen suunnitteluun yleensä, vaatimustenmukaisuuden varmistamiseen, koulutukseen ja valmennukseen, niin ottaakaaan yhteyttä [markku@marinementors.fi](mailto:markku@marinementors.fi), tai 040 552 6212."

Hyvää Joulua kaikille! *Markku Hentinen*





# KANSAINVÄLINEN LEHDISTÖSEURANTA SYYSKUU–MARRASKUU 2020 JÄSENISTÖSTÄ KIRJOITETTUJA ARTIKKELEITA

Liiton toimistoon tulee n. 30 venelehteä ympäri maailmaa ja niiden kirjoittelua suomalaisista tuotteista seurataan jatkuvasti. Oheisena on lueteltu vain laajemmat tuote-esittelyt sekä testit. Pienempiä uutisia on kotimaisista tuotteista kansainvälisessä lehdistössä huomattavasti runsaammin. Kaikkia artikkelikopioita voit tilata Finnboatin toimistosta. Lehtiä säilytetään arkistossa yksi vuosi niiden ilmestymisvuoden jälkeen.

Lehti/Maa	Nro	Artikkeli	Sivu
Bootshandel Skipper, Saksa	10	Feine Fürs Grobe – Sargo 31 Explorer AFT Door, vene-esittely	44–53
Bootshandel Skipper, Saksa	10	Finnmaster T6, lyhyt vene-esittely	23
Bootshandel Skipper, Saksa	10	XO 260 Cabin, lyhyt vene-esittely	30
Båtliv, Ruotsi	5	Komplett serie DC-båtar – Silver Viper DCz, vene-esittely	38–39
Båtliv, Ruotsi	5	Moderna storsäljare, Terhi 480 BR, lyhyt vene-esittely	30
Båtliv, Ruotsi	5	Stor dyacruiser från Flipper – Flipper 900 DC, lyhyt vene-esittely	14
Båtliv, Ruotsi	5	Större utrymmen i Silver Beaver – Silver Beaver BR, lyhyt vene-esittely	18
Båtmagasinet, Norja	10	Familiebåt med gode løsninger, Silver Viper DCz, vene-esittely	36–39
Båtmagasinet, Norja	10	Flipper igjen med norsk designer, Flipper 900 DC, lyhyt vene-esittely	20
Båtmagasinet, Norja	10	Nå med senterkonsoll, Silver Shark CCX, lyhyt vene-esittely	22
Motorboot Magazin, Saksa	10	Kompakt-Tourer mit Sportsgeist – Aquador 25TH, vene-esittely	20–25
Praktiskt Båtagande, Ruotsi	10	Klassikern Flipper 700, vene-esittely	32–38
Praktiskt Båtagande, Ruotsi	11	Fin båt för lilla familjen, Silver Viper, vene-esittely	44–48



## DL Prime Online

– kaikki päivittäiset rutiinit yhdessä ohjelmistossa

DL Prime Online on varma valinta ohjaamaan venekaupan ja veneteollisuuden toimintaa. Ohjelmistosta löytyy kaikki liiketoimintaa tehostavat rutiinit niin tarjouksesta ja varaosamyynnistä huolto-toimintoihin kuin asiakassuhteiden ylläpitoon ja laskutukseen.

Valjasta käyttöön tarvitsemasi ohjelmistokokonaisuus:

- Tarjous- ja tilaustoiminnot
- Myyntitoiminnot
- Varaosasovellus
- Ostotoiminnot
- Rahoituskyselyt
- Verkkokauppa
- Marginaaliverotus
- Huoltosovellus
- Huollon resurssikalenteri
- Huollon nettiajanvarauskalenteri
- CRM ja jälkimarkkinointi
- Taloushallinto

**Nyt on aika toimia – tilaa demo!**

Ota yhteyttä [sales@dlsoftware.com](mailto:sales@dlsoftware.com)  
tai soita 0207 701 701

## LEDAREN

**Säljer vi skidor under sommarferierna?**

Då COVID 19-epidemin förhindrar branschens största marknadsföringsansträngning Vene 21 Båt-evenemanget måste vi fundera över åtgärder, med

vilka vi kunde öppna båtförsäljningen under denna exceptionella tid. Båtbranschen har under årtionden av långsiktigt samarbete byggt upp ett koncept, med vilket man gjort det omöjliga möjligt – att inleda båtförsäljningssäsongen under skidlovet.

Världen digitaliseras med fart och nu är det tid att ta digiskuttet, som medverkar till att utveckla Båtmässan också i ett längre perspektiv. Vene 21 Båt förverkligas endast virtuellt på nätet, vilket säkert inte är optimalt. Men då detta görs tillsammans, smart och stort, har vi alla möjligheter att bygga upp en modell, med vilken vi kan utveckla även kommande mässors nätutbud till en ny nivå och betjäna utställarna och utställningsgästerna bättre. Jag tror inte att nätet åtminstone i en nära framtid kan ersätta de fysiska evenemangens upplevelser och tillhörighet, men tillsammans med den målinriktade marknadsföringen och den sociala median hjälper det säkert utställarna att bygga upp ett mera lockande utbud och skapa en grund för en bättre framtid för båtmässorna. Ibland kräver framåtskridande en ordentlig initialspark och i detta fall ger coronan den.

Samtidigt är det lättande att konstatera, att det äntligen syns ljus i ändan på coronatunneln. Då vaccineringsprogrammen fortskridit under våren klarar vi av även denna mycket besynnerliga tid. Intet ont utan något gott, i fortsättningen åker vi båt tillsammans med allt flera nya båtmänniskor, vilka funnit hobbyn delvis tack vare coronan. Mannaminnat är som känt kort men jag tror, att båtlivets popularitet fortsätter starkt och resandet till fjärran länder förbehålls i motsvarande mån ännu under några år som ett semesteralternativ för lite färre.

Coronan har ingalunda avstannat intressebevakningsarbetet. I Finland gör man som bäst upp en Trafiksäkerhetsstrategi, där sjötrafikens säkerhet ingår som en del. Finland förlorar klart i landskampen mot Sverige och orsaken är drunkningsolyckorna som uppkommer i samband med omkullstjälpta roddbåtar och små motorbåtar. Endast några motsvarande olyckor sker årligen i Sverige, då de i Finland varje sommar förorsakar tiotals dödsfall. Nio av tio dödsfall i sjötrafiken kunde undvikas om alla skulle använda räddningsväst eller flytplagg även i närheten av stugstranden, som känns så trygg. Är tiden inne för en skärpning och för att komma ifatt Sverige?

## FÖRENINGSNYTT

**VÅR- OCH HÖSTMÖTESDAGEN  
5.1.2020**

Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf:s och alla medlemsföreningars stadgeenliga årsmöten hölls på Hotel Clarion i Helsingfors torsdagen den 5.11.2020. Fysiskt deltog i mötesdagen hela 40 personer och 30 personer deltog "på distans" via teams-applikationen.

Då man senaste vår inte kunde arrangera vårmötet på grund av coronarestriktionerna hölls vår- och höstmötena i en räcka. Som vårmötets stadgeenliga ärenden godkändes bokslutet samt verksamhetsberättelsen för år 2019 och beviljades ansvarsfrihet åt de redovisningsskyldiga.

Efter vårmötena stod de stadgeenliga höstmötena i turen. Förbundets höstmöte fastställde anslutnings- och medlemsavgifterna för år 2021, verksamhetsplanen och budgeten. Därtill valdes nya styrelser för förbundet och föreningarna (se sid 4–5).

**NYTT PÅ FÖRENINGSFRONTEN**

Marinhandlarna rf:s och Båtbranschens Komponentleverantörer rf:s höstmöten tog enhälliga beslut om att dessa föreningars verksamhet, som inleddes år 1991, avslutas. I stället grundas en ny förening, där både branschens minuthandlare och branschens importörer och parthandlare kan vara medlemmar.

Föreningens Venealan Kauppiat ja Osatoimittajat ry – Båtbranschens Handlare och Komponentleverantörer rf konstituerande möte hölls på Hotel Clarion efter att förbundets mötesdag avslutats. Föreningens stiftelseurkund undertecknades av de avslutade föreningarnas ordföranden Kim Koskinen och Juha Pulli samt av den nya föreningens ordförande Kim Tigerstedt.

**DEN STORA SERVICEDAGEN**

Båtbranschens 20:e Stora Servicedag skulle arrangeras under Helsingfors båtmässa måndagen den 15.2.2021, men då båtmässan annullerades beslöts att även annullera Servicedagen. Då varvsföretagens intensivaste säsonger infaller i april-mars under våren och september-oktober under hösten är det sannolikt att nästa Stora Servicedag arrangeras i februari 2022 i samband med Helsingfors båtmässa.

**VARSVSFORUMET 2021**

Det till företagsledningen för Finnboats Varvs- och serviceförening planerade Varvsforumet arrangeras torsdagen den 21.1 på Kuggomskolan i Lovisa. Man bekantar sig också med skolans båtbyggarlinje. Ytterligare information till medlemmarna kommer i januari.





## Volvo XC40. Auto jokaiselle tiellä liikkujalle.

Autojen tulee sopeutua kaupunkiin, ei päinvastoin.  
Siksi Volvo XC40 on varustettu monipuolisilla turvallisuusominaisuuksilla,  
jotka suojelevat autossa olevien lisäksi jokaista tiellä liikkujaa.

Volvo XC40 City Safety -toiminnoilla.  
Kaikkien turvallisuuden puolesta.

**V O L V O**

**Volvo XC40 -mallisto alkaen:** autoveroton hinta 31 200 €, autovero 7 126,69 €, toimituskulut 600 €, kokonaishinta 38 926,69 €. Volvo XC40 -malliston EU-yhd. 0 - 7,7 l/100 km, CO<sub>2</sub> 0 - 174 g/km. Kuvan auto lisävarustein.

**VENE**  **BÅT**  
verkossa

12–21.2.2021

# Vene 21 Båt verkossa -tapahtuma helmikuussa!

Uusi Vene 21 Båt verkossa -tapahtuma tuo kesän merkit tulevana vuonna verkkoon! Tervetuloa tutustumaan veneilyyn, uutuuksiin, varusteisiin, vesiharrastuksiin ja viettämään aikaa veneilyn monipuolisessa tavaratalossa – nyt vuonna 2021 verkossa. 10 päivää kesää keskellä talvea!

Save the date 12.-21.2.2021

venemessut.fi  
facebook.com/venemessut  
#venemessut



**MESSUKESKUS**  
TURVALLISESTI TAPAHTUMIIN