



Venealan Keskusliitto Finnboat ry

Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

# FINNBOAT

## News

2 | 2002



*Perämoottorit  
kehittyvät....s.8*

*Ryhdy vene-  
tarkastajaksi...s.4*

*Maine  
tarttuu....s.6*



Jouko Huju

## MAINEEN HALLINTA

”Veneily” on itsessään brandi, jonka huoltamiseen ja kehittämiseen pitää investoida sekä henkisiä että rahallisia panoksia. Laaja tietoisuus harrasteympäristön poikkeuksellisen ainutlaatuisista mahdollisuuksista ei enää nörttisukupolvelle ole itsestäänselvyys.

Myös vaatimustasot vesillä liikkumisen muodoista ovat muuttuneet parinkymmenen vuoden aikana. Riittävän korkea palvelutaso reittien varrella on veneilyn peruslähtökohta ja jotta palvelutasa voidaan ylläpitää, tulee meillä olla riittävä määrä veneilijöitä. Veneilybrandin kehittämiseen ja ylläpitämiseen eivät välttämättä riitä minkään yksittäisen tahon ponnistukset. Harrastajaliitot, kauppa, teollisuus ja toivon mukaan myös vastuuviranomaiset voivat yhdessä tehdä paljonkin.

”Löydä Veneily” -teemalla voisimme käynnistää läpi Suomen tapahtumaketjuja, jossa veneilyn road-show’t voisivat päivän mittaisina jaksoina informoida melkoisen määrän potentiaalisia veneilijöitä. Heitäkin tässä avoimen haasteen harrastajaliitoille, veneilyseuroille, kaupalle ja teollisuudelle ja muille intressitahoille lähteä mukaan tämän tyyppisen projektin suunnitteluun. Me tulemme lähikuukausina toimimaan aloitteen tekijänä. Lähtökohtana on se, että jo ensi keväästä alkaen kun jäät ovat lähteneet käynnistyy ensimmäinen tapahtumasarja. Tähän tulee luonnollisesti liittämään mukaan laaja lehdistö- ja muu julkisuustyö. Tämän tyyppisestä imagotyöstä on maailmalta paljon hyviä esimerkkejä. Tarvitaan vain riittävästi tahtoa. Venealan Keskusliitto Finnboat on valmis panostamaan tähän paljon työtä ja varojakin ja voimme myös toimia projektin vetäjänä. Asia on yhteinen. Toivon jo tämän perusteella runsaasti yhteydenottoja. Hyvää veneilykesää kaikille!

”Båtlivet” är i sig självt ett brand, som måste omhuldas och utvecklas genom både andliga och monetära investeringar. Kravnivån gällande de olika båtlivsformerna har förändrats under de senaste tjugo åren. En grundförutsättning är en tillräckligt hög servicenivå utmed våra båttrutter. Och för att kunna upprätthålla denna servicenivå måste vi ha ett tillräckligt antal båtfarare. För att upprätthålla båtlivsbrandet kan också intresseförbunden, handeln, industrin och förhoppningsvis också de berörda myndigheterna gemensamt medverka.

Vi kunde starta en road-show -serie under temat ”upptäck båtlivet” för att informera potentiella båtmänniskor i hela Finland. Jag utmanar härmed alla ovan nämnda instanser och övriga intressekretsar att delta i en dylik projektplanering. Vi kommer i en nära framtid att fungera som initiativtagare och Finnboat är beredd att satsa både arbete och pengar för denna vår gemensamma sak. Målet är, att efter nästa islossning kunna dra igång den första serien av dylika evenemang. Jag hoppas på livliga kontakter och en skön båtsommar för er alla!

Pääkirjoitus	2
Ryhdy venetarkastajaksi	4
Maine tarttuu...	6
Perämoottorit kehittyvät	8
Vakavuusstandardit hyväksytyt	12
Mets – Amsterdam	15

## Vakiopalstat

Peräaalloilla	3
Järjestöasiaa	3
Uutisia	10
Muualta poimittua	10
Svensk resumé	14

**HELSINGIN UIVA VENENÄYTTELY**  
22-25.8.2002 HSK:n kotisatamassa  
Lauttasaaressa



Uiva 2002 Flytande on täyttynyt ennätysvauhtia. Ilmoittautumisaikahan päättyi 14.6. ja sen jälkeen aloitamme veneiden ja maaosastojen sijoitusten laatimisen. Mikäli harkitsette näyttelyyn osallistumista, niin ilmoittautuminen kannattaa tehdä heti! Tulossa on taas kerran huipputapahtuma. Muistin virkistykseksi vielä viime vuoden tärkeät luvut: näytteilleasettajia 114, veneitä 179, tarvikeosastoja 1414 m<sup>2</sup> ja kävijöitä 14360 – paljon hyviä syitä osallistumiselle – eikö?

Venealan Keskusliitto Finnboat ry:n jäsenlehti

Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf:s medlemstidning

**Julkaisija/Utgivare**  
Venealan Keskusliitto Finnboat ry  
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf  
Mariankatu 26 B 19  
FIN-00170 Helsinki  
Puh./Tel. (09) 696 2160  
Telefax (09) 696 1611  
www.finnboat.fi

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

**Toimitus/Redaktion**  
Lena Mickelsson (Finnboat), lenamick@finnboat.fi  
Puh./Tel. (09) 6962 1620  
Kari Wilén, Kari.Wilen@seakari.pp.fi  
Katja Simola, 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**  
nro/nr 3/2002, vko/v. 38, aineisto/material 6.9.

**ISSN 0789-7332**  
Aikakauslehtien liiton jäsen

**Kansikuva/Pärbild:** Kari Wilén

## PERÄAALLOILLA

### Veneilyparatiisiin enemmän säpinää



Kyllä meidän veneilijöiden taas kelpaa: vuoden parhaat hetket ovat käsillä oivien elämysten etsimiseen. Ja millaisten mahdollisuuksien äärellä näillä pohjoisilla vesillä olemmekaan!

Ylenpalttisen runsaat veneilymahdollisuudet saattavat turruttaa aistimme havaitsemasta, kuinka etuoikeutettu veneilykansamme maailmassa olemme. No myönnettäköön, että Suomessa on kesälläkin joskus melko viileää. Karikoitakin piisaa, joten hyvät navigointitaidot ovat välttämättömiä. Siihen puuteluettelo kuitenkin loppuu. Kaikessa muussa olemme kaukana muiden edellä.

Meillä on mantereen ja meren välistä rantaviivaa noin 2000 kilometriä, 326 vähintään kymmenen neliökilometrin järveä ja pelkästään merialueella noin 81000 yli aarin kokoista saarta. Juuri meren saaret ja niiden keskittymänä Saaristomeri lounaisen mantereen ja Ahvenanmaan välissä ovat se ihmemää, jota muualta maailmasta on turha hakea.

Mutta osaammeko mielekkäästi hyödyntää Saaristomerien kaltaista aarrettamme?

Niin kauan kun siellä on kalanviljelylaitoksiakin enemmän kuin koko kansalle tarkoitettuja kesäisiä tapahtumia, on helppo vastata: emme.

En suinkaan peräänkuuluta sitä, että ihanainen saaristomme tupattaisiin täyteen meluavia ja jätteitä kylviä turisteja. Kyselen sitäkin enemmän suomalaiseseen kesään,

saaristoon ja merelle luontaisesti istuvien tapahtumien perään. Niitä tarvitsemme, ja ne palvelevat yhtä lailla elävän saariston kuin veneilyn etuja.

Haaste on suunnattu myös Finnboatille! Sen jälkeen, kun Turun messukeskus neljä vuotta sitten lyhyenäköisyydessään luopui perinteikkään Naantalin uivan venenäyttelyn järjestämisestä, Saaristomerellä ei ole nähty sen kesäistä vetovoimaa vastaavaa veneilyn katselmusta.

Onneksi puute on korjattavissa. Mikä olisikaan mielekkäämpää, kuin esitellä korkeasta laadustaan tunnettuja suomalaisveneitä laajalle, ulkomaisellekin asiakaskunnalle harrastukseen koko maailmassa parhaiten soveltuvalla estradilla.



*Timo Korpinen*

Kirjoittaja on Turun Sanomien toimittaja, jonka erityisalueisiin kuuluu muun muassa veneily.

### UUSIA JÄSENIÄ

Liiton hallitus sekä kaikkien jäsenyhdistysten johtokunnat kokoontuivat Helsingin vene messujen aikana helmikuussa ja käsiteltävänä oli ennätysmäärä jäsenhakemuksia. Uusiksi jäseniksi on kevään aikana hyväksytyt seuraavat yritykset:

#### Liitto

Ab Jakobstadsregionens Näringscentral  
Concordia, kannatusjäsen

#### Teollisuusyhdistys

Degerö Boat Oy  
Kesko Marine  
Lamor Corporation Ab  
Saint Boats Ky  
Veravene Ky

#### Osatoimittajat

Elvström Sails Finland Oy  
Rymaco Oy  
Sail Tech J. Herrala Oy

#### Kauppiat

Baltic Cruising  
Oy EKE-Marin Ab  
E3-Marin Oy  
Helsingin Venla Oy  
J-L Boatshop Oy  
Marengo Oy  
J. Purho Oy  
Venepori Oy  
Wilhelmiina Sailing Oy

#### Telakka- ja Korjaamoyhdistys

Oy EKE-Marin Ab  
Helsingin Venla Oy  
Marengo Oy  
Rimito Marin Oy

#### Tarkastajat

Niklas Rönnberg.

Kaikkien yhteys- ja tuotetiedot saa kätevimmin kotisivuiltamme [www.finnboat.fi](http://www.finnboat.fi), mistä löytyy paljon muutakin ajankohtaista asiaa, mm. uusien vientiesite on ladattavissa sieltä pdf-tiedostona.

### MERKKIPÄIVIÄ

Finnboatin 11. kunniajäsen, maineikkaiden Trista-veneiden suunnittelija Kyllikki Korhonen täytti 80 vuotta 29.4.



Päivää aiemmin, eli 28.4. vietti 50-vuotispäiväänsä liiton ainoa kutsuttu henkilöjäsen, tekninen asiantuntijamme Gunnar Holm VTT:ltä.

Lämpimät onnittelut molemmille koko jäsenkunnalta vielä kerran!

## Ryhdy venetarkastajaksi

### HENKILÖUUTISIA

Linex-Boat Oy:llä on tehty seuraavat nimitykset: konttorista ja tilauksista vastaa Timo Hyypä, materiaalitoiminnoista Timo Pesola, laminoinnista Teuvo Välikangas ja kokoonpanosta Sakari Rahkola. Ja koko firmastahan vastaa Olli Lindkvist.

Kim Örthén on palannut takaisin ruutuun, eli autoalalta kunnialliselle venealalle merimoottorien pariin. Titteli on Vice President, ja organisaatio Volvo Penta Europen johtoryhmä. Kimin vastuulla on raskaiden merimoottorien liiketoiminta Euroopassa.

Tradenomi Kim Varjo (27) on nimitetty Terhi Oy:n markkinointisuunnittelijaksi 2.5.2002 alkaen. Varjo vastaa Terhi Oy:n markkinointikonseptien kehittämistä ja osallistuu myös myyntiööhön ja jälkimarkkinointiin. Hän siirtyy Terhi Oy:n palvelukseen Alppilux Oy:stä.

Rolls-Roycen Kokkolan yksikön myynti- ja markkinointijohtajaksi on 1.1.2002 alkaen nimitetty Tomas Renlund. Hän on aikaisemmin toiminut yrityksen myynti- ja markkinointipäällikkönä.



Kim Örthén Kim Varjo Tomas Renlund

### VUOSIKOKOUKSET

Sääntömääräinen kevätkokous pidettiin 16.4. Radisson SAS Royal Hotellissa Helsingissä. Kokous hyväksyi vuoden 2001 tilinpäätöksen ja toimintakertomuksen. Kevätkokouspäivänä pidettiin myös perinteinen veneparlamentti, jossa osallistujia oli kevätkiireistä huolimatta yli 70 henkilöä.

Seuraavan kerran kokoonnutaankin syyskokouspäiville, jotka pidetään 22.-23.11. Silloin virallisten kokousten lisäksi ohjelmassa on mm. tutustumiskäynti Bella-Veneet Oy:n tuotantotiloihin ja lopuksi pidetään Savolaiset Olympialaiset Tahkolla.

### NÄYTTELYTOIMIKUNTIA

Vene 03 Båt –näyttelytoimikunnan kokoonpano on seuraava:

Joel Nemes	Finnboat ry
puheenjohtaja	
Bror Felixson	Suomen Messut
Iiro Haakana	Finnboat ry/ Kauppiaat
	Finnboat ry
Jouko Huju	Suomen Messut
Pentti Kivinen	Finnboat ry
Lena Mickelsson	Finnboat ry/ Osatoimittajat
Tarmo Vuojärvi	

**Suomessa on nyt 11 päte-  
vöitynyttä, Venealan Kes-  
kusliitto Finnboatin hy-  
väksymää virallista vene-  
tarkastajaa. Heistä yksi  
toimii Pohjanmaalla ja  
kaikki muut Etelä-Suo-  
men alueella. Työsarkaa  
riittäisi kuitenkin myös  
Järvi-Suomen vilkailla  
veneilyalueilla. Ota pikai-  
sesti yhteys Finnboatiin ja  
tilaa lisämateriaalia ai-  
heesta.**

• Kari Wilén •



Venekauppa käy juuri nyt kuumimmillaan ja kuluttajat tarvitsevat asiantuntijan lausuntoja myytävien tai ostettavien veneiden kunnosta. Kesällä taas venevaurioiden arvioiminen tulee ajankohtaiseksi. Venetarkastajan paras ”ansiokausi” ulottuu siis varsinaisen veneilykauden ulkopuolelle kevääseen ja syksyyn, jolloin useimmat käytettyjen veneiden ostajat ovat liikkeellä.

Suomen Venetarkastajat SVT ry on Finnboatin pienin jäsenyhdistys ja sillä on vain henkilöjäseniä. Venetarkastajien yhdistystoiminta käynnistyi vuonna 1996 siitä syystä, että Suomesta puuttui veneiden ja niiden moottoreiden tarkastukseen liittyvä ja yksinomaan tähän toimintaan keskittyvä osaaminen. Kansainvälisen käytännön mukaisesti yhdistyksen ohjesääntö sisältää tiukan määrittelyn tarkastajan osaamisalueista ja puolueettomuudesta. Tarkastajathan toimivat kuluttajan toimeksiannosta ja heidän työnsä tulee olla ammattimaista, asiallista ja oikeudenmukaista. Heitä tarvitaan, kun on saatava asiantunteva kunto- ja/tai hinta-arvio kaupan kohteena olevasta käytetystä veneestä tai kun vahinkotapauksissa tarvitaan luotettava arviota vahingon suuruudesta ja tavasta, jolla vene tai moottori saataan kuntoon.

### Vaatimukset ja pätevyysalueet

Suomen Venetarkastajat SVT ry:n pu-

heenjohtaja Derek Breitenstein pitää käytännön kokemusta tarkastustyypistä toiminnasta veneiden ja moottoreiden parissa tärkeimpänä uusien tarkastajien hyväksymiskriteerinä. Tekninen perusosaaminen on toki toinen hyväksynnän tärkeä edellytys, mutta tyypillisenä venetarkastajaehdokkaana hän pitää esimerkiksi venekorjaajana tai -rakentajana toiminutta henkilöä tai vakuutusyhtiön vahinkotarkastajana leipänsä ansainnutta veneet tuntevaa henkilöä. Vakuutusyhtiöihin suoranaudessa työsuhteessa olevia hakijoita ei kuitenkaan hyväksytä, koska tällöin puolueettomuuskriteeri saattaa vaarantua.

Venetarkastajaksi haetaan kirjallisesti ja hakemuksen käsittelee Suomen Venetarkastajat SVT ry:n johtokunta. Breitensteinin mukaan pätevyysvaatimusten täyttäminen varmistetaan tarkastelemalla hakijan työkokemusluetteloja ja haastatteleamalla häntä henkilökohtaisesti. Kaikki valtuutetuiksi venetarkastajiksi pyrkivät toimivat aluksi 2–4 vuotta venetarkastajina ennen lopullista hyväksyntää. Koeajan aikana jäsen saa kuitenkin käyttää ”Venetarkastaja” -mainintaa myynti- ja markkinointimielessä. ”Valtuutetun venetarkastajan” auktorisointi tarkastetaan kahden vuoden välein ja tarkastajalta edellytetään, että ammattitaidon ylläpitämiseksi tarkastustoiminta on aktiivista.

Jäseneksi pyrkivän tulee ilmoittaa materiaalitutemuksensa ja osaa-

misalueensa. Tarkastajien työkohteina voivat olla alusrekisterin ulkopuoliset huviveneet, joiden maksimipituus on 24 metriä. Tarkastajan materiaalituntumus kattaa kaikki tai joitain seuraavista veneiden tavanomaisista rakennemateriaaleista: puu, lujitemuovi, alumiini, sementti, teräs, komposiittirakenteet ja abs-muovi.

Venetarkastajien ohjesäännöissä on lueteltu 11 osaamisaluetta jotka ovat: venetarkastus, arviointi, vaurio, merikelpoisuus, neuvonta, konsultointi, asiantuntijalausunto sekä lähinnä veneen eri osiin ja varusteisiin liittyvät riki ja purjeet, kone ja laitteet, perävetolaitteet sekä vene-elektronikka. Tarkastajan ammattitaito riittää yleensä usean osaamisalueen kattamiseen, mutta se voi rajoittua esimerkiksi ainoastaan konsultointiin. Tällöin hänen tulee kuitenkin myös noudattaa yhdistyksen toimeksiantosopimusta koskevia ohjesääntöjä.

Tarkastuksesta annetaan ammatillinen lausunto ja kirjallinen raportti, joka on tarkastajan ja toimeksiantajan välinen luottamuksellinen asiakirja. Tarkastuksen laajuus tulee aina etukäteen selvittää toimeksiantajan kanssa ja veloituksen tarkastustyöstä on perustettava joko tunti- tai kokonaishintaan. Tähän lisätään verohallinnon vahvistamat kilometri- tai muut korvaukset.

## Työkalut

Tarkastustoiminnan yhtenäisyys ja ammattimaisuus on Finnboatin puolelta varmistettu siten, että tarkastajille on laadittu omat toimeksiantolomakkeet, seikkaperäinen lomakepohja siitä mitä venetarkastusraportissa on mainittava, sekä yleiset tarkastusehdot. Tällä hetkellä nämä dokumentit ovat olemassa painetussa muodossa, mutta ne sisällytetään lähiaikoina samalle CD-levykkeelle ”Finnboatin Venealan myyntisopimuslomakkeet”-ohjelman kanssa.

Venetarkastajan toiminnasta kiinnostuneita kehoitetaan ottamaan yhteyttä Finnboatin toimitusjohtaja Jouko Hujuun (puh. (09) 6962 1610) tai Suomen Venetarkastajat SVT ry:n puheenjohtaja Derek Breitensteiniin (puh. 0400-401 401).

## Suomen Venetarkastajat SVT ry:n johtokunta 2002:

Puheenjohtaja Derek Breitenstein (ei tee tarkastuksia)  
Jäsenet Joni Leeve  
Kenneth Lindberg  
Klaus Selén

## Suomen Venetarkastajat SVT ry:n jäsenet:

**Brummer Lauri**, Helsinki  
Osaamisalue: arviointi, riki ja purjeet

**IImanen Kai**, Turku  
Materiaalituntumus: komposiitti, lujitemuovi, abs  
Osaamisalue: konsultointi

**Leeve Joni**, Helsinki  
Materiaalituntumus: lujitemuovi  
Osaamisalue: vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto

**Lindberg Kenneth**, Söderkulla  
Materiaalituntumus: alumiini, lujitemuovi, puu, teräs  
Osaamisalue: venetarkastus, arviointi, merikelpoisuus, neuvonta, konsultointi, riki ja purjeet

**Lindgren Jouko**, Helsinki  
Materiaalituntumus: lujitemuovi, puu  
Osaamisalue: venetarkastus, arviointi, vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto, merikelpoisuus

**Mannerberg Jussi**, Helsinki  
Materiaalituntumus: alumiini, komposiitti, lujitemuovi, puu, teräs  
Osaamisalue: venetarkastus, arviointi, vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto, merikelpoisuus, neuvonta, konsultointi, riki ja purjeet, kone ja laitteet

**Rönberg Niklas**, Kalkkiranta  
Materiaalituntumus: alumiini, komposiitti, lujitemuovi, puu, teräs  
Osaamisalue: venetarkastus, arviointi, vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto, merikelpoisuus, neuvonta, konsultointi, riki ja purjeet, kone ja laitteet, perävetolaitteet, vene-elektronikka

**Selén Klaus**, Helsinki  
Materiaalituntumus: komposiitti, lujitemuovi, kumiveneet  
Osaamisalue: vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto, konsultointi

**Selén Raimo**, Helsinki  
Materiaalituntumus: komposiitti, lujitemuovi, kumiveneet  
Osaamisalue: venetarkastus, vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto, konsultointi, (myös videoidut vedenalaiset tarkastukset sukeltamalla)

**Still Eivind**, Pietarsaari  
Materiaalituntumus: komposiitti, lujitemuovi, puu  
Osaamisalue: venetarkastus, arviointi, vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto, merikelpoisuus, neuvonta, konsultointi, riki ja purjeet

**Thuneberg Harry**, Emäsalo  
Materiaalituntumus: komposiitti, lujitemuovi, puu  
Osaamisalue: venetarkastus, vaurio; tarkastus, toimenpide-ehdotus ja vakuutusyhtiön toimeksianto, merikelpoisuus, konsultointi

Tor von Zweybergk Finnboat ry/  
Teollisuus  
Håkan Löfgren Suomen Messut  
sihteeri.

Samat Finnboatin edustajat ovat myös Helsingin uivan venenäyttelyn näyttelytoimikunnassa, jossa pursiseura HSK:n edustajina ovat Erkki Kaurinkoski, Jukka Pikkarainen ja Stig Selin.

## PALKITTUJA

Helsingin venemessuilla helmikuussa luovutettiin Vuoden Venekauppias –palkinto tamperelaiselle Venemarkkinointi J. Pälviranta Ky:lle. Palkinnon myönsi Finnboat Venealan Kauppiat -jäsenyhdistyksensä suosituksesta. Palkinnon luovutti Kauppioiden puheenjohtaja Iiro Haakana.

Finnboatin tunnustus-palkinto luovutettiin niinkään venemessujen aikaan ja sen sai kaikkien tuntema Esko Riihelä. Tunnustus-palkinto on järjestyksessä 14. ja sen luovutti Eemulle liiton puheenjohtaja Joel Nemes.

## FINNBOATIN NETTISIVUILLA ENNÄTYSMÄÄRÄ KÄVIJÖITÄ

Kuluvan vuoden aikana Finnboat nettisivuilla on vierailut lähes 79.000 kävijää. Tämä tekee keskimäärin peräti 525 kävijää päivässä. Eniten sivuilta käydään katsomassa käytettyjä veneitä. Jos joltakin jäsenyrykseltä vielä puuttuu salasana ja käyttöoikeus käytettyjen veneiden palstalle, niin tilatkaa ne Katjalta liiton toimistosta. Palvelu on tänä vuonna jäsenille ilmainen.

## UUSI VIENTIESITE

Veneteollisuuden uusin vientiesite on nyt ilmestynyt ruotsin-, englannin- ja saksankielisenä Esite on tällä kertaa katalogi-tyyppinen ”ruutujulkaisu” ja se on myös ladattavissa pdf-tiedostona kotisivuiltamme. Vientiesitetä tullaan jakamaan kansainvälisillä venemessuilla, Suomen konsulaattien kautta sekä suorapostituksin venemaahantuojuille ympäri maailman. Esitteen toteutuksesta vastasi liiton toimisto ja Kari Wilén ja sitä on painettu 4000 kpl kutakin kieliversiota.



# Maine

# tarttuu....



**V**iestinnän lainalaisuuksiin kuuluu, että yritys ei itse voi sanoutua irti omasta maineestaan. Huonosta maineesta on hankala irrottautua ja hyvä maine on vaikea saavuttaa. Siksi onkin tärkeää tietää, mistä osatekijöistä maine rakentuu ja miten näitä tekijöitä hallitaan. Miten yrityskuvaa voidaan kehittää näitä osatekijöitä hyväksi käyttäen?

Heikki Laakso kertoi, että maine rakentuu periaatteessa kuudesta eri osatekijästä. Hän kysyi kuulijoilta heidän tärkeimpänä osatekijänä pitämäänsä asiaa ja saikin haluamansa vastauksen: tunnetekijät. Toimialasta riippumatta tunnetekijät ovat osoittautuneet maineen rakentamisessa tärkeimmäksi osatekijäksi ja Laakso arvelikin, että venealalla tämä pätee erityisen hyvin.

Muita maineenrakentamisen tärkeitä osatekijöitä nimenomaan venealalla ovat ”Tuotteet ja palvelut”, johon yhdistetään esimerkiksi vahva brändi ja hyvä laatu. Yhteiskuntavastuuseen kuuluvat sellaiset tekijät kuten etiikka ja ympäristöstä huolehtiminen ja tätäkin osaa kuulijat pitivät omalla alallaan tärkeänä.

Osatekijöiden keskinäinen tärkeysjärjestys riippuu toimialasta, mutta myös kyseisellä alalla vallitsevasta tilanteesta. Esimerkkinä tästä Laakso mainitsi, että pari vuotta sitten telealalla pidettiin tekijää ”Visio & johtaminen” toiseksi tärkeimpänä osatekijänä, mutta nyt sellaiseksi on noussut ”Tuotteet ja palvelut”.

Maineen rakentamisessa tunnetekijöihin vedotaan mediatyön ja mainonnan kautta. Tuotekuvaa vahvistetaan ja palveluhalukkuutta viestitään etenkin markkinoinnin keinoin ja mainontaa käyttäen. Sen sijaan venealalla tärkeä yhteiskuntavastuu ilmenee vaikuttajaviestinnän kautta, jossa vaikutetaan järjestökenttään suuntaamalla viestintä virkamiehiin ja poliitikoihin sekä esimerkiksi oppilaitoksiin. Finnboatin kautta tapahtuva viestintä on tästä hyvä esimerkki.

## Hyvästä maineesta hyötyä?

Heikki Laine sanoo, että hyvä maine on erinomainen kilpailuetu siinä missä toiminnan laatu ja tuotteen hintakin. Hyvän maineen omaava yritys voi esiintyä mielipidejohtajana, sillä on painoarvoa ja uskottavuutta, sitä kuunnellaan. Hyvä maine luo valtaa ja

**BNL Euro RSCG:n Heikki Laakso tähdensi Finnboatin perinteisessä Veneparlamenttissa paikalla olleille noin 70 jäsenyrityksen edustajalle hyvän maineen merkitystä onnistuneessa liiketoiminnassa. Hän luennoi aiheesta "Maineen rakentaminen viestinnän keinoin" ja parituntisen esityksen aikana kuulijat osallistuivat varsin hanakasti sen ympärille viritettyyn keskusteluun.**

• Kari Wilén •

edesauttaa vaikuttamista. Asiakkaiden on helppo sitoutua hyvämaineiseen yritykseen ja sen edustamiin arvoihin.

Hyvä maine luo myös taloudellista lisäarvoa. Tutkimusten mukaan kriisistä selviytyminen on suoraan yhteydessä siihen, mikä yrityksen maine on ennen kriisiin joutumista ja tietysti siitä, miten kriisi hoidetaan. Hyvämaineisella yrityksellä on vahva luottamus pääoma ja tämä palautuu kriisin jälkeen nopeammin entiselle tasolle kuin vastaavasti heikkomaineisen yrityksen luottamus. Luottamus pääomaa rakennetaan viestinnällä ja se on siksi katsottava eräänlaiseksi investoinniksi.

Hyvämaineinen yritys saa myös houkutelua mukaansa parhaat resurssit, kuten parhaat työntekijät ja valteutuneimmat rahoittajat. Tämä ilmenee taloudellisissa analyyseissä, joissa verrataan yrityksen tasearvoja sen markkina-arvoon. Esimerkiksi USA:ssa 55 % yritysten arvosta on aineetonta kuten älyllistä pääomaa, työntekijöiden taitoa ja mainepääomaa.

## Maineen rakentaminen

Maine rakennetaan yleensä viestinnän keinoin, mutta hyötysuhde on tässä

työssä huono: hyvän maineen rakentaminen vie pitkän ajan. Maine ei koskaan ole kokonaan yrityksen hallinnassa koska ulkoisia tekijöitä on liikaa.

Maine perustuu yrityksen identiteettiin, sen arvoihin, toimintatapoihin ja perimään. Avainhenkilöiden identiteetti on tärkeää, kuten myös yrityksen strategia, sen vahvuudet ja heikkoudet.

Ulospäin näkyy yrityksen profiili ja se välittyy tekojen viestinnän ja yrityksen ilmeen kautta. Kaiken tämän varaan rakentuu yrityksen imago, maine, eli se mielikuva joka vastaanottajalle syntyy yrityksestä.

Mielikuvan muuttaminen on pitkäaikainen prosessi. Yrityksen johdon tehtävä on luoda yrityksestä tavoitekuva, jota työistetään viestinnän keinoin yrityksen historiasta ja sen nykykuvasta lähtien. Yrityskuvan rakennustyössä aloitetaan perustietojen antamisella ja pyrkimällä lisäämään yrityksen tunnettuutta. Kohta voidaankin jo muokata asenteita ja vaikuttaa mielipiteiden syntyyn. Lopulta yritys on jo pystynyt rakentamaan asiakkaiden sitoutumista ja saanut itselleen laajenevan lauman puolestapuhujia.

Arvot ja asenteen vaikuttavat myös viestintään ja sen toimivuuteen. Heikki Laakson mukaan viimeaikainen suuntaus viestinnässä on ollut kohti elämyksiä ja kokemuksia, erilaisia kilpailuja ja ”fiiliksiä”. Itse sanoman luomisessa haasteita on monenlaisia ja ne alkavat jopa yksittäisistä sanoista ja lauseista. Pienetkin erehdykset voivat tässä tapauksessa olla tuhoisia.

Viestinnässä hyödynnetään nykyään ajankohtaisia teemoja, luodaan niitä itse ja rakennetaan ”juonia” tarinaviestintää varten. Viestinnän tehokkuusmittareita on runsaasti ja systemaattisen seurannan ja analysoinnin kautta viestintää opitaan vastaisuutta varten.

Heikki Laakso totesi, että päivälehdissä yleisimpinä aiheina käsitellään nykyään asioiden yhteiskunnallisia seurauksia, vaikkakin hyötynäkökohtia on 10 viimeisen vuoden aikana ryhdytty korostamaan. Venealalla – kuten autoalallakin – viestitään kuitenkin yhä enemmän tuotteiden ominaisuuksista ja käyttöarvosta, eli ollaan jo lähempänä brändimarkkinointia.

Finnboatin lyömättömät erikoisedut – vain jäsenille:

# Venemyynnin lomakeohjelmisto ja käytetyt veneet nettiin ILMAISEKSI!

**Keskity myyntiin ja anna tietokoneen hoitaa paperirutiinit!** Finnboat Venemyynnin Lomakeohjelma versio 3.0 auttaa yritystäsi tekemään nopeasti ja siististi kaikki venekaupan oleelliset sopimuspaperit kotimaassa. Versio 3.0:ssa markat on muutettu euroiksi ja voit myös skannata oman yrityksesi logon lomakkeisiin. Ohjelma on delphi-koodattu itsenäinen ohjelma, joka toimii käyttöjärjestelmissä Windows 95, 98, 2000 ja NT 4.0. Syksyllä 2002 ilmestyy myös ruotsinkielinen versio koko ohjelmasta. Tarjous koskee vain vuotta 2002 ja versiota 3.0.

**Versio 3.0 sisältää kaikki nämä lomakkeet:**

- Tarjous
- Myyntisopimus
- Myyntiehdot
- Työmääräys
- Osamaksusopimus
- Osamaksuehdot
- Rekisteröinti
- Luovutustodistus
- Luovutustodistus vaihtoveneestä
- Vakuutushakemus
- Talvitelakointisopimus
- Yleiset telakointiehdot
- Laskutusosio (tässä vaiheessa ilman erillistä tietokantaa)



**Saat vuoden ajan kaikki käytettyjen veneiden päivitystiedot nettiin ilmaiseksi!** Finnboatın www-sivuilla jo kolme vuotta toiminut nettikauppa on kuluttajien suosiossa. Nykyiseen, runsaan vuoden käytössä olleeseen versioon on tehty keskimäärin 282 hakua päivässä. Osoitetta mainostetaan mm. Kipparin, Vene-lehden ja Venepörssin luokitelluissa ilmoituksissa koko ensi vuoden ajan. Finnboat antaa jäsenilleen salasanan, jolla voi itse tehdä rajattoman määrän päivityksiä vuodessa ja lisätä sivuille voi myös kuvia. Linkit jäsenyrityksen omille sivuille tulevat automaattisesti. Palvelu on ainoastaan Finnboat-jäsenille, tarjoamme sinulle vuoden käyttöoikeuden ILMAISEKSI. Tarjous koskee vain vuotta 2002.

**Ota yhteyttä ja liity – se kannattaa!**



Venealan Keskusliitto Finnboat ry  
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

# Perämoottorit kehittyvät

**Perämoottorien kehitys kulkee eteenpäin suurin harppauksin. Nelitahtimoottorit valtaavat markkinaosuuksia, tehot kasvavat samalla kun sekä melu- että äänipäästöjä on vähennettävä. Uudet moottorit asettavat myös lisävaatimuksia veneille, joissa niitä käytetään. Haastatelimme kahta venealaa ja nimenomaan perämoottoreita hyvin tuntevaa henkilöä.**

• Kari Wilén •

Perämoottorien historia ulottuu 1900-luvun alkuun, jolloin Ole Evinrude ja kolme Johnson-veljestä rakensivat ensimmäiset perämoottorinsa. Suomeen niitä tuotiin 50-luvulla kansanhuoltoministeriön myöntämällä lisensseillä, mutta vasta 60-luvulla muotoutuivat ”vapaat” perämoottorimarkkinat maahantuonnin avautuessa.

– Suurin osa perämoottoreista tuotiin USA:sta ja valtamerkit olivat Evinrude ja Johnson sekä Mercury, kertoo Vator Oy:n toimitusjohtaja Joel Nemes. Ruotsissa valmistettiin Archimedes-Pentaa ja Suomesakin Valmetin Jyväskylän tehtaat rakensivat Terhi-perämoottoreita.

– Mercury tuli Vatorille 50-luvulla ja olemme nyt tämän merkin kansainvälisistä edustajista pisimpään toiminut maahantuojia, Nemes jatkaa.

– 60-luvun loppupuolella ja etenkin 70-luvulla tapahtui markkinoilla uusjako, kun japanilaiset tulivat voimalla mukaan leikkiin, Joel Nemes toteaa. Yamahat tulivat Kesko Marinelle, Suzuki Bensowille, Mariner Nicholajeffille ja Honda Brandtille. Perämoottoreiden myynti nousi 80-luvulla noin 20 000 kappaleen vuositason.

Lamavuosien aikana myynti kuitenkin putosi noin puoleen ja alimmillaan Suomessa myytiin vuonna 1994 ainoastaan 9300 perämoottoria. 90-luvun lopulla päästiin myyntiluvuissa jo lähelle parhaita vuosia, mutta nyt kappalemääräksi näyttää vakiintuneen noin 17 000 konetta/vuosi. Myös OMC:n konkurssi edellistalvena aiheutti liikehdintää markkinoilla.

## Tekniikka kehittyi

Huvivenedirektiiviin tehtävät lisäykset ovat antaneet voimakkaan sysäyksen perämoottoreiden tekniseen kehitykseen. Tämä on Nemeksen mukaan myös johtanut siihen, että ”pelaajat” markkinoilla ovat muuttuneet. Tekninen kehitystyö vaatii

etenkin suuria taloudellisia resursseja. Autoteollisuudesta tällaisia voimavaroja löytyy ja siksi suuriin konserneihin kuuluvat perämoottorimerkit ovatkin kulkeneet kehityksen kärjessä.

– Perinteisiä 2-tahtimoottoreita ei saa myydä vuoden 2005 jälkeen, Joel Nemes toteaa. Direktiivin asettamat päästövaatimukset on ratkaistu joko siirtymällä nelitahtitekologiaan tai kehittämällä erilaisia paineistettuja ja elektronisesti ohjattuja suorasuihkutusratkaisuja. Näitä ovat Mercuryn Optimax-teknologia sekä Yamaha HPDI- ja Evinrude/Johnsonin Fichtekniikat. Vaikka 4-tahtimoottorit valtaavat markkinoita etenkin keskisuurten moottorien luokassa on todettava, että uudet 2-tahtimoottorit ovat kehittyneet huomasti vanhoja polttoainekitsaammiksi ja hiljaisemmiksi.

– Noin 60 % tänään myytävistä uusista perämoottoreista on ns. ”puhtaita moottoreita”, Joel Nemes sanoo. Etenkin siirtyminen painavampiin 4-tahtimoottoreihin on johtanut siihen, että veneiden peräleveys on kasvanut. Vääntökäyrä on laakeampi ja tästä johtuen liian kapea vene ei nouse liukuun matalilla kierroksilla.

– Hiljaisemmat nelitahtiset pienmoottorit ovat lähes kaksi kertaa painavampia ja selkeästi kalliimpia kuin aikaisemmat 2-tahtiset moottorit. Tästä johtuen niitä ei vaihdeta yhtä usein kuin ennen, eikä pienikään perämoottori ole enää mikään heräteostos. Tämä selittää osaltaan kappalemääräisesti laskeneet myyntiluvut.

## Vaikutus veneiden suunnitteluun

Veneiden kehitys kulkee käsi kädessä moottorikehityksen kanssa. Moottoreiden suurentuessa on myös keskimääräinen venekoko ollut kasvussa. On vaikeaa arvioida, kumpi on kana ja kumpi muna, eli kas-



*Koska moottorikoko on kasvanut on veneen peräleveys suurempi. Näin venenousee liukuun jo kohtalaisilla kierroksilla ajettaessa.*

vavatko veneet siitä syystä että markkinoille tulee yhä suurempia perämoottoreita, vaiko päinvastoin.

– Isot perämoottorit ovat jo kehittyneet siihen pisteeseen, että niitä asennetaan nyt sellaisiin veneisiin joissa aikaisemmin käytettiin pelkästään sisäperämoottoreita, toteaa Kesko Marinen tuoteryhmäjohtaja Tarmo Vuojärvi. Nämä perämoottorit ovat sekä polttoainetalouden, melutason ja suorituskyvyn kannalta nykyään täysin kilpailukykyisiä bensiinikäyttöisten sisäperämoottorien kanssa.

– Sitä mukaa kun perämoottorikoott ovat kasvaneet, on myös veneiden peräpeilien korkeus kasvanut, Tarmo Vuojärvi kertoo. Pitkään pärjättiin 15 tuuman peräpeilillä, mutta se kävi matalaksi kun moottorikoko kasvoi. Nyt USA:ssa myytävien moottoreiden keskiteho on noin 105 hv ja peräpeilikorkeudessa ollan jo tultu 25 tuumaan.

Tämä onkin välttämätöntä, kun veneen perään asennetaan painavampi nelitahtimoottori. Painonlisäys on Vuojärven mukaan 30–35 kg kun puhutaan 225 hv moottorikoosta. – Veneen pohjaleveyttä on nykyään lisätty, mutta tyypillisesti venei-





*Nousulistojen sijoittelulla pyritään siirtämään tukipistettä ulospäin siten, että vene kaarteessa kallistuu sisäänpäin vaikka painopiste on korkeammalla.*

den painopiste on niiden paikallaan ollessa hieman takana.

– Raskaassa nelitahtimoottorissa painopiste on ylempänä ja myös taaempaan. Tämä on johtanut siihen, että polttoainetankit ja akut sijoitetaan mielellään edemmäksi veneessä. Raskaammat moottorit on jouduttu ottamaan huomioon myös veneiden rakenteissa esimerkiksi siten, että kelluntamateriaalia on lisätty veneen peräosaan. Tämä siksi, että vene vedellä täytet-

tynä kelluisi direktiivimääräysten vaatimassa asennossa.

Korkeampi painopiste ja raskaampi peräkuorma vaikuttavat Vuojärven mukaan myös veneen ajo- ja kaarreominaisuuksiin. Jotta vene ei kaarteessa kallistuisi ulospäin, ovat venesuunnittelijat pyrkineet lisäämään nostetta laidoilla siirtämällä pohjan nousulistoja ulospäin, pois päin kölistä. Samalla rungon painopistettä on siirretty hieman eteenpäin.

Tarmo Vuojärven mielestä nelitahtimoottorit ovat myös vaikuttaneet venemalliston kehitykseen. Perinteinen skandinaavinen malli eli peräpulttivedene on vaihtumassa keskikuluttivedeneeseen. Suomessa käytetään kuitenkin suuria moottoreita kes-

kimäärin poikkeuksellisen pienissä, noin kuusimetrisissä veneissä. Vuojärven mukaan uudet V6-moottorit sopivat parhaiten 7–7,5 -metrisiin veneisiin.

– Pelkästään vauhdin huuma ja veneeseen kasvu ei selitä sitä, että perämoottorikoko kasvaa, toteaa Tarmo Vuojärvi. Yli 90 hv moottoreiden myyntikäyrät osoittavat suoraan ylöspäin. Toki joskus halutaan näyttää naapuriveneilijälle, että täältä pesee. Tokihan kaasukahvan pohjaan polkeminen nostaa reippaasti polttoainekulutusta, mutta perheveneilijät näyttävät pyrkivän ajamaan taloudellista nopeutta esimerkiksi 200 hv moottorilla, jolloin melutasokin jää miellyttävän alhaiseksi.

Vakuudeksi tästä Vuojärvi näyttää tuoretta ”Yamaha körfakta” -kirjasta, jossa Buster Magnum -venettä on testattu Yamaha F115 ja F200 -moottoreilla. Siitä ilmenee, että ajettaessa noin 22–23 solmun nopeudella ja neljän hengen kuormalla suurempi F200-moottori kuluttaa 0,79 litraa per merimaili kierrosluvun ollessa 3400 rpm/min. Vastaavasti pienempää F115-moottoria on ajettava saman nopeuden saavuttamiseksi kierrosnopeudella 4400 rpm/min., jolloin se kuluttaa 0,99 litraa per merimaili.

Joel Nemes on sitä mieltä, että perämoottorimarkkinat Suomessa ovat varsin keskittyneet. Moottori ja vene toimitetaan tätänykyä usein paketina, jossa moottori on valmiiksi asennettu veneeseen. Tarmo Vuojärven mielestä moottori- ja venevalmistajien yhteistyösopimukset ovat maailmalla tavallisempia kuin meillä. Tämä on ilmennyt sellaisen yksityiskohdan kuin moottorikaivon suunnittelussa. Aikaisemmin ei ollut varmaa, että jokainen perämoottorimerkki mahtui kippaamaan ylös tietyn veneen moottorikaivossa. Mutta Vuojärven mukaan tieto kulkee nykyään jo paljon paremmin venevalmistajan ja perämoottoritoimittajien välillä.

## MUUALTA POIMITTUA PRESSÖVERSIKT



### FINNGULF LAAJENE POHJANKURUUN

Finngulf Yachts Oy on toukokuussa päivättyllä kauppakirjalla hankkinut omistukseensa aikaisemmin Yanyard nimellä kulkeneen telakan Pohjankurusta. Kauppaan kuuluu 4 kpl 1000 m<sup>2</sup> lämmintä hallia sekä yli 100 laituripaikkaa. Omilla nostureilla voidaan nostaa jopa 17 tonnin veneitä.

Finngulf ottaa käyttöönsä laajennettua tuotantoansa varten yhden 1000 m<sup>2</sup> hallin. Loput kolme hallia jäävät vanhaan käyttöön eli tarjoavat lämmintä talvisäilytystä pääasiassa purjeveneille. Talvisäilytystä varten on perustettu eri yhtiö, Pohjankurun Telakka Oy Skuru Båtarv Ab, joka hallinnoi halleja. 55 osakasta, pääasiassa Finngulf-purjehtijoita on lunastanut ”paalupaikkansa” varmistukseksi lämpimän talvisäilytyksen vastaisuudessa. Mahdollisissa korjaustöissä tai lisähankinnoissa voi hyödyntää veistämön palveluita sillä Finngulf-pursien viimeistelyhalli tulee olemaan ihan toisella puolella pihaa.

Finngulf pitää myös tuotantotilansa Karjalohjalla missä on toimittu vuodesta 1985 asti. Veneet on tarkoitettu laminoida ja tehdä esiasennukset Karjalohjalla ja sen jälkeen siirtää veneet viimeistelyä varten Pohjakuruun.



### HENKILÖUTISIA

Inkisen Ari on 1.5. siirtynyt Kipparilehdestä Vene-lehden palvelukseen, osa-aikaeläkkeelle siirtynyt Hermolan Karin hommiin. Uutena toimitussihteerinä

**Teemu Mäkelä** Kipparissa aloitti 20.5. Teemu Mäkelä, joka taas tulee Metsästys & Kalastus-lehdestä.

### YRITYSUUTISIA

Forsbom(FIN)Oy ja Tilauspuutyö R. Helle ovat yhdistyneet yhdeksi yritykseksi. Yrityksen palveluja ovat nyt mm. suunnittelu, lestien ja muottien valmistus, puutuotteiden valmistus sekä teak-kansien ja sisustusten valmistus. Yrityksen nimi on Forsbom(FIN)Oy ja sillä on toimipisteet Liedossa ja Mynämäellä.

Lohjalla toimiva **Makko-Muovi Oy**, joka aloitti lasikuituveneiden teon jo vuonna 1954, on 90-luvun alkupuolen muutaman vuoden hiljaiselon jälkeen taas täydessä vauhdissa. Tällä hetkellä Tommi Stigellin vetämä Makko-Muovi tekee uistelukäyttöön suunniteltuja 6,15-metrisiä Fistella-veneitä. Hänen mukaansa pienen veistämön ei kannattanut lähteä tekemään perusveneitä vaan etsiä uusi markkinarako. Kolmen hengen yritys valmistaa Fistella-veneissä istuintuoleja lukuun ottamatta kaikesta itse. (Länsi-Uusimaa 27.2.2002)

**Oy Nautor Ab** on nimittänyt Simone Marconcinin yrityksen uudeksi operatiiviseksi johtajaksi. Hänen tehtävänsä on kehittää liiketoimintaa ja organisaatiota sekä toteuttaa Nautorin liikeideaa. (Keskipohjanmaa 22.2.2002)

Veneilykauden alkuun on valmistunut ensimmäinen CD-kartta Näsijärvestä, joka julkistettiin Vene ja moottoripyörä 2002 –messuilla Tampereella. Siitä löytyy usein informaatio maapuolen tiedoista, esimerkiksi maaston korkeuskäyrät, kertoo **Merenkulkulaitoksen** projektipäällikkö Tapio Sarkola. Koko vesistön uudelleenluotausta ei ole kuitenkaan tehty. (Tampereilainen 20.3.2002)

**Järvi-Suomen merenkulkupiirin** piiripäällikkö Aimo Heiskanen esitteli Kuopiossa Kallavesj-näyttelyn yhteydessä järjestetyssä Savon kanava –seminaarissa tarkentuneita kanavasunnitelmia. Kustannuslaskelmissa hankkeen hintahaarukka on noin 25,5–34,5 miljoonaa euroa. Kanava rakennettaisiin Leppävirralta Suonenjoelle ja se yhdistäisi Vuoksen ja Kymijoen vesistöt. Siten syntyisi yhteys Päijänteeltä Saimaaseen ja edelleen Saimaan kanavaa pitkin Itämereen. Savon kanavan pituus olisi 75 km ja siihen mahtuvan aluksen pituus kasvaisi 12 metristä 35 metriin. (Savon Sanomat 6.4.2002)

*Handels- och industrieministern Sinikka Mönkäre klippade av invigningsbandet i mitten av april i Boat Park i Karleby. Boat Park (1300 m<sup>2</sup>) i Lahdenperä byggdes av Karleby Industriby med stöd av TE-centrallen. Hallenbygget kostade omkring 6 miljoner mark. Karleby stad äger 60 % av hallen och Sarins Båtar resten. Sarins Båtar har kontoret och försäljningen nu i Lahdenperä men produktionen fortsätter i Öja. Företaget har skapat med den här satsningen ett tiotal nya arbetsplatser, och i framtiden skapas tio till, sade Thomas Sa-*



*Thomas, Lillemor och Edy Sarin utanför båtvarvets nybyggnad i Karleby.*

*rin, försäljnings- och marknadsföringsansvarig på Sarins Båtar Ab. (Österbottningen 16.4.2002)*

Venealalla menee Ruotsissa matalasuhdannepuheista huolimatta hyvin. Vuonna 2001 uusien veneiden kokonaisuus oli 2,1 miljardia Ruotsin kruunua, eli 230 miljoonaa euroa. Ruotsalaisveneiden viennin arvo oli noin 110 miljoonaa euroa ja tuonti 55 miljoonaa. Suomi on Ruotsin venevientitilastossa vasta kahdeksas, mutta tuontitilastossa ykkönen. (Turun Sanomat 3.3.2002)

Melontaturvallisuuden neuvottelukunta on antanut melonnalle uudet turvallisuusohjeet **Suomen Kanoottiliiton** esityksestä. Tänä kesänä käyttöön otettavista ohjeista löytyy tiedot mm. melojan minimivaruudesta. Turvallisuusohjeen voi lukea internetistä osoitteesta [www.kanoottiliitto.fi/turva/turvaohje.htm](http://www.kanoottiliitto.fi/turva/turvaohje.htm). Uusi ohje korvaa Merenkulkulaitoksen 1997 asiasta antamat ohjeet. (Savon Sanomat 10.5.2002)

Helmikuun alussa voimaan tullut uusi meripelastuslaki antaa mahdollisuuden harjoitella valvotuissa oloissa eräiden hätämerkkien käyttöä. Esimerkiksi veneseurat tai meripelastusyhdistykset voivat järjestää vanhentumassa olevien hätärakettien ampumisharjoituksia vaikka ennen veneilykauden alkua tai kauden päätyttyä syksyllä. Lupa on kuitenkin ensin hankittava merivartiostolta tai sisämaassa poliisilta, kertoo **Saaristomerän merivartioston** komentaja, kommodori Pekka Laitela. (Turun Sanomat 30.1.2002)

Suurimman Suomessa koskaan valmistetun purjevereen rakennus etenee luotolaisen **Baltic Yachtsin** tiloissa. Rakennustyö on sujunut sen verran sutjakkaasti, että vene valmistuu mahdollisesti jo tämän vuoden lopulla. Kyseinen loistojahti on myös maailman suurin laminoitu yksimastoinen purjevere. Tämän kokoluokan jahti maksaa 17 miljoonaa euroa eli noin 100 mmk. Pituukselta sille kertyy 147 jalkaa eli noin 45 metriä ja masto kohoaa kannelta 55 metrin korkeuteen. Baltic Yachts valmistaa samaan aikaan myös kahta muuta loistojahtia, mikä on varmistanut täystyöllisyyden yrityksessä vuoteen 2006 saakka. (Pohjalainen 21.4.2002)



Old Town –avokanoottien edustus on siirtynyt Oy Bear & Waterille Espooseen. Old Town on maailman suurin avokanoottien valmistaja ja osa amerikkalaista Johnson&Johnson konsernia.

Nordmanin Ollin luotsaama Nautic Trading Oy täytti huhtikuun alussa 15 vuotta. Kehä III:n varrella Vantaalla sijaitseva yritys valmistaa Starfish 600 MC –veneitä ja edustuksessa ovat mm. Suvi, Buster, Utern, Linder, MV-Marin ja Lohi.

Suzuki on saanut valmiiksi suomenkieliset nettisivunsa. Paljon tietoa Suzuki-moottoripyöristä, perämoottoreista ja Suzumar-kumiveneistä löytyy osoitteesta [www.suzuki.fi](http://www.suzuki.fi)

## KANSAINVÄLINEN LEHDISTÖSEURANTA HELMIKUU – TOUKOKUU 2002 JÄSENISTÖSTÄ 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/Sejl & Motor/Tanska	4	Buster Magnum, Yamarin 5940, lyhyt esittely	90
Pêche en Mer/Ranska	3	Terhi Nordic 6020, minitesti	118
Boote Exclusive/Saksa	2	Swan 70, esittely	110-114
Segler-Zeitung/Saksa	3	Suunto M9, die komplette Navigation am Handgelenk	73
Skipper/Saksa	2	Premiere der neuen Buster-Generation in Düsseldorf	18
Skipper/Saksa	3	Terhi Sea Fun, Yamarin 6230, lyhyt esittely/Düsseldorf	32-33
Skipper/Saksa	5	Terhi Sea Fun, testi	38-41
Skipper/Saksa	5	Yamarin 6230, testi	42-45
Skipper/Saksa	5	Finnmaster 7100 Fisher, esittely	61
Stander/Saksa	2	Aluminium aus den hohem Norden – Buster-Boote aus Finnland	62-65
Waterkampioen/Hollanti		Aquador 26HT, lyhyt esittely/Boot Holland	24
Fare Vela/Italia	4	Nauticat 37, lyhyt esittely	71
Vela/Italia	1	Swan 45, testi	66-73
Vela e Motore/Italia	2	Swan 45, testi	92-101
Vela e Motore/Italia	2	Targa 31, testi	114-119
Båtmagasinet/Norja	4	Aquador 23 DC, lyhyt esittely/Allt för sjön	90
Praktisk Båtliv/Norja	1	MV 5400 ja MV 4600, testi/Small Boats Floating	22-24
Praktisk Båtliv/Norja	1	Queen Albatross 1120, testi	26-30
Praktisk Båtliv/Norja	2	Buster Magnum, esittely	36-37
Praktisk Båtliv/Norja	3	Kaisla 430, 470 ja 525, Suvi 420, 460 ja 495, Terhi Saiman, testi/Small Boats Floating	36-38
Båtbranschen/Ruotsi	1	Stark ökning för Bella	4
Båtbranschen/Ruotsi	2	Stabilt läge på allt för sjön, messuraportti	2
Båtliv/Ruotsi	1	Bekväma båtar med hög styrka – Terhi fyller 30 år	62-63
Båtnytt/Ruotsi	3	Silver Shark DC, Buster XXL, Yamarin 5910/Strypulpbåtar i stortest	34-37
Båtnytt/Ruotsi	4	Aquador 21 WA, Yamarin 6230, testi	42-50
Båtnytt/Ruotsi	5	Swan 45, testi	46-47, 50-51
Segling/Ruotsi	2	Sera 29 DC, esittely	46-48
Vi Båtgare/Ruotsi	1-2	Flipper 777, testi	44-47
Vi Båtgare/Ruotsi	3	Terhi 6020 C, minitesti/Small Boats Floating	56
Vi Båtgare/Ruotsi	4	Flipper 555, minitesti/Small Boats Floating	56
Vi Båtgare/Ruotsi	5	Queen Albatross 1120, testi	44-46
Vi Båtgare/Ruotsi	5	Bella 8100 Combi, testi	52-54
Vi Båtgare/Ruotsi	5	Targa 25, esittely	62
IBI Intern. Boat Industry/UK	4-5	Bella Boats, yritysesittely	54,57,59
Motor Boat & Yachting/UK	3	Aquador 23 HT, esittely/New boats at London	50
Motor Boat & Yachting/UK	6	Aquador 23 HT, testi	106-109
Boat International/UK	3	Swan 70, esittely	56-60
Yachting Monthly/UK	5	Nauticat 37, lyhyt esittely	15
Yachting World/UK	5	Nauticat 37, lyhyt esittely	101

## UUTTA JURISTIVOIMAA

Finnboat on solminut uuden, 1.6.2002 voimaanastuvan lakiasiainpalvelusopimuksen lakiasiain toimisto KLegalin kanssa. KLegal on yksi Suomen suurimmista alan yrityksistä. Heidän palkkalistoillaan on kolmisenkymmentä juristia Helsingissä, Tampereella ja Oulussa. Lisäksi KLegal-kehä toimii yli 55 maassa ympäri maailman. Liiton jäsenet voivat soittaa Finnboatin kahdelle juristille (Tiina Tuominen 09-6939 3429 tai Åsa Krook 09-6939 3401). Ensimmäinen 20 min. konsultaatio on ilmainen ja sen jälkeen jäsenet voivat suoraan sopia jatkotoimista eri alojen specialistien kanssa. (kts. [www.klegal.com](http://www.klegal.com)). KLegal kuuluu KPMG Wideri konserniin.



Tiina Tuominen (vas.) ja Åsa Krook

# Vakavuusstandardit

Veneiden vakavuutta käsittelevä standardi ISO 12217 on kymmenen vuoden kehitystyön jälkeen saatu ISO/EN-tasolle. Standardin kehittämisen syynä oli huvivedirektiivi, jonka ns. oleellisiin turvallisuusvaatimuksiin vakavuus ja kelluvuus kuuluvat. Standardi käsittelee periaatteessa kaikkia huvivedirektiivin piiriin kuuluvia venetyyppejä ja se on siten alallaan ainutlaatuinen. Juuri standardin laaja kattavuus on tehnyt sen kehitystyöstä erityisen vaativan. Vaikka standardin vaatimukset perustuvat perinteisiin merikelpoisuustekijöihin – varalaitaan, vakavuuteen ja kelluvuuteen – siinä on useita uusia konsepteja.

• Karl-Johan Furustam •

## Venekannan monimuotoisuus huomioitu

Vakavuusstandardin keskeinen ajatus on, että tietyn suunnittelukategorian vaatiman turvallisuustason voi saavuttaa usealla eri tavalla. Standardi onkin sovitettu jo olemassa olevaan venekantaan, joka useimmiten ilman säädöksiä eri puolilla maailmaa on kehittynyt nykyiseen monimuotoisuuteensa. Standardi on lisäksi pyritty laatimaan siten, että se mahdollisimman vähän haittaa veneiden kehitystä.

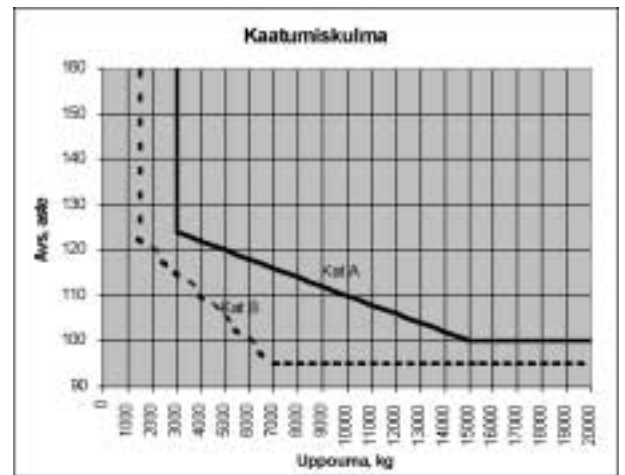
## Vaatimusten määrittäminen periaatteet

Standardissa vakavuuden vaatimustaso määräytyy venetyypin (purje-, moottori-, soutuvene), venekoon ja suunnittelukategorian (A-valtameri, B-avomeri, C-rannikko ja D-suojaisat vedet) mukaan. Pääperiaatteet ovat: Avomerkategorioissa A ja B oletetaan, että vene joutuu alttiiksi ylilyöville aalloille ja näin ollen veneen tulee olla täyskannellinen ja runkoon johtavien aukkojen tulee olla tiiviit. Istuin- ja muiden kaukaloiden, johon



Vakavuusstandardin vaatimuksia kokeillaan käytännössä.

Vaadittava kaatumiskulman minimiarvo A- ja B-kategorian purjeveneille



vettä kerääntyä, tulee olla ns. nopeasti tyhjentävää tyyppiä. Näissä olosuhteissa tulee varautua siihen, että vene hetkellisesti kallistuu hyvin paljon (purjeveneet jopa 180 astetta), joten sen oikaisukykyyn tulee olla riittävä.

Suunnittelukategoriassa C (rannikko) oletetaan, etteivät keskisuuret ja isot veneet yleensä joudu ylilyövään aallokkoon. Tällöin riittävä varalaita ja alkuvakavuus yhdessä varmistavat veneen turvallisuuden ilman, että veneen tarvitsisi olla kannellinen tai kaukaloiden nopeasti tyhjentäviä. Jos vene kuitenkin on osittain tai kokonaan katettu tai siinä on kellukkeet joiden varassa vene miehistöineen kelluu veneen täyttyessä vedellä, varalaitavaatimus on pienempi.

Ajettaessa pienellä veneellä C-kategorian olosuhteissa (merkittävä aallonkorkeus 2 m) tulee varautua jatkuvaan roiskeeseen ja ylilyöviin aaltoihiin, jotka nopeasti saattavat täyttää veneen. Tärkeä pituusraja tässä on 6 m, jota pienemmät veneet ovat huvivedirektiivin mukaan pääsääntöisesti ”alttiita täyttymään vedellä”.

Näiltä veneiltä vaaditaan kuitenkin kelluvuus vedellä täytettynä. Tämä veneluokka edustaa lukumääräisesti huomattavaa osaa Suomen venekannasta.

## Mikään ei ole täydellistä

Vaikka ISO 12217 –standardi on nyt valmis ja hyväksytty, on sen eri kehitysversioista kokemusta VTT:llä jo useamman vuoden ajalta. Tämän perusteella voidaan sanoa, että vaatimustaso yleisesti ottaen on kohtalaisen hyvä. Koska standardia tullaan jatkossa käyttämään mm. yhtenä venesuunnittelun lähtökohtana, on kuitenkin syytä tuoda esille hiukan kritiikkiäkin.

Varsinkin periaate jonka mukaan kelluvuus vedellä täytettynä korvaa korkean varalaidan, kannen tai nopeasti tyhjentävän istuinkaukalon, soveltuu huonosti Pohjolan kylmiin olosuhteisiin. Ajatus on täysin toimiva kun puhutaan purjellasta, jossa sen käyttäjä on varautunut ”pulikoimaan” vedessä osana normaalia veneen käyttöä. Perheveneen ollessa kysymyses-

# hyväksytty

sä tämä on kuitenkin kyseenalaista, varsinkin kun vaadittavat kelluketilavuudet ovat varsin vaatimattomat. Tästä syystä varalaidan minimiarvon noudattamista ei varauksetta suositella kategoriassa C alle 6 m veneissä. Onneksi suomalaiset venevalmistajat eivät toistaiseksi ole tähän ansaan menneetkään kovin laajasti. Jatkossa pyritään vaikuttamaan siihen, että alle 6 m veneitä koskevia kategorian C varalaitavaatimuksia korotettaisiin.

## Mistä saa?

Standardi ISO 12217 muodostuu kolmesta osasta. Ensimmäinen osa koskee yli 6 m moottoriveneitä, itse asiassa kaikkia ilman purjeita kulkevia veneitä. Toinen osa käsittelee yli 6 m purjeveneitä ja kolmas alle 6 m moottori- ja soutuveneitä. Standardin saa ostaa Suomen Standardisoimisliitolta. Toistaiseksi se on julkaistu vain englanniksi, mutta kääntäminen suomeksi on meneillään. Yhteenveto selityksiin löytyy myös suomeksi Kuudennen Venesuunnitteluseminaarin aineistossa, jonka saa allekirjoittaneelta.

## Rakennestandardi ISO 12215

### Sisältö

Kuten äsken valmistunut vakavuusstandardikin, on veneiden rakennestandardi ISO 12215 ollut kehitteillä pitkään. Standardin osien 1-4 valmistelu on jo melko pitkällä, mutta sen ”ydin” eli osat 5 ja 6 ovat vielä kesken.

Standardi koostuu nyt kuudesta osasta, mutta sitä on tarkoitus laajentaa kahdeksaan osaan. Ensimmäiset neljä osaa käsittelevät materiaaleja ja tuotanto-olosuhteita. Viides osa sisältää mitoituspainet, sallitut jännitykset ja taipumat sekä mitoituskaavat ja se on näin ollen standardin tärkein osa. Osa kuusi on nimeltään ”Details of Design and Construction” ja se käsittelee nimensä mukaisesti veneen rakenteen yksityiskohtia. Näiden lisäksi tulee ainakin kaksi uutta osaa, joista toinen tulee sisältämään monirunkoveneiden erikoisasiat ja toinen purjeveneiden riki- ja kölikiinnitykset sekä peräsimet.

### Mitoituksen periaatteet

Etenkin nopeiden liukuvien moottoriveneiden, mutta myös nopeiden purjeveneiden pohjarakenteen mitoituksen perustana on pystykiehtyvyys, joka lasketaan veneen päämittojen perusteella. Lisäksi siihen vaikuttaa

valittu suunnittelukategoria. Kuten kaikki, joilla on kokemusta liukuvista moottoriveneistä tietävät, saattavat pystykiehtyvyydet nousta sietämättömän korkeiksi jo kohtalaisessakin aallokossa. Siedettävän kiihtyvyyden maksimitaso riippuu veneen käytöstä, ohjauspaikan ergonomiasta ym. Kiihtyvyydelle onkin tästä syystä päätetty asettaa kolme eri tasoa, jotka riippuvat veneen käytöstä. Jos standardi menee tällaisenaan eteenpäin, tulee valmistajan määrittää veneensä ”käyttöprofiilia” kuvaava maksimikiihtyvyys vaihtoehdoista ”Normal”, ”Utility” ja ”Extreme”. Mitoitustaso määräytyisi em. luokkien perusteella.

”Normaalien” purjeveneiden ja hitaiden moottoriveneiden mitoituskaavat tulevat näillä näkymin pitkälti perustumaan ABS/ORC:n ”Guide for Building and Classing of Ocean Racing Yachts” -menetelmään.

### Jatko

Vaikka tätä kirjoittaessa ei ole asiasta vielä päätetty arvioidaan, että rakennestandardin ISO 12215 osat 5 ja 6 saadaan DIS-vaiheeseen ja lausuntokierrokselle tämän vuoden sisällä. Standardin valmistumisajankohtaa on kuitenkin vielä turha ennustaa.

## WEMA säiliömittarit putkiantureilla



Wema-mittauslaitteet ovat toimintavarmoja ja edullisia. Mittarit polttoaineelle, vesisäiliölle, septitankille ja peräsin-kulmalle. Lisäksi moottorin valvontamittarit ja pilssipumpun automaattikytkin sekä kulkuvalokontrolli.

**GT Malmström Ky**, Teuvo Pakkalantie 12, 00400 Helsinki, puh. (09) 588 2380, fax 587 1227.  
[www.wema.no](http://www.wema.no)

## UUTUUS! HIN-numero

Tämä ainutlaatuinen alku on kehittänyt yhteistyössä venevalmistajien kanssa ja sillä on tullut suositun ja pidetty heidän laatuunsa. Kõpi on tehty lämpöä kestävistä materiaaleista ja se on erittäin helppo asennaa veneen rungosta jättäen näkyvän HIN-koodin.

## NYHET! HIN-nummer

Den som synker skylt för HIN-nummer, har provats ut i samarbete med Båttillverkare och har blivit en mycket omdömd produkt bland dem. Skylten är gjord i värmetåligt glas och lösnar sig från skrovet vid tillverkning av båtar.



Helppo tilata netistä!  
[www.malaxlas.fi](http://www.malaxlas.fi)  
Lisä info beställ på nätet!

- Valmistamme myös muita kyttejä kuten esim. valmistuskyttejä ja kadunsiirtopaneelita.
- Vi tillverkar också andra skyltar till båtar, t.ex. tillverkarskyltar och brytarpanelar.

## Malax Lås

Magasinvägen 4, 66100 Maalahti-Malax  
☎ (06) 365 1800, Fax (06) 365 1801

## NYA MEDLEMMAR

Förbundet och förbundets föreningar har fått inalles 23 nya medlemmar, se sidan 3. Alla kontakt- och produktuppgifter finns till förfogande på vår hemsida [www.finnboat.fi](http://www.finnboat.fi), som innehåller också mycket aktuell information såsom bl.a. den nya exportbroschyren i pdf-form.

## ÅRSMÖTENA

Det stadgeenliga vårmötet hölls 16.4 på Radisson SAS Royal Hotel i Helsingfors. Mötet godkände bokslutet för år 2001 samt verksamhetsberättelsen. Under vårmötesdagen hölls också det traditionella båtparlamentet, där drygt 70 medlemmar deltog. Nästa gång samlas vi till höstmötesdagarna 22–23.11 då vi utöver de officiella mötena har bl.a. ett besök hos Bella-Veneet Oy på programmet.

## BELÖNADE



Under Helsingfors båtmässa i februari överläts priset Årets Marinhandlare åt tammerforsföretaget Venemarkkinointi J. Pälviranta Kb (ovan). Förbundets ordförande Joel

Nemes överlätt samtidigt Finnboats hederspris åt den välkända radioredaktören Esko Riihelä.

## FÄRSKA JURISTKRAFTER

Finnboat har slutit avtal med advokatbyrå KLegal om juristtjänster fr.o.m. 1.6.2002. KLegal är ett av de största bolagen i branschen med ett trettiotal jurister i Helsingfors, Tammerfors och Uleåborg. Förbundets medlemmar kan ringa till Finnboats två jurister (Tiina Tuominen 09-6939 3429 eller Åsa Krook 09-6939 3401). De första 20 minuterna av konsultationen är gratis och därefter kommer medlemmarna själv överens om fortsättningen.

## Utombordsmotorerna utvecklas

**Utombordsmotorernas utveckling går med stormsteg. Fyrtaktarna erövrar marknadsandelar, effekterna stiger samtidigt som buller- och avgasemissionerna skall minskas. De nya motorerna ställer också stora krav på båtarnas konstruktion.**



Utombordsmotorernas historia sträcker sig till början av 1900-talet, då Ole Evinrude och bröderna Johnson konstruerade sina första motorer. Efter 50-talets licenstvång kom importen igång och den "normala" marknaden utvecklades under följande årtionde.

– Redan under slutet av 60-talet blev det omgruppering på marknaden då japanerna blandade sig i leken, konstaterar Joel Nemes, vd för Vator Oy som är den äldsta internationella Mercury-distributören. Under 80-talet steg försäljningen till ca 20 000 stycken utombordare per år men sjönk drastiskt under recessionen. Nu ser försäljningen ut att ha stabiliserat sig på en nivå av ca 17 000 motorer per år.

### Ny teknik

– De traditionella 2-taktsmotorerna får inte säljas efter år 2005, konstaterar Nemes. Direktivets emissionskrav har man uppfyllt genom att gå över till fyrtaktsteknik eller genom att utveckla nya elektroniska direktinsprutningstekniker. Idag är ungefär 60 % av de sålda motorerna sk. "rena motorer".

Övergången till tyngre 4-taktsmotorer har lett till att båtarna blivit bredare i aktern. Här instämmer direktör Tarmo Vuojärvi på Kesko Marine som också påpekar, att båtarnas konstruktion i övrigt måste ses över då de större och tyngre motorerna blivit allt vanligare. – Akterspegeln har blivit högre och man har flyttat flytmaterialet längre bak i båten, konstaterar Vuojärvi. För att balansera båten bättre har däremot bränsletanken och batterierna flyttats framåt. Steglisterna har också hamnat längre ut från köllinjen för att förbättra hanteringen av båten i snäva svängar.

– Den traditionella skandinaviska akterpulpbåtarna får allt mera vika för centerpulpbåtar i och med att motorstorleken växer, tycker Tarmo Vuojärvi. De nya V6:orna lämpar sig bäst på 7–7,5 meters båtar. Nu säljer utombordsmotorer med effekter över 90 hk bäst. Visst vill man ibland visa grannbåten var skåpet skall stå men överlag utnyttjas den större effekten av vanliga familjebåtsförare till att köra med en ekonomisk marschfart som också ger minsta möjliga ljudnivå.

### Bli båtspektör

Båthandeln går just nu på högvarv och konsumenten behöver expertråd vid köp och försäljning av andrahandsbåtar. Bristen på tillräckligt kunnande inom båt- och motorinspektionen ledde år 1996 till grundandet av föreningen Finlands Båtsurveyors FBS rf, som hör till Båtbranschens Centralförbund Finnboat. Båtsurveyorn agerar på uppdrag av konsumenten och skall besitta materialkännedom för att kunna bedriva inspektionsverksamhet på 11 definierade delområden. Föreningen har 11 personmedlemmar (se sid. 5) och styrelsen överväger varje inspektörs kompetens enligt de strikta medlemsförordningarna. De flesta surveyors är stationerade i södra Finland, vilket lett till ett behov av inspektörer i de övriga delarna av landet. Om du är intresserad, kontakta Finnboat eller föreningens ordförande Derek Breitenstein.



## METS –AMSTERDAM 19.-21.11.2002

Lähde mukaan Finnboatin ja KohdematkatKaleva Oy:n perinteiselle ryhmämatkalle METS-messuille Amsterdamiin! METS-messut on ehdoton käyntikohde kaikille alan ammattilaisille, viime vuonna tässä venevaruste ja -tarvikenäyttelyssä oli 854 näytteilleasettajaa 32 maasta.

Matkavaihtoehtoja on kaksi, 18.–22.11. eli maanantai-perjantai (Ryhmä 1) ja 19.–21.11. eli tiistai–torstai (Ryhmä 2). Matkat toteutetaan seuraavasti:

Ryhmä 1. 18.11. AY 841 Helsinki-Amsterdam 08.10–09.50  
22.11. AY 846 Amsterdam-Helsinki 19.00–22.25

Ryhmä 2. 19.11. AY 841 Helsinki–Amsterdam 08.10–09.50  
21.11. AY 846 Amsterdam–Helsinki 19.00–22.25

Majoitus HOTEL IBIS STOPERA \*\*\*  
Valkenburgerstraat 68, 1011 LZ Amsterdam  
Puh. +31-20-5319135, fax +31-20-5319146

<http://www.holidaycityeurope.com/ibis-stopera-amsterdam/map.html>  
<http://www.holland-hotels.com/ibisstopera.html>

Keskitason hotelli, jossa 207 huonetta, kaikissa suihku, wc, TV, radio, ilmastointi. Hotellissa baari ja ravintola. Hyvä sijainti kaupungin keskustassa lähellä Waterloopleinia ja Rembrandtpleinia. Ostoskaduille ja ravintoloihin 5-10 minuutin kävelymatka. RAI-kongressikeskukseen suora raitiovaunuyhteys Rembrandt-aukiolta.

Hinnat/henkilö 18.-22.11.  
849 eur kahden hengen huoneessa  
1116 eur yhden hengen huoneessa

19.-21.11.  
650 eur kahden hengen huoneessa  
784 eur yhden hengen huoneessa

Hintoihin sisältyvät lentomatkat yllämainitun aikataulun mukaisesti turistiluokassa, kahden tai neljän vuorokauden majoitus valitussa huonetyypissä, aamiaisen päivittäin sekä kaikki verot. Kaikki hinnat perustuvat 15.4.02 vahvistettuihin hintoihin ja ovat sitoumuksetta. Hinnat edellyttävät vähintään 10 henkilön ryhmää yhtenäisin matkajärjestelyin. Lentohinta pätee ainoastaan tarjotuille lennoille. Meno tai paluu ryhmästä eriävällä lennolla (Finnair), lisämaksu 93 eur. Liittymälennot muualta Suomesta Helsinkiin 95–185 eur.

Ilmoittautumiset ehdottomasti viimeistään 1.10.2002 suoraan Raija Korhonen, Kohdematkat-Kaleva Oy, puh. (09) 6156 1401  
[raija.korhonen@kohdematkatkaleva.fi](mailto:raija.korhonen@kohdematkatkaleva.fi)



# Unelmien hinta on nyt juuri sopiva.

Tarjoo asiakkaallesi helpoin tapa hankkia unelmien vene.  
A1-venerahoitus.

[www.nordearahoitus.fi](http://www.nordearahoitus.fi)



# KAIKKIEN AIKOJEN SUURIMMAT.



Hauki. 1905, Säskylän Pyhäjärvi. 25,5 kg.



Kuha. 1967, Piiikkiö. 16,5 kg.



Ahven. 1941, Saarijärven Pyhäjärvi. 3,6 kg.

**VENE 03 BÅT**

Vene 02 Båt. Messuennätys 18 800 m<sup>2</sup> ja suurin kävijämäärä 12 vuoteen.

**Helsingin kansainväliset venemessut 7.-16.2.2003, Helsingin Messukeskus**

Lisätietoja ja ilmoittautumiset: Suomen Messut, näyttelypäällikkö Håkan Löfgren puh. (09) 1509 400,  
hakan.lofgren@finnexpo.fi, faksi (09) 1509 218. Varaa osastosi 27.9. mennessä.  
Voit ilmoittautua jo nyt: [www.finnexpo.fi/vene](http://www.finnexpo.fi/vene)

  
Suomen Messut